

Par ce qui précède on peut voir que le maximum adopté pour les rampes est de 1 sur 100, et que les plus grands travaux que faisait entrevoir le tracé d'exploration ont été considérablement diminués, la longueur totale des tunnels étant maintenant d'un peu plus de  $2\frac{1}{4}$  milles. Il faut dire, cependant, que ces réductions n'ont pu être opérées qu'en augmentant le nombre des courbes ou en agrandissant ou rétrécissant leur rayon, car, pour l'une d'elles, il était de 716 pieds et pour plusieurs autres de 820, — mais seulement sur les points où la ligne est de niveau ou lorsque la rampe était douce.

Les relevés ci-joints s'appliquent à la ligne depuis le 38<sup>me</sup> mille jusqu'à Port Moody, mais ils ne doivent pas être pris pour parfaitement exacts, les profils sur lesquels ils sont basés n'étant pas complets.

*Niveau.*

Sur 157 milles la ligne est de niveau, la rampe d'une partie de cette distance étant de moins de cinq pieds par mille.

*Rampe maximum de 1 sur 100.*

Les parties qui ont cette rampe sont les suivantes :

65,	montant vers l'est, longueur totale.....	46 $\frac{88}{100}$ milles.
34	“ l'ouest, “ .....	27 $\frac{18}{100}$ “
	La plus longue montant vers l'est est d'un peu moins de.....	3 $\frac{3}{4}$ “
	La plus longue montant vers l'ouest est d'un peu moins de...	5 $\frac{1}{2}$ “

*Nature des travaux.*

Sur 43 milles ils peuvent être classés comme excessifs ; sur 106 comme considérables ; sur 156 milles comme ordinaires, et sur 60 comme légers.

*Largeur des rivières à franchir.*

1	rivière,	1,600 pieds
1	“	1,400 pieds
1	“	900 pieds
3	“	variant de 350 à 400 pieds
5	“	“ 250 à 300 “
2	“	“ 160 à 200 “
8	“	“ 100 à 150 “
7	“	“ 60 à 90 “
2	“	“ 30 à 50 “

Sur la partie de cette ligne traversant les montagnes de la Cascade, le ravin dont il a déjà été question et qui est près du 38<sup>ème</sup> mille, est le seul endroit où l'on sache qu'il se fasse des avalanches de neige. Sur plusieurs points, la configuration du sol facilite la formation de bancs de neige, et pour protéger la voie il faudra nécessairement construire des abris. On a examiné avec soin la base des versants, mais on n'a pas trouvé de traces que laissent les avalanches, et comme ce résultat est corroboré par le témoignage d'habitants des environs, qui voyagent continuellement sur la route, il n'y a donc pas de danger à prévenir de ce côté. Cependant, sur cette partie de la ligne dans la vallée de la rivière Fraser en haut de la Cache de la Tête-Jaune, le versant est très à pic, et là des roches détachées et des arbres renversés semblent être le fait d'avalanches de neige.

On travaille actuellement avec toute la diligence possible à l'exécution des plans et profils afin de pouvoir donner sous peu des renseignements précis sur cette route.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. J. CAMBIE,

*Sous-ingénieur dirigeant les  
explorations dans la  
Colombie-Britannique.*

MARCUS SMITH, écr.,

Faisant les fonctions d'ingénieur en chef,

Ottawa.