

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

TRACÉ DE LOCALISATION DE LA PASSE DE LA TÊTE-JAUNE A BURRARD INLET.

OTTAWA, 19 décembre 1877

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre la description suivante du tracé de localisation de la ligne fait dans l'été de 1877, depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet.

Du sommet de la Passe de la Tête-Jaune au 38^{me} mille à l'ouest, la ligne est commune à toutes les routes traversant la Colombie-Britannique. C'est à partir de ce dernier point que l'on a fait l'essai d'une localisation, en suivant les rivières Albréda et Thompson et la partie inférieure de la rivière Fraser jusqu'à Burrard Inlet.

Les plans et profils ne sont pas encore terminés et la description qui va suivre pourrait bien exiger plus tard quelque modification.

Divergence jusqu'au lac aux Atocas—du 38^{me} au 58^{me} mille.

Pour les huit premiers milles, les travaux à faire seraient considérables et dans le roc; et des neuf milles restant à faire, sept seraient d'une exécution facile et deux nécessiteraient beaucoup de travail dans le sable et le gravier. Le principal cours d'eau à traverser est la crique McLennan, dont la largeur est de 100 pieds. L'alignement et les rampes seraient partout faciles.

Du lac aux Atocas à la rivière Thompson (bras nord)—du 58^{me} au 85^{me} mille.

Sur les trois milles du lac aux Atocas à la rivière du Canot, les travaux à exécuter seraient considérables; sur les huit autres milles, ils le seraient aussi, mais sur le reste de la ligne, ils seraient généralement peu considérables. Le sol se compose principalement de sable, de gravier et de cailloux, et sur un espace d'environ trois milles ce n'est que du roc. Il faudrait jeter des ponts sur la rivière du Canot, qui est de 120 pieds de large, sur la rivière du Camp, dont la largeur est de 70 pieds, et sur la rivière Albréda, large de 200 pieds. Les rampes seraient fortes, la plus grande inclinaison se trouve dans la vallée de l'Albréda, où, sur une longue étendue, la rampe devra être de 1 sur 100 sur plus de trois milles, et il est deux autres endroits où, sur plus d'un mille, elle devra avoir la même inclinaison. Sur toutes ces rampes se trouveraient des courbes d'un rayon de 1,146 pieds.

Vallée du bras nord de la Thompson—du 85^{me} mille au 102^{me}.

Près du 85^{me} mille, la ligne traverse la rivière Thompson—qui exigerait un pont de 300 pieds—et longe ensuite sa rive ouest. Comme elle se trouve là du côté manœuvré, des courbes prononcées seront nécessaires, et l'on en a adopté quatre de 820 pieds de rayon, mais à ces endroits les rampes seront faciles, car le sol n'est que légèrement onduleux. Sauf sur un point, près du 86^{me} mille, où la principale montagne confine à la rivière, les travaux qu'il y aura à faire peuvent être classés comme moyens.

Vallée du bras nord de la Thompson—102^{me} au 120^{me} mille.

Pour les premiers quatre milles, la ligne passe sur des bancs qui obligeront à beaucoup de travaux. De ce point elle traverse des bas-fonds, et excepté à quelques endroits où la colline vient finir au bord de la rivière, les travaux seront là peu considérables. Les principaux cours d'eau qui exigeront des ponts sont la rivière Verte, qui a 75 pieds de large, et la rivière Bleue, dont la largeur est de 100 pieds. Les rampes et courbes seront faciles.

Vallée du bras nord de la Thompson—du 120^{me} au 130^{me} mille.

Toute cette section longe des collines et comprend le canon de quatre milles de longueur du bras nord de la rivière Thompson. En général, les travaux à faire seront dans le roc, et sur une étendue de six milles ils seront considérables. Il faudra percer deux tunnels. L'un de 350 pieds et l'autre de 150. Bien que par ce canon ou gorge la descente soit rapide, une rampe de $\frac{1}{2}$ sur 100 suffira. Les courbes les plus prononcées seront d'un rayon de 1,146 pieds. Il n'y a pas de grands cours d'eau sur cette ligne.