

Les commissaires ont tenu une enquête complète, durant l'hiver de 1894-95; les dates des séances étant portées à la connaissance du public et les témoins invités de s'y présenter par le moyen d'avis publics dans les journaux locaux et de circulaires. On ajourna à une date qui conviendrait à l'honorable J. D. Cameron, secrétaire provincial du Manitoba, au premier ministre Haultain des Territoires du Nord-Ouest et à M^r J. H. Ashdown, nommé par la Chambre de Commerce de Winnipeg pour l'y représenter. Ces messieurs ainsi que M^r J. Eldor, président, et R. E. Leach, secrétaire, pour l'Institut central des fermiers et l'honorable C. A. Boulton, président, pour la loge Russell des Patrons de l'industrie, outre plusieurs autres particuliers, ces messieurs, dis-je, ont présenté des faits et ont rendu témoignage en faveur de la plainte. On a tenu les séances à Winnipeg, Morris, Morden, Pilot Mound, Boissevain, Melita, Glenboro', Carberry, Brandon, Virden, Portage-la-Prairie, Wawanesa, Neewawa, Prince-Albert, Edmonton, Calgary, Moosomin et Régina. Birtle, Grenfell, Hamiota, Indian-Head, Lethbridge, Macleod, Mâchoire de l'Original, Daim Rouge, et Wetaskawin n'ont pas accepté l'offre qu'on leur a faite de tenir des séances dans leurs murs mêmes. Selon toute apparence on considérait que le gouvernement du Manitoba, la chambre de commerce de Winnipeg et les autres témoins avaient fait valoir en son entier la position prise par ceux qui se plaignaient. Les témoignages en ce qui regarde les taux de compagnies et autres questions ont été donnés par le vice-président Shaughnessy et M^r Kerr, agent général des passagers et des marchandises à Winnipeg, du côté de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien.

Les commissaires, rejetant quelques-unes des comparaisons entre les tarifs de fret présentés des deux côtés comme non appropriées par suite de différences dans les circonstances, ont comparé les tarifs du transport du grain par le chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'au port sur le lac, Fort-William, et jusqu'au port de l'Atlantique, Montréal, avec les tarifs de la Compagnie de chemin de fer *Great Northern and Northern Pacific* jusqu'au port du lac, Duluth, et jusqu'au port de l'Atlantique, New-York, en prenant comme point de départ dans des localités correspondantes, dans le Dakota du Nord, et ont trouvé que, dans chaque cas, le tarif du chemin de fer du Pacifique Canadien était moins élevé. Ils ont aussi trouvé que les tarifs du chemin de fer du Pacifique pour le transport du grain étaient moindres que la cédule par mille pour le transport du grain, établi par les commissaires du chemin de fer du Minnesota et qui a été contesté en cour par les chemins de fer. Une comparaison similaire du tarif du fret du chemin de fer du Pacifique Canadien pour le transport du bétail à Montréal avec les tarifs des chemins de fer *Great Northern* et *Northern Pacific* à New-York a fait voir que les tarifs de la Compagnie du Pacifique étaient considérablement bas. Le tarif pour le transport de la houille par le chemin de fer du Pacifique Canadien a été trouvé beaucoup moins élevé que le même tarif par le chemin de fer *Great Northern* et *Northern Pacific*, tant pour le charbon importé que pour le charbon domestique, à l'exception du transport sur un parcours peu étendu à l'est d'Anthracite. Les tarifs locaux pour le transport du fret par le chemin de fer du Pacifique Canadien, dans le Manitoba et le Nord-Ouest ont aussi été trouvés être en moyenne plus bas que les tarifs des chemins de fer *Reading*, du *Lehigh Valley* et du *Jersey Central*. On