

Subventions en argent du Dominion . . . . .	\$ 29,944,660
Subventions en argent des provinces . . . . .	412,878
Subventions en argent des municipalités . . . . .	464,761
Lignes cédées . . . . .	37,785,320
Terres évaluées à \$5 l'acre . . . . .	174,081,010
Aide totale, sans addition d'aucun intérêt . . . . .	242,688,629

Le capital du Pacifique-Canadien était, à la date du 9 juin 1913, selon ses propres états, de \$455,276,084. Cela fait donc un total de \$697,964,713; autrement dit, un capital, distribué sur tout le réseau, de \$70,437 par mille. Je puis même ajouter que ce n'est pas là tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu ni tout ce qu'il aurait dû mettre dans sa ligne. Je crois que, dans ce calcul, l'évaluation à \$5 l'acre est peut-être un peu forte.

UN DEPUTE : Pas le moins du monde.

M. GRAHAM : Peut-être que non. C'est le calcul que j'ai fait. Chacun sait au reste que les actions du Pacifique-Canadien ne se vendent pas aujourd'hui au pair, même quand elles sont distribuées parmi les actionnaires de la première heure, mais que, pour toute somme de 100 dollars portée au compte du capital, la compagnie a reçu \$175.

En ces dernières années, il ne serait pas juste de prétendre que la capitalisation de la compagnie, même si l'on prend mon estimation de \$70,437 par mille, représente les sommes qui ont été engouffrées dans cette entreprise, ou qui devraient avoir été dépensées, car le Pacifique a retiré \$175 pour chaque part qu'il a vendue.

Mais il y a encore un autre aspect à la question. Le réseau du Pacifique-Canadien comprend tous les embranchements, dont quelques-uns n'ont coûté que \$15,000 par mille; dans certains cas, on s'est servi de rails de fer; dans d'autres cas, en pleine prairie, on a construit la voie sans pour ainsi dire y mettre de ballast, et cependant, tous ces embranchements sont inclus au même prix dans le capital de la compagnie. Si la ligne principale était séparée des embranchements quant au capital, nous aurions de \$8,000 à \$10,000 par mille à ajouter à la capitalisation de la première. A mon avis, c'est encore une estimation assez modérée. J'entends mes honorables amis, qui siègent en arrière de moi, dire que je devrais doubler les chiffres que je viens de donner. Que l'on se contente d'ajouter seulement \$10,000 par mille à la ligne principale, à cause des embranchements, et vous

arrivez à une capitalisation de \$80,000 par mille, à part la prime de 75 pour 100.

Mais il y a encore quelque chose de plus convaincant que tout cela. Au cours des dernières années, la compagnie du Pacifique-Canadien a dépensé à même ses recettes et pour le compte d'autres compagnies, une somme d'au moins \$100,000,000, pour des améliorations; cette somme n'apparaît pas dans le capital-actions de la compagnie, et elle n'aurait jamais obtenu la permission de faire cette dépense, si elle eût été sous la juridiction de la commission du commerce entre Etats. Remarquez bien que je ne critique pas ces dépenses, parce qu'elles ont été probablement justifiées par le volume d'affaires qui en est résulté pour le Pacifique-Canadien; mais, à mon sens, cette somme devrait être ajoutée au capital. Si vous tenez compte de toutes ces choses, la capitalisation du chemin de fer du Pacifique-Canadien devrait être bien plus élevée que le coût par mille du chemin de fer Transcontinental, entre Prince-Rupert et Moncton; cependant, le chemin de fer du Pacifique-Canadien n'est pas, et ne sera jamais, à cause de sa situation, une voie ferrée égale au Transcontinental.

M. EMMERSON : Qui en est propriétaire?

M. GRAHAM : Le peuple ne possède pas un seul pied de cette voie ferrée, et il n'en retirera jamais aucuns revenus sous forme d'intérêt ou de placements qu'il pourrait avoir faits dans cette entreprise. Maintenant, je désire vous soumettre d'autres calculs, mais de crainte que je ne commette quelques erreurs, je ne le ferai pas moi-même. Je vais le faire faire par quelqu'un en qui le solliciteur général a bien plus de confiance qu'en moi-même, bien qu'il me témoigne assez de confiance à certains moments. Je viens donc vous demander d'ajouter foi aux chiffres que le ministre des Finances du Canada a cités en cette enceinte, le 3 juin 1913. Parlant en faveur du projet d'assister financièrement le Nord-Canadien, le ministre des Finances (M. White) a fait les déclarations suivantes :

Mais voyons combien le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu. On lui a donné \$25,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terre qui valent aujourd'hui plus que toutes les actions de la compagnie.

Je ne veux pas les calculer à leur valeur actuelle, mais à la valeur à laquelle on les estimait quand on les a données à la compagnie. Les 25,000,000 d'acres de terre valaient alors de \$1 à \$1.50 l'acre.

La hausse des terrains produite non seulement par la construction du chemin de fer du Pacifique, mais aussi par les autres chemins qui