

espaces ont été utilisés par deux ou trois cents réfugiés; un certain nombre d'anciens combattants polonais ont été amenés ainsi l'an dernier. Si ce navire reprend son service, il y aura place pour 1,725 passagers.

L'hon. M. ASELTINE: Coûte-t-il beaucoup plus cher d'amener les immigrants par air que par eau?

Le capitaine BRAND: Si je discute cela je risque de me faire dire que je suis un vieux navigateur opposé aux changements. Toutefois, à franchement parler, je dirai que l'Aquitania est un navire dont les frais sont très élevés: sa consommation de mazout coûte à elle seule £35,000 pour l'aller et le retour. J'ai toujours pensé qu'il est moins coûteux de construire un bâtiment que l'on fait flotter et que l'on pousse, plutôt que de souffler du combustible dans l'air et de soutenir la charge en dépit de la gravité. On en a la preuve dans les tarifs: par exemple, un navire Empress du C.P.R. exige de \$240 à \$290 pour la 1ère classe et de \$152 à \$164 pour la classe touriste. En été, les passagers sont amenés jusqu'à Montréal. Par contre, le prix du voyage par air jusqu'à Montréal — et je ne sais pas trop si ce ne sera pas plus, cet été — est, je crois, d'environ \$312 à \$330. Comparativement à \$240, qui est le plus bas tarif de 1ère classe, ce chiffre de \$330 représente un écart assez sensible. Si l'on veut bien me le permettre, je dirai qu'évidemment il faut que quelqu'un paye le soulèvement du corps malgré la gravité.

L'hon. M. HAIG: Il y a aussi à considérer que les passagers ne peuvent pas apporter autant de bagage.

Le capitaine BRAND: C'est important à mon point de vue; ils sont limités à 66 livres. Malheureusement, pour un motif que j'ignore, — j'espère ne pas commettre un impair, — je ne comprends pas très bien pourquoi les compagnies aériennes ne s'arrangent pas pour envoyer l'excédent de bagages par bateau. On sait que si une valise était expédiée séparément, il y aurait toutes les formalités des règlements maritimes et que cela coûterait environ \$20, tandis que les compagnies aériennes pourraient le faire à bien meilleur compte, en ayant une grosse caisse qui serait placée dans la cale du navire et où serait mis l'excédent de bagages. Ce serait vraiment chose à considérer pour moi, si j'avais à émigrer.

L'hon. M. ROEBUCK: M. Colley nous a cité le chiffre de \$441 comme étant le tarif qu'exigeraient les lignes aériennes Trans-Canada d'Allemagne à Toronto. Votre raisonnement relativement au transport par air n'est pas tout à fait bien fondé. Rappelez-vous qu'un avion n'a pas des tonnes d'eau à pousser devant lui et que la vitesse est beaucoup plus grande, d'où économie de temps.

Le capitaine BRAND: Je suis peut-être demeuré un peu en deçà de la vérité, mais il n'y a pas de doute qu'à l'heure actuelle le tarif par air est bien plus élevé.

Je crois, madame la présidente, que j'ai exposé les grandes lignes du sujet.

L'hon. M. CAMPBELL: Monsieur le capitaine, je crois savoir que le gouvernement canadien a eu l'occasion d'obtenir deux navires égyptiens, mais que, pour une raison quelconque, il n'en a pas profité, et que ces deux navires font maintenant le service de l'Australie. Y avait-il un motif particulier pour refuser ces deux navires?

Le capitaine BRAND: Si je me le rappelle bien, monsieur, c'était en octobre. Je ne dirai pas que le prix était élevé, car ce sont des choses qui coûtent cher, mais la proposition voulait, si je m'en souviens bien, que le gouvernement garantît un certain nombre de passagers ou un affrètement.