

les sillonnent, leur a donné une valeur de plus de \$250,000,000. Mais on a donné en outre à la compagnie 700 milles de chemins de fer complétés depuis le débarcadère de Port-Arthur jusqu'à un point à 500 milles à l'ouest de Winnipeg; et 200 milles à partir de Port-Moody en allant vers l'est par le canyon de la rivière Fraser. Combien valaient tous ces octrois qu'on a donnés à la compagnie pour qu'elle construisit la ligne? Ce n'est pas exagérer que de dire que la subvention en argent représentait \$25,000 à \$30,000 par mille de la ligne qu'elle a construite.

Ces chiffres ont été donnés par le ministre des Finances en personne; cette estimation est assez modérée, mais je suis prêt à m'en servir comme base de mes calculs. Trente mille dollars par mille pour la partie de la ligne qui a été construite par la compagnie, cela représente à peu près de \$22,000 à \$25,000 du mille pour le reste du parcours de la ligne principale. Et que l'on veuille bien remarquer, monsieur l'Orateur, que pour quelques-uns des embranchements à ce bout-ci de la ligne principale, le Pacifique a obtenu des subventions sous le couvert d'autres compagnies, et ces sommes ne sont pas incluses dans les chiffres que je viens de citer. Le Pacifique-Canadien a bénéficié de ces subventions, en absorbant les compagnies auxquelles ils avaient été accordés. Si l'on admet que le capital initial du Pacifique fut de \$46,000,000 en chiffres ronds, et si l'on ajoute ensuite une subvention de \$25,000 par mille, on arrive à un total de \$71,000 du mille; ce sont là les calculs du ministre des Finances lui-même.

Mais si nous ajoutons encore à ces chiffres l'augmentation de valeur que prend la ligne principale, si nous la débarrassons de tous les embranchements et des voies construites à bon compte, nous pouvons encore inclure un autre \$10,000 par mille, tout en restant dans des bornes raisonnables, et nous arrivons ainsi à un grand total de \$81,000 par mille. Maintenant, si vous ajoutez à ce total les primes que la compagnie a touchées sur la vente des actions, les centaines de millions de dollars, pris à même ses revenus, ou ceux des compagnies subsidiaires, qu'elle a dépensés en améliorations, nous en arrivons à une capitalisation qui dépasse de beaucoup le coût de construction du Transcontinental, entre Moncton et Winnipeg.

M. EMMERSON: Et vous n'avez pas inclû dans vos calculs les sommes que représentent les exemptions de taxes et de droits de douane, dont la compagnie a bénéficié.

M. GRAHAM: Certainement, et il y a bien d'autres item dans l'arrangement conclu avec le Pacifique-Canadien qui n'entrent pas du tout dans les calculs que je

[M. Graham.]

vous ai soumis. Après avoir comparé tous ces chiffres, il nous faut en arriver à cette conclusion-ci: C'est que nous avons un chemin de fer très moderne, qui ne nous a pas coûté plus cher que le Pacifique-Canadien; nous sommes propriétaires de cette voie ferrée, sur une distance de 1,804 milles, lorsque nous ne possédons pas même un pied de la voie du Pacifique-Canadien.

Je désire maintenant tirer au clair une autre question qui a été soulevée: il s'agit de la période de sept ans que l'on a accordée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sans qu'elle soit tenue de payer un loyer. Je n'hésite pas à déclarer que c'est une subvention pure et simple, qui doit être considérée sous le même angle que n'importe quelle autre subvention. On devrait la considérer comme un pur don, au sujet duquel il n'y a pas à s'attendre de recevoir des intérêts, pas plus qu'on ne s'y est attendu, lorsqu'on a accordé des subventions à n'importe quelle autre compagnie.

Cette opinion est également partagée par une autorité de premier ordre, devant laquelle, je l'espère, la Chambre s'inclinera. Au cours des remarques qu'il a faites au sujet du Transcontinental, devant cette Chambre, un monsieur qui se nomme l'honorable M. White, et qui est ministre des Finances du Canada, a déclaré ce qui suit:

Le Gouvernement canadien a entrepris de construire la ligne (le Transcontinental), mais du jour où la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est entrée en scène, il a dû se désintéresser de l'entreprise pour une période de sept ans. Le Dominion du Canada perd un intérêt de 3 p. 100 sur une somme de \$175,000,000, et à l'heure actuelle, je dois dire que le Gouvernement paie plus que 3 p. 100 d'intérêt sur les sommes qu'il emprunte. Toutefois, même en prenant ces chiffres comme base, vous constatez que le pays paie à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une subvention annuelle de \$5,000,000 ou \$35,000,000 dans l'espace de sept ans.

Donc, en pleine Chambre des communes, le ministre des Finances du Canada a exprimé la même opinion que moi, au sujet de l'abandon gratuit de ce chemin de fer à la compagnie pour une période de sept ans; il l'assimile à une subvention, et c'est la seule manière raisonnable de considérer cette affaire, si on veut faire des comparaisons avec les autres subventions qui ont été accordées à d'autres compagnies.

Il y en a qui sont allés jusqu'à prétendre qu'il serait tout à fait impossible d'exploiter ce chemin de fer, à cause du coût excessif de sa construction; d'autres encore ont prétendu que l'on ne retirerait jamais aucuns profits de son exploitation; le minist-