

prise du gouvernement pour la construction du chemin à l'est de la côte de l'océan Pacifique, et où commencent les travaux de la compagnie.

A la Traverse de Savona, j'ai rencontré M. Cambie, chargé de la construction, et le major Rogers, chargé du tracé, qui m'ont accompagné dans une promenade à pied sur la ligne projetée jusqu'au village de Kamloops, distance de vingt-cinq milles. A cette date (7 juin) le major Rogers avait organisé ses hommes chargés du tracé, lesquels étaient à l'œuvre, et il avait fait le tracé de la ligne depuis la Traverse de Savona sur un parcours d'à peu près dix milles jusqu'aux environs de Cherry Creek Bluffs, où se présentent les dispendieux travaux d'excavation dans la roche sur la section de Kamloops. Après avoir fait un soigneux examen de la ligne projetée, je vous télégraphiai mon opinion que la ligne à faibles pentes côtoyant la rive sud du lac Kamloops, devrait être adoptée de préférence à toutes les autres lignes de la rive sud, opinion que partageront pleinement M. Cambie et le major Rogers.

Dans le tracé de la ligne longeant les escarpements de Cherry Creek Bluffs, chaque pied du parcours a été examiné avec soin, et on a fait choix du meilleur tracé possible. Les travaux de cette partie de la section (six milles) sont coûteux, mais ne sauraient être évités. Les pentes sur la section du lac sont relativement faciles, elles n'excèdent dans aucun cas 1 pour cent, et sont contre-balancées par les courbes.

Au cours du tracé jusqu'à Kamloops, j'ai attentivement examiné la ligne à rampes élevées qu'ont tracée les ingénieurs du gouvernement il y a quelques années, en longeant les escarpements de Cherry Creek Bluffs, et je crois que la construction et l'entretien en seraient impossibles. Il s'y présente des remblais de plus de 50 pieds de haut, dont les talus se prolongeraient dans le lac, à des endroits où, en sondant avec une ligne de 110 pieds de longueur, je n'atteignais pas le fond. Il n'y a pas de place non plus pour la construction de murs de soutènement, ou de ponts de chevalets, à moins que l'on ne fasse ces travaux dans des eaux très profondes.

Les tranchées à pratiquer dans la roche sur la nouvelle ligne seront beaucoup moindres que sur l'ancienne, et les tunnels à percer sont diminués de plus de moitié. Le maximum de l'inclinaison des pentes est le même sur la nouvelle ligne que sur l'ancienne, mais celui des courbes est augmenté, des courbes de dix degrés ayant été jugées nécessaires à Cherry Creek Bluffs.

J'ai aussi soigneusement examiné une ligne tracée par le major Rogers sur les collines au sud de Cherry Creek Bluffs, par laquelle on éviterait une partie des gros travaux, et dont la construction coûterait moins cher, mais on ne pourrait éviter des pentes de 116 pieds par mille dans la construction de cette ligne, et comme entre les montagnes de Selkirk et la côte de l'océan Pacifique (environ 390 milles), il n'existe pas de pentes dépassant 66 pieds par mille, ce ne serait pas une bonne politique de pratiquer des pentes plus fortes près du centre de cette longue section, si on peut s'en dispenser sans frais excessifs.

J'ai aussi attentivement examiné le pays hors des limites des lignes ci-dessus spécifiées, et je me suis parfaitement convaincu que la ligne à faibles pentes côtoyant la rive du lac Kamloops était la meilleure qui pût être choisie sur ou près la rive sud de ce lac.

Je sou mets avec ce rapport une estimation des quantités totales de tranchées à pratiquer dans la terre et dans la roche, ainsi que des tunnels à percer, basée sur les prix auxquels je crois savoir que seront adjugés ces travaux; aussi celle des ponts à construire, telle que faite pour la ligne dont le tracé a été effectué, avec le coût, tel qu'estimé, des traverses, des rails, des attaches, de la pose de la voie, du ballastage, des bâtiments, du droit de passage et des opérations de génie civil, ce qui porte à un million cent mille cent quarante-quatre piastres (\$1,100,144) ou à environ \$44,006 par mille l'estimation du coût intégral de cette section de vingt-cinq milles.

Après que le tracé de la section ci dessus décrite fut définitivement terminé, j'ai parcouru l'autre partie de la section des montagnes du chemin de fer Canadien du Pacifique restant encore à construire, depuis le village de Kamloops, dans la Colombie-Britannique, jusqu'à l'extrémité de la voie près de la cime des montagnes Rocheuses, distance de 263 milles. Comme j'ai vu les plans et profils comprenant presque tous les travaux les plus considérables, et que j'ai examiné la nature des matériaux à