

Les services de construction et de transport se faisaient sous la même direction, en 1870, à l'époque de l'arrivée des troupes. Le payeur des travaux publics payait les soldats pour tous les ouvrages qu'ils faisaient sur le chemin. Les frais de transport seuls se sont élevés approximativement à \$190,000.

Nous tenions des comptes séparés, autant que possible, pour les deux services, mais la chose n'est que relative puisque les deux services étaient faits par les mêmes hommes. L'état n'est qu'approximatif; il était impossible de séparer les deux services, mais l'état est à peu près exact.

L'état a été dressé l'hiver dernier, d'après les rapports reçus pendant l'année.

Le prix de transport des volontaires était uniforme: vingt-cinq dollars par tête, outre les rations.

Il n'y a pas de compte spécial pour le transport de la police à cheval, l'automne dernier. Ce compte et les dépenses résultant du fait que les gelées étant survenues, on n'a pas pu renvoyer de suite le personnel des travailleurs, devraient, je crois, être portés au compte du département de la Milice.

La saison s'est close, l'automne dernier, plus tôt que de coutume.

On a dépensé, pour la construction de la route, l'outillage, etc., \$800,000 en tout.

Distance cent cinquante milles de route par terre, et trois cents milles de trajet par eau rendue navigable par sections, en tout 451 milles. Le montant indiqué plus haut comprend l'outillage, les bâtisses érigées, les quais, vapeurs, et tous les frais hormis ceux de transport.

Je crois que la plupart des ingénieurs évalueraient à plus de \$2,700 par mille le prix de la construction de routes, par terre, sous des circonstances analogues.

Dans la direction de Duluth, les ingénieurs américains évaluent de \$3,000 ou \$3,500 par mille la construction de chemins de même espèce.

En 1869, j'évaluais à \$1,800 par mille, le coût de la ligne préliminaire, sans l'outillage et les bâtisses.

S. J. DAWSON.

Dans l'interrogatoire suivant, les questions suivantes ont été posées aux témoins:—

1. Coût et nature du chemin projeté pour se rendre à la Rivière Rouge.
 2. Pourquoi la ligne actuelle a-t-elle été si coûteuse?
 3. Indiquer le nombre de milles ouverts à la circulation, et l'état actuel du chemin.
- Le sous-comité s'ajourne.

Jeu*di*, 7 mai 1874.

L'interrogatoire de M. S. J. Dawson est repris :

En réponse aux questions relatives à l'état F, mentionné dans le premier interrogatoire, le témoin dit:—

Cet état indique les dépenses totales et la distribution approximative sur le chemin de la Rivière Rouge.

Dans cette évaluation sont compris les travaux en voie d'exécution, les comptes non réglés et toutes dépenses, plus les pertes des magasins, vingt mille piastres, et autres pertes, lorsque M. Snow étant contrôleur, à l'époque de l'insurrection. J'ai aussi compris, dans cet état, la somme de cinquante mille quatre cent quatre dollars pour la perte, déjà expliquée, résultant du fait des gelées précoces.

Pour le passage de la police à cheval, j'ai inscrit six Mille piastres, et le reste pour le fait sus mentionné, gelées précoces, etc., qui nous ont forcé de faire partir à nos frais plusieurs hommes et d'entretenir les autres durant l'hiver.

Le règlement de compte avec le département de la milice et les autorités impériales a présenté des difficultés (pour le transport des forces militaires); toutefois, on en est arrivé au chiffre de soixante six mille sept cent cinq dollars et six cts., indiqué dans l'état. Il faut distinguer les frais des travaux de ceux de l'outillage et de la construction.