

Et je déclare ici qu'un train de wagons vides, ramené rapidement à Winnipeg et dans l'Ouest pour charger du grain, pourrait rester en panne sur cette pente dans les meilleures conditions.

Ici encore, avant le commencement de ces 6-10 de pente, se continue une pente de .84 pour 1,300 pieds, de telle sorte que l'intention primitive que le train n'ait qu'à monter cette pente de 6-10 disparaît complètement et la raison qu'on invoque en disant qu'il y aura une grande diminution de vitesse, s'appliquera à cette pente aussi bien qu'à l'autre.

Dans le cas de l'entreprise 14, au mille 65 il y a 1,400 pieds de pente contre le trafic destiné à l'ouest; puis un espace de 2,200 pieds qui s'élève de 6-10 à .73, courait sur une longueur de 6-10. On peut invoquer encore ici l'argument quant à la vitesse qu'un train doit atteindre lorsqu'il arrive à ces 7-10 de pente, pour monter ces 2,200 pieds et aussi la distance supplémentaire de 6-10 de pente.

Au mille 175, de la station 1,784 à la station 1,817, il y a 2,700 pieds de .45 de pente, contre le trafic destiné à l'est, au lieu de 4-10. Suivant 1,000 pieds de niveau et, immédiatement 1,300 pieds de 3-10 de pente contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une autre augmentation distincte dans la pente.

Au mille 177, station 1,875 à 1,889, il y a 1,400 pieds de 3-10 contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une augmentation de pente sensible.

À la station 1,928 à 1,936, il y a 800 pieds où les 4-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest ont été portés à .76, soit une augmentation réelle de 100 p. 100; ces 800 pieds s'ajoutent aux 1,600 de 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest. Au mille 179 il y a une voie d'évitement. On a fait quelques légères modifications à ce point, mais elles n'ont aucune importance.

Au mille 180, station 2,024 à 2,039, il y a un espace de 1,500 pieds où la pente a été élevée de 4-10 à .48 contre le trafic destiné à l'est. Au mille 181, station 2,104 à 2,115, les 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été élevés de .63, une bagatelle. Au mille 182, station 2,154 à 2,169, après 1,400 pieds du niveau de la voie, vient immédiatement une augmentation à .75 qui s'étend sur 1,800 pieds contre le trafic destiné à l'est. Il est possible que ce ne soit pas une rampe d'impulsion, car le profil n'indique aucune impulsion suffisante pour compenser un changement de 6-10 à .75 dans la déclivité. Il y a eu au mille 183 plusieurs petits changements apportés au plan original; on y a placé entre autres des contre-arcs. Au mille 184, de la station 2,261 à 2,265, à la suite d'une distance de 400 pieds de terrain plan, il y a un niveau élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest. Au mille 185, à la suite de 1,300 pieds d'une pente de .31 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest, où a été à 7-10 une pente longue de 800 pieds. Au mille 187, de station 2,385 à 2,401, une pente de 4-10 contre le trafic qui se dirige vers l'est a été élevée à 42 sur 1,600 pieds.

Au mille 188, de station 2,471 à 2,475, il y a un niveau d'un plus de 500 pieds suivi de 1,475 et la pente a été élevée de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 190 et 191, de station 2,594 à 2,616, il y a 2,200 pieds de 4-10 élevé à 7-10 contre le trafic allant à l'est. Au mille 193, station 2,720 à 2,741, il y a 2,100 pieds de 4-10 élevé à .62 contre le trafic allant

à l'est et à la station 2,751, il y a 1,000 pieds de 6-10 élevé à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 194, station 2,760 à 2,770, la pente a été élevée contre le trafic allant à l'est à 6-10. Au mille 196, station 2,880 à 2,900, à la suite de 1,600 pieds de voie à peu près plane, on rencontre 1,500 où on a élevé la pente de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 197 à 199, on a placé des flèches, tel que dit plus haut, apparement pour sauver quelques voyages de remblai, sans aucun égard pour l'apparence du chemin. Au mille 200, station 3,090 à 3,110 après 2,000 pieds de pente de 4-10 contre le trafic qui va vers l'ouest, la pente devient soudain de 8-10 contre le trafic vers l'ouest et sur une distance de 2,000 pieds. Au mille 202, station 3,225 à 3,240 il y a une pente qui autrefois de 4-10 sur une distance de 1,500; contre le trafic qui va vers l'ouest a été portée à .51.

Je constate que les rampes suivantes ont été modifiées à l'est de Cochrane dans le district "C", entreprise n° 14.

Au mille 115, les stations 2,996 et 3,000, il y a 400 pieds à niveau suivie de 3,000 pieds de pente de 6-10 contre le trafic vers l'ouest et 1,300 de .49 contre le même trafic. Au mille 125 entre les stations 3,476 et 3,495, autre changement donnant une pente de 6-10, laquelle tout en étant seulement la pente normale d'après l'arrangement, n'en représente pas moins une augmentation sur ce qui avait été décidé à l'origine et est une violation des instructions de l'ingénieur. Au mille 141 entre les stations 4,360 et 4,370 il y a 1,000 pieds d'une pente de 7-10 contre le trafic allant à l'ouest, soit une augmentation sur la pente normale. Puis entre 4,370 et 4,390 il y a une pente de 6-10 sur 2,000 pieds suivie de 1,150 où elle n'est plus que de 4-10 pour augmenter ensuite entre 4,405 et 4,417 à 6-10 sur 1,200 pieds. C'est-à-dire que non seulement le train aura à gravir une augmentation de 1-10 p. 100 de plus que le normal sur une distance de 1,000 pieds, mais qu'il lui faudra prendre son élan sur 2,000 sur une pente de 6-10. Comme question de fait, sur 5,350 pieds, il montera toujours. Au mille 157, entre 5,194 et 5,206, il y a 1,200 pds pratiquement de niveau, puis une pente de 4-10 sur 2,100 pieds contre le trafic allant vers l'est, et 1,600 pieds d'une pente d'un peu plus de 5-10 contre le trafic allant à l'est, ce qui est encore une augmentation. Au mille 167, la pente de 4-10 devient 5-10 sur une distance de 1,200 au détriment de l'est. Au mille 181, nouveau changement de 7-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 189, sur 3,000 pieds, augmentation de 4-10 à 5-10 contre le trafic qui va à l'est. Au mille 101, entre 1,121 et 1,137, il y a 1,600 pieds à niveau, mais à la station 1,145, il y a une pente de 1 pour 100 contre le trafic allant à l'est qui sera obligé pour arriver à une exploitation sûre et prospère, sur le moment ou réduire le volume de ses trains en proportion.

Je tiens à ce que ces chiffres soient publiés de nouveau dans les Débats pour mieux faire comprendre la nature des changements opérés dans les rampes, à l'est et à l'ouest de Cochrane. Ces chiffres ont été relevés sur les profils par un ingénieur compétent. L'an dernier, je n'avais pas fait de relevé distinct, l'un pour l'est et l'autre pour l'ouest, en prenant Cochrane pour