

huis clos. Dans une assemblée, on peut obtenir beaucoup de renseignements qu'on ne saurait trouver dans le procès-verbal imprimé. Si je me souviens bien, on conseillait alors de ne pas fusionner les deux réseaux, mais de les exploiter.

L'honorable M. McMEANS: ...sous une direction unique.

L'honorable M. LAIRD: Le très honorable sénateur n'a-t-il pas été témoin au comité?

Le très honorable M. GRAHAM: Par malheur, le comité du Sénat n'a pas reconnu mes talents.

L'honorable M. LAIRD: Je pensais que mon très honorable ami avait été témoin.

Le très honorable M. GRAHAM: Si je l'avais été, je serais resté assez longtemps pour obtenir des renseignements.

L'honorable M. LAIRD: Le comité a perdu quelque chose.

Le très honorable M. GRAHAM: Moins qu'on le croirait. Le projet d'alors aurait pu donner des résultats, mais les conditions relatives à l'entente, telles que publiées dans les journaux, étaient impraticables, selon moi. Cependant, l'honorable sénateur connaît mieux que moi la teneur du rapport. Un jour viendra peut-être où il y aura de nouveaux pourparlers au sujet de ce qu'il y a de mieux à faire.

Si je ne vous lasse pas trop, je voudrais dire deux mots des automobiles et des camions. Les municipalités ont le dessous dans la question du camionnage. Dans la province d'Ontario—et je suppose que la situation est la même dans les autres provinces—la principale rue de la plupart des villes est celle que parcourent les camions; cependant, la province ne verse pas un sou pour son entretien. Ainsi, à Brockville, la rue principale a près d'un mille et demi et son entretien coûte fort cher. Des camions, parfois suivis d'une baladeuse ou deux—de petits trains—y circulent toute la nuit à une vitesse de trente à cinquante milles à l'heure, sans tenir compte de la limite qu'impose la loi, et ils détériorent plus la voie publique en une nuit que le trafic régional ne la détériorerait en plusieurs années. Je crois que le temps est arrivé où les provinces, qui perçoivent des taxes sur les ventes de gazoline, les permis de camions et d'autobus, et le reste, devraient contribuer aux frais d'entretien des grandes routes dans les limites des municipalités. J'ignore ce qui aura lieu à l'avenir. Quelqu'un a suggéré de soumettre les voitures publiques à des restrictions et à une réglementation de la vitesse et d'autres choses de ce

Le très hon. M. GRAHAM.

genre. Les chemins de fer sont soumis à des restrictions et on peut les obliger à les respecter; mais, personne ne peut entraver les camions et les autobus, à moins qu'ils n'enfreignent la loi, et il y en a plusieurs qui la violent, la nuit, sans être découverts.

L'honorable M. BEIQUÉ: Ce sont les municipalités qui mettent des restrictions.

Le très honorable M. GRAHAM: La plupart des municipalités dorment à ce moment-là de la nuit.

Une personne qui a étudié le problème a lancé une autre idée—soumettre les camions et les autobus à une réglementation et, de plus, les obliger à établir leurs grandes routes. Ce projet me semble impraticable et je crois que ces véhicules accablent si bien les gens qu'il répugnerait à ceux-ci de l'approuver. Pourtant, il faut faire quelque chose afin de répartir également les taxes entre les municipalités, les chemins de fer, les compagnies de camionnage ou d'autobus et les autres concurrents des voies ferrées. Je ne veux pas vous retenir trop longtemps...

L'honorable M. WILLOUGHBY: Poursuivez.

Le très honorable M. GRAHAM: ...mais je goûte assez la discussion, bien que je ne puisse pas fournir beaucoup de renseignements. J'envisage toute cette affaire avec beaucoup de gravité, non pas que je doute fort du triomphe définitif des compagnies de transport.

L'honorable M. LAIRD: Le très honorable sénateur a-t-il des commentaires à faire sur la Marine marchande et la perte de quatre-vingt millions de dollars qu'elle a causée?

Le très honorable M. GRAHAM: Je n'y pensais pas, mais je serai bien aise d'obliger mon honorable ami. L'acquisition de la Marine marchande canadienne est un incident qui a coïncidé avec la guerre, bien que je croie que celle-ci avait pris fin lors de la construction de la plupart des navires. A ce moment-là—et je veux d'abord montrer le côté le plus flatteur pour les prédécesseurs du gouvernement libéral—on manquait de cales dans le monde entier par suite des pertes de guerre—et le Canada décida, si mes souvenirs sont fidèles, de construire une cinquantaine de navires, ou peut-être un peu plus. Il voulait par là satisfaire aux exigences de sa population qui réclamait plus de bâtiments. Naturellement, les prix de guerre existaient encore et les navires furent construits pour des prix beaucoup plus élevés qu'ils l'auraient été autrement. Si je me souviens bien, la marine marchande eut beaucoup à faire au lende-