

dre que le Canadien-du-Pacifique a reçu 72 millions plus l'intérêt composé sur cette somme? Dans les livres du gouvernement, au département de l'Auditeur général, on a inscrit 72 millions. Mais, s'il fallait adopter le mode de calcul que préconisent ces commissaires, s'il fallait y ajouter l'intérêt composé à 3½ p. 100 pendant trente ans, nous aurions ce résultat que le Canadien-du-Pacifique aurait reçu, en 1887, sous forme d'argent et de travaux exécutés et cédés, la somme de \$202,089,110. J'ai tout autant le droit de dire que, à l'expiration de la période de trente ans, le Canadien-du-Pacifique se trouvera avoir reçu la somme de 202 millions, que cette commission a le droit de dire que le Grand-Tronc-Pacifique aura reçu le montant en question plus l'intérêt composé. C'est la première fois, dans l'histoire du Canada, que pour montrer l'aide qu'a reçue une ligne de chemin de fer on ajoute au chiffre de la subvention celui des intérêts composés.

M. MEIGHEN: Où mon honorable ami prend-il que ce soit une subvention?

M. GRAHAM: Je le dirai tantôt à mon honorable ami. Que l'on me permette maintenant une comparaison entre cette ligne et quelques autres. Eu égard aux difficultés de la construction, au pays à travers lequel il passe, à l'extrême cherté de la main-d'œuvre et des matériaux, au type conformément auquel il est bâti, j'affirme que le Transcontinental n'a pas coûté plus cher que n'a coûté toute autre ligne du continent d'Amérique depuis dix ans. Pour ce qui est du degré de perfection avec lequel il a été bâti, il n'existe aucune ligne que l'on puisse vraiment lui comparer. Je vais indiquer quel est le capital de quelques-unes des grandes compagnies de chemin de fer. Les premières dont je vous parlerai ont deux, trois ou quatre voies, des installations de tête de ligne fort coûteuses et le reste à l'avenant, et je n'en fais mention que pour renseigner la Chambre, non point dans un but de comparaison. J'ai pensé toutefois qu'il serait intéressant pour la Chambre de savoir combien a coûté l'établissement de quelques-uns des grandes voies ferrées de nos voisins du sud. Le Pennsylvania a coûté \$371,023 par mille; le New-York Central \$418,370, le New-York Valley, \$437,643, le New-York, New-Haven et Hartford, \$187,426. J'en viens maintenant à deux lignes que l'on peut, à bon droit, comparer avec le Grand-Tronc-Pacifique, quoiqu'elles n'aient pas été bâties selon un type aussi élevé. L'Union-

Pacific a coûté \$150,925 par mille et le Southern-Pacific, \$142,360. Je puis mentionner pour l'instruction de la Chambre deux ou trois autres chiffres relatifs au capital de ces diverses lignes. Les quatre premières fonctionnent dans les Etats de l'est et du centre, et leurs capitaux sont en conséquence très élevés, mais le capital moyen de toutes les voies ferrées américaines était en 1911, selon la statistique la plus récente, de \$64,000 par mille. Cela comprend toutes les petites lignes secondaires, celles qui ont coûté de \$15,000 à \$20,000 par mille. Aucune des lignes des Etats de l'ouest ne peut se comparer au Grand-Tronc-Pacifique pour le type selon lequel elles ont été bâties. Le capital moyen de toutes les lignes de l'est a été, en 1911, de \$167,885 par mille, et celui des lignes de l'ouest, de \$73,000. Alors que le capital moyen de toutes les lignes de l'ouest aux Etats-Unis, y compris les chemins secondaires, les chemins de prairie ou de colonisation, est de \$73,000 par mille, les frais de premier établissement du Grand-Tronc-Pacifique depuis Moncton jusqu'à Prince-Rupert ne seront que de \$85,000 par mille, y compris son outillage de premier ordre.

Permettez-moi de vous présenter quelques chiffres concernant les frais d'établissement des chemins de fer du Canada. Celui du Grand-Tronc a coûté \$133,939 par mille. C'est un capital très considérable, et j'ai dit pourquoi hier, j'ai dit que le chemin avait été construit à bon marché, comme d'aucuns voudraient que le Transcontinental fût construit. De grandes parties de la ligne ont en conséquence été abandonnées; on a dépensé des millions à réduire les rampes, et il sera dépensé d'autres millions à mettre la ligne sur un haut pied. L'argent des premiers actionnaires est encore là aujourd'hui sans que jamais un sou de dividende leur ait été payé, et il en sera de même longtemps encore peut-être, sinon toujours. Une des raisons de ceci, c'est le peu de sagesse que l'on a montré dans la construction première du Grand-Tronc.

L'Algoma-Central, qui traverse le Nouvel-Ontario, a un capital de \$152,891 par mille; le Canada-Southern, \$99,000.

J'arrive maintenant au Pacifique-Canadien. J'ai deux raisons de m'arrêter à cette ligne: la première est qu'elle est une des mieux administrées du monde et peut-être une des plus considérables. C'est de cette ligne que M. Gutelius s'est servi pour le besoin de ses comparaisons. Je m'y arrête