

main de la guerre et différentes routes lui furent assignées. Ces navires n'ont jamais rien rapporté et ils sont d'un modèle qui ne rapportera jamais, dans les conditions actuelles du transport. Il y a quelques années, en examinant l'affaire, j'ai constaté que leur mode de construction les empêche de servir utilement au transport du grain et d'autres produits de l'Ouest, où à la navigation sur les Lacs, bien que quelques-uns fassent ces services. Le Gouvernement a tenté d'utiliser cette flotte ou la plupart des navires pour étendre le commerce du Canada avec d'autres pays. Il en a employé au service des Antilles et en a envoyé un petit nombre à des endroits plus éloignés, en Australie et dans le monde entier. D'autres ont servi au transport du blé. Bien que la perte ait été lourde, principalement à cause de la situation qui régnait lors de la construction de ces navires et de leur mode de construction, la Marine marchande a néanmoins fait connaître le Canada dans un grand nombre de ports où, sans elle, les gens n'en auraient probablement jamais entendu parler. Mon avis est que, le plus tôt ce qu'on appelle la Marine marchande pourra être éliminé ou vendu, le mieux cela vaudra pour tous les intéressés. Ces paroles ne s'appliquent pas aux navires qui font la navette entre le Canada et les Antilles. J'irai même plus loin et je dirai que nous devons éliminer les autres, même si nous ne pouvons pas les vendre, afin de nous débarrasser des déficits, car ces navires ne me laissent rien espérer. Pour que la Marine marchande rapporte, il nous faudrait des bateaux modernes comme nous avons jugé nécessaire d'en avoir sur la route des Antilles avant de pouvoir observer les clauses du traité avec ces îles.

Je m'excuse auprès du Sénat d'avoir parlé si longtemps. En terminant, je tiens à signaler ce que la National-Canadien a accompli pour améliorer la situation jusqu'à 1930. Les calculs que je citerai ne tiennent pas compte des lignes de l'Est, de ce que nous nommons l'Intercolonial, parce que l'Etat n'en a pris charge qu'après le rapport Duncan, si je ne me trompe. En 1922, les recettes annuelles nettes des voies ferrées désignées sous le nom de National-Canadien étaient de \$1,174,475.94.

L'honorable M. GILLIS: Ce chiffre comprend-t-il le revenu des lignes américaines?

Le très honorable M. GRAHAM: Il comprend le revenu net de toutes les lignes.

L'honorable M. GILLIS: Moins les lignes de l'Est, n'est-ce pas?

Le très honorable M. GRAHAM: Sauf les lignes de l'Est. Je ne reviendrai pas sur mes

pas pour en parler, quoique j'en eusse l'intention.

L'honorable M. BELCOURT: Sont-ce les recettes de tout le trafic?

Le très honorable M. GRAHAM: Du transport de la marchandise et des voyageurs; de tous les genres de trafic. Un chemin de fer peut établir tant de calculs différents qu'il faudrait des heures pour les repasser tous. Cependant, il est possible de les condenser à tel point qu'un profane pourra les comprendre. En 1923, les recettes nettes avaient atteint \$12,946,847.85. Voici les chiffres:

1922	\$ 1,174,475 94
1923	12,946,847 85
1924	\$14,474,944 27
1925	30,219,275 89
1926	41,898,277 08
1927	37,437,590 46
1928	49,491,374 76
1929	37,706,734 44
1930	21,701,682 88

L'année 1928 a été une année remarquable; 1929, une année moyenne et 1930, une pauvre année.

J'inscris ces chiffres dans les archives afin de faire ressortir que les résultats obtenus par l'administration du National-Canadien devaient satisfaire la population canadienne eu égard aux entreprises en déconfiture qui composaient ce réseau.

L'honorable M. McMEANS: Le très honorable sénateur peut-il nous dire combien de capital nouveau a contribué aux résultats dont il parle?

Le très honorable M. GRAHAM: Un grand nombre de millions.

L'honorable M. McMEANS: Lorsqu'on a dépensé de quatre à cinq cent millions, il est facile d'en tirer quelque chose.

Le très honorable M. GRAHAM: Il va sans dire que ce n'est pas moi qui ai acheté cet assemblage de lignes en banqueroute.

L'honorable M. FORKE: Pourquoi les recettes, qui se chiffraient par quarante-neuf millions en 1928 ont-elles baissé à vingt et un millions?

Le très honorable M. GRAHAM: En 1929, elles ont baissé de quarante-neuf millions à trente-sept millions. C'est que le réseau s'est ressenti de la crise, comme toutes les autres industries. La diminution provenait, j'imagine, des plus faibles quantités de blé que l'Ouest expédiait.

L'honorable M. FORKE: Précisément. Lorsque le très honorable sénateur était ministre des Chemins de fer, quelqu'un a prétendu dans un autre endroit que les voies