

Cache de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet, et par lui l'on a pu éviter ou amoindrir quelques-uns des obstacles rencontrés lors de tracés précédents et rendre ainsi la ligne généralement plus avantageuse. Lorsque les plans et profils seront dressés et que les quantités des différents travaux auront été établies, nous aurons de meilleures données que celles obtenues jusqu'à présent pour évaluer les frais de construction. Ci-joint se trouve le compte-rendu que M. H. J. Cambie a fait de ce tracé.

*Exploration de la route Skeena.*

Dès le commencement on reconnut qu'à l'embouchure de la rivière Skeena il n'existait pas de havre permettant d'y établir un terminus de chemin de fer. Il y aurait un bon ancrage dans la baie Cardena, à l'extrémité sud de l'île Kennedy, mais il serait extrêmement difficile, sinon impossible, de diriger une ligne de chemin de fer jusque dans ce voisinage.

En conséquence, l'attention fut dirigée sur le port Simpson, à l'extrémité nord de la péninsule Tsimpsean. Ce port est bien connu et excellent, et un examen a démontré qu'une ligne pourrait être conduite sur le côté nord et sur ce point de la péninsule sans rencontrer de grands obstacles.

La distance serait probablement plus longue de dix milles qu'à la baie Cardena, mais des deux havres celui-ci est mieux adapté à la desserte du commerce, et le prix de revient de la construction serait probablement beaucoup moins élevé.

*Aperçu des travaux qu'il faudrait exécuter.*

Depuis Port Simpson, sur environ 35 milles sur le côté nord de la péninsule Tsimpsean, et dans la traverse d'une colline de 250 pieds d'élévation, jusqu'aux rives de la Skeena, les travaux seraient considérables.

En remontant la Skeena dans les montagnes de la Cascade, les travaux seraient généralement moindres que par l'une ou l'autre des vallées des rivières Fraser et Homathco sur la même chaîne de montagnes.

Pour les premiers trente-cinq milles l'inclinaison des collines est rapide jusqu'au bord de l'eau, et il y a des indices que des avalanches de neige ont eu lieu sur plusieurs points. La largeur moyenne de la vallée est d'un mille, mais la rivière est remplie d'îlots et ses chenaux touchent la base des collines.

En amont de ce point, sur une distance d'environ quatre-vingts milles, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'on soit en face de la chaîne des montagnes de la Cascade, la vallée se rétrécit un peu, mais les collines ne sont pas aussi à pic. Ensuite, la vallée semble s'élargir, et les travaux seraient ordinaires sur environ quarante milles, distance qui porterait la ligne aux fourches de la Skeena, près de laquelle est situé un village indien appelé Kitma sur la carte.

A ce point, l'élévation est d'à peu-près 700 pieds au-dessus du niveau de la mer, et sur toutes cette distance les rampes seraient très-faciles.

Jusqu'à ce point la direction générale de la ligne est nord-est, mais ici elle quitte la Skeena et se dirige vers le sud-est à angle droit et remonte la vallée de la Watsonquah, qui, pour les premiers vingt-sept milles, n'est qu'une gorge profonde, et où il faudrait que les rampes fussent fortes et faire de bien grands travaux.

Par le lac et jusqu'à la vallée de la Néchacco, le reste de la distance aurait des rampes faciles et n'exigerait que peu de travaux. Entre les rivières Skeena et Néchacco le point culminant n'est qu'à 2,400 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans cette vallée il y a liaison avec la ligne précédemment tracée depuis la passe de la Tête-Jaune (Voir rapport du 8 février 1877, pages 274-276.)

Plusieurs fois on a essayé de trouver une passe conduisant en droite ligne de la Skeena au lac François, afin d'éviter l'angle entre la première et la Watsonquah, mais sans y parvenir, l'espace compris dans cet angle n'étant qu'une masse compacte de hautes montagnes.