

puisque les dépenses étaient contrôlées, de sorte qu'ils avaient accumulé un montant assez important et croyaient pouvoir disposer, à l'issue de la guerre, d'un capital considérable qu'ils pourraient emporter si le Gouvernement leur permettait de le laisser sortir de Grande-Bretagne. Il n'est pas exagéré de dire que dès le début de 1943 et jusqu'à ce que je quitte l'Angleterre à la fin de 1944 le Pacifique-Canadien a reçu un plus grand nombre et de meilleures demandes volontaires de renseignements et cela sans réclame de notre part, que nous n'en avons reçues même à l'aide de notre propagande au cours des cinq années précédant la déclaration de guerre.

L'hon. M. CRERAR: Voilà qui est intéressant.

L'hon. M. ROEBUCK: Pour ce qui a trait au transport, monsieur Cresswell, le Pacifique-Canadien entretenait ses propres navires. Quelle est la situation maintenant?

M. CRESSWELL: La question de transport sur l'Atlantique, sénateur Roebuck, constitue naturellement un problème de grande importance. Pour ce qui regarde notre propre compagnie, le Pacifique-Canadien a été probablement la plus éprouvée des compagnies de navigation au cours de la guerre sous le rapport des pertes en navires. En effet, nous n'avons plus que deux *Duchess* et un *Empress* dont les machines doivent être complètement revisées avant de retourner ces navires au transport commercial.

L'hon. M. ROEBUCK: Combien de navires aviez-vous avant la guerre?

M. CRESSWELL: Nos flottes de l'Atlantique et du Pacifique comprenaient quatre *Duchess* et trois *Empress*. La flotte du Pacifique a complètement été annihilée.

L'hon. M. CRERAR: La situation, monsieur Cresswell, est difficile à l'heure actuelle, mais s'améliorera avec le temps.

M. CRESSWELL: Oui certainement. Nous avons des plans et devis prêts pour la construction de nouveaux navires *Duchess*, mais à date ils ne sont pas entre les mains des constructeurs, pour diverses raisons. Il faudra donc un certain temps avant que les nouveaux navires soient construits. Entre temps, d'autres compagnies de paquebots n'ont pas été sérieusement touchées. La ligne Cunard ne l'a pas été; sa flotte magnifique fonctionnera de nouveau dans un avenir assez rapproché. D'autres compagnies de paquebots, comme la Holland-American, la Scandinavian-American, la compagnie française, la Gdynia-American, se proposent de mettre des navires en service sur l'Atlantique. L'immigration normale se trouverait facilitée si une ligne de conduite était établie. Mais nous craignons que ce transport n'apportera aucune solution au problème des infortunées personnes déplacées en Europe qui se chiffrent par centaines de mille. Ce problème est, cependant, d'ordre international. Si les gouvernements unis décident enfin, par le truchement de quelque comité ou autrement, de s'occuper sérieusement du problème, il faudra du capital et des moyens de transport. Les fonds seront, je crois, fournis par les Nations-Unies, et personnellement je ne puis comprendre pourquoi elles ne pourront trouver entre elles assez de moyens pour transporter un très fort pourcentage de ces personnes déplacées.

M. HORNER: Il me semble qu'au lieu d'expédier de la nourriture à ces populations pendant une autre année, il serait plus simple de les faire venir ici.

M. CRESSWELL: Exactement, monsieur. Ces personnes déplacées ayant souffert pendant tant d'années ne seront pas difficiles quant aux commodités qui leur seront offertes au cours de la traversée de l'Atlantique ou pour se rendre ailleurs. Je me demande si l'on ne pourrait pas trouver les facilités de transport qui ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

L'hon. M. ROEBUCK: La chose m'est venue à l'esprit.