

Le tunnel le plus long a 1,400 pieds; celui qui le suit en longueur a 1,000 pieds. Les autres ont de 150 à 600 pieds.

Je suis heureux de dire que mes espérances relativement à la praticabilité de la route adoptée ont été plus que réalisées par les résultats des études de cette année; et, ainsi que l'indiquent les plans et les profils, les travaux sont d'une nature telle qu'on peut employer à la construction n'importe quel nombre d'hommes qu'on voudra, et cela avec la certitude de l'achèvement le plus prompt.

La voie ayant atteint le sommet des montagnes Rocheuses, il reste à terminer une lacune de pas plus de 270 milles entre ce point et Kamloops.

L'élévation de quelques-uns des points marquants de la ligne au-dessus du niveau de la mer est comme suit:—

	Pieds.
Sommet des montagnes Rocheuses.....	5,300
Coude de la Cheval-qui-Rue.....	3,647
Embouchure " (dans la vallée de la rivière Columbia).....	2,541
Traverse est de la rivière Columbia.....	2,392
Sommet des Selkirks.....	4,316
Traverse ouest de la rivière Columbia.....	1,436

La plus haute élévation atteinte est celle dans les montagnes Rocheuses—5,300 pieds. La plus haute élévation dont on ait à triompher dans la Chaîne d'Or (*Gold Range*) est la passe de l'Aigle, qui n'est pas plus de 400 pieds plus haute que la Traverse ouest de la rivière Columbia.

Votre dévoué,

A. B. ROGERS,

Ingénieur en chef chargé des explorations, section des montagnes.

W. C. VAN HORNE, gérant général du C.C.P., Montréal.

MONTRÉAL, 23 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—A la fin de cette semaine, notre voie atteindra le sommet de^s montagnes Rocheuses, ce qui complétera le programme des travaux de l'année près^s de six semaines avant le temps voulu. Nous avons, en outre, des travaux de faits su^r le versant ouest, dans la passe du Cheval-qui-Rue.

Sept cent cinquante hommes environ sont actuellement employés dans les montagnes Rocheuses, mais notre intention est de réduire quelque peu ce personnel et de borner nos opérations, cet hiver, à faire des traverses et du bois de construction, expédier des approvisionnements, et terminer l'établissement définitif de la ligne.

Pendant l'année, j'ai pu examiner à fond, moi-même, notre route à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à la rivière Columbia; et, outre les rapports que j'ai fait faire par le major Rodgers sur les travaux des montagnes de Selkirk, j'ai envoyé examiner ces travaux par M. Hogg, qui fera aussi rapport, et je suis convaincu que nous possédons pour le chemin de fer canadien du Pacifique, la route praticable la plus directe, avec élévations de sommet plus basses que sur les autres lignes du Pacifique.

Néanmoins, ainsi que je vous l'ai expliqué dans une précédente lettre. Je désirais, avant de commencer la construction sur le versant ouest des montagnes Rocheuses, me sentir parfaitement sûr que la ligne du Cheval-qui-Rue avait été développée à fond par des études de manière à nous procurer une ligne offrant les pentes les plus courtes et le moins de courbes, et établie où elle pût être maintenue avec le moins de frais une fois construite; j'ai aussi fait faire d'autres explorations à travers la passe de la rivière de l'Arc et la passe Howse, pour constater si nous pourrions trouver une ligne qui bien qu'évidemment plus longue que celle de la passe du Cheval-qui-Rue, offrît des avantages propres à compenser l'augmentation de distance.

Quant au résultat de nos explorations et études, je suis heureux de dire que nous pouvons commencer nos travaux au printemps, avec la parfaite certitude que nous avons indubitablement trouvé le meilleur tracé à travers les montagnes.