

Le ministre recommande de plus que M. Fleming reçoive un traitement de \$6,000 par année tout le temps qu'il occupera les doubles fonctions d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié,

(Signé), " J. O. COTE,
Greffier du Conseil Privé.

LETTRE de M. Sandford Fleming à l'honorable Ministre des chemins de fer et canaux, soumettant les raisons qui le poussent à refuser la nouvelle position qui lui est assignée.

OTTAWA, 7 juin 1880.

MONSIEUR,—L'arrêté du Conseil en date du 22 mai, m'a été soumis par le secrétaire, dans une lettre portant la date du 3 courant.

Par cet arrêté, je suis relevé de mes devoirs et de mes responsabilités comme ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, et nommé ingénieur consultant. Je suis nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction.

J'ai rempli pendant neuf ans les fonctions d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique; j'ai fait tous mes efforts pour exécuter les instructions et accomplir les désirs du gouvernement; mes travaux ont été parfois écrasants, mais j'ai consacré toute mon énergie à faire avancer le travail et j'ai fait tout en mon pouvoir pour promouvoir les intérêts généraux du pays en me consacrant à cette entreprise.

A cette période du projet de l'entreprise, je dois rappeler tout ce qui a été accompli. Le problème difficile de la possibilité de la route, a été résolu avec succès.

Le travail des plus écrasants imposé à l'ingénieur en chef a été accompli. Généralement parlant, le plan général du chemin de fer et de ses nombreux travaux a été étudié; les difficultés ont été surmontées; les détails arrangés; les plans préparés; les spécifications rédigées, les contrats passés; le mode de procédure établi; le système relatif à l'exécution des travaux organisé, et les instructions aux différents employés ont été adressées et mises en vigueur. L'organisation a été si parfaite dans tous ses points, que le devoir qu'il reste à accomplir consiste principalement dans une surveillance générale et la mise en pratique de ce qui a été arrangé et déterminé. Je puis donc abandonner la position que j'ai si longtemps occupée avec un sentiment de confiance dans l'avenir, et quoique des difficultés que personne ne peut prévoir puissent se présenter d'elles-mêmes, je crois pouvoir dire que toutes les éventualités qui peuvent se présenter ont été considérées et qu'il y a été pourvu autant que possible.

Ayant été si activement mêlé à l'entreprise dès ses débuts, et ayant eu à former et à perfectionner son organisation pour la conduire à son achèvement, je ne cesserai jamais de prendre le plus vif intérêt à ce grand travail, et je serai toujours disposé et prêt à donner mon avis et à rendre tous les services en mon pouvoir pour l'établissement du réseau de chemin de fer du Pacifique.

Mais ma nomination pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction du chemin de fer Intercolonial, me place dans une position aussi embarrassante que désagréable. Le service n'est pas strictement de la nature de ceux que rend un ingénieur et il était difficile de choisir un devoir qui me répugne davantage et pour lequel je semble moins propre, vu mes antécédents dans cette question des réclamations.

Les difficultés dont il faut s'enquérir maintenant et qui doivent être réglées, sont dues principalement à l'adoption d'une politique tout à fait en désaccord avec les vues que j'entretenais et les recommandations que j'ai faites lorsque j'étais ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, il y a quelques années. Elles se sont produites à cause du peu de cas qu'on a fait des avertissements pressants et répétés que j'ai