

La PRÉSIDENTE: Ce n'est pas un gros navire.

L'hon. M. CAMPBELL: Il coûte 15 millions de dollars?

Le capitaine BRAND: De 10 à 12 millions de dollars. C'est ce que cela coûte aujourd'hui.

L'hon. M. ASELTINE: Quel en est, dites-vous, le tonnage?

Le capitaine BRAND: De 19,000 à 20,000 tonneaux de jauge brute. J'ai vu l'*Himalya*, nouveau navire de la P.N.O., qui a coûté £110 la tonne, comparativement à £47 avant la guerre.

L'hon. M. ASELTINE: Combien de passagers un navire de 20,000 tonneaux transporte-t-il?

Le capitaine BRAND: En ce qui concerne le nombre de passagers, ce genre de navire a accusé dernièrement une réduction sensible, en raison de l'espace supplémentaire qui est accordé à l'équipage. Par exemple, les navires du type *Duchess*, que j'allais mentionner dans un instant et qui ont été rebaptisés sous le nom d'*Empress*, transportaient habituellement 1300 passagers; aujourd'hui un *Duchess* transformé n'en transporte plus que 700. Cela est dû en partie à ce que la troisième classe, qui était assez rudimentaire, n'est plus demandée, et aussi à ce qu'une grande partie de cet espace a été prise pour améliorer les locaux de l'équipage. C'est la tendance générale. La plupart des paquebots, leur service de guerre fini, sont de nouveau aménagés pour le service de paix, et dans presque tous les cas, on sacrifie une partie du rapport pour agrémenter les locaux de l'équipage.

En fait de navires à destination du Canada, on a actuellement, comme exploitation purement commerciale, l'ancien *Duchess of Richmond* qui se nomme maintenant l'*Empress of Canada*; le *Duchess of Bedford*, que l'on est en train de transformer en un autre *Empress*, l'*Empress of France*, est censé commencer son service en juillet, mais je ne saurais prédire s'il sera prêt ou non. Je dirai que, dans la pratique, on s'est montré la plupart du temps trop optimiste quant aux délais d'achèvement. Les navires du type *Empress* transportent approximativement 700 passagers, dont 350 de la classe touriste et 350 de la première classe. La Compagnie Cunard a mis dernièrement en service l'*Ascania*, un de ses derniers du type A; on lui a fait subir ce que nous appelons dans le métier une transformation en régime d'austérité. Au lieu de revenir au luxe d'avant-guerre, si l'on peut dire, les cabines à quatre ou six couchettes ont fait place à des dortoirs où peuvent coucher douze et, je crois même, vingt personnes; il y a des salles publiques, des salles à manger, des salons, etc. Voilà ce que j'entends par transformation en régime d'austérité. Ce navire transporte maintenant 250 passagers de 1ère classe et 534 de la classe touriste.

A l'heure actuelle, il n'y a que deux navires faisant le service du Canada sur une base purement commerciale et l'*Empress of France* qui va s'y joindre; or les honorables sénateurs se rappellent qu'avant la guerre il y avait 14 ou 15 navires qui faisaient le service régulier du Canada; ceux du Pacifique Canadien et de la ligne Cunard Donaldson. Lorsqu'un armateur inaugure ainsi un service régulier, il compte recouvrer ses frais de voyage qui sont élevés à notre époque, en s'assurant d'un chargement assez complet dans les deux sens. Or ce qui nous intéresse le plus pour le moment, c'est le transport d'immigrants en sens unique et voilà où surgit la difficulté financière.

Pour en revenir aux organisations pour les réfugiés, ces dernières opèrent sur une base relativement facile: les transports de l'armée américaine ne prennent des passagers que dans un sens et leurs frais généraux sont considérablement réduits du fait de l'aide généreuse des Etats-Unis. Ils peuvent effectivement amener des réfugiés de Bremerhaven