

ni de marchandises à transporter et il est intéressant de noter la façon dont la compagnie a débuté dans les affaires. Quelques mois plus tôt, M. Van Horne, alors directeur général de la compagnie à Montréal, avait nolisé un brick appelé le *W. B. Flint*, et il envoya à son bord, jusqu'en Extrême-Orient, en Chine et au Japon, un représentant en quête de contrats pour le transport de marchandises. Ce fonctionnaire de la compagnie était chargé de se rendre en Extrême-Orient et de dire aux hommes d'affaires qu'il y rencontrerait qu'on était à construire à travers le Canada une nouvelle voie ferrée, qui relierait les grandes villes des Etats-Unis et de l'Est canadien, et qui établirait aussi une nouvelle liaison entre le Canada tout entier et les Iles britanniques et l'Europe continentale. Le fonctionnaire en question devait obtenir pour le nouveau réseau le plus gros volume d'affaires possible. J'ai eu l'occasion de rencontrer dernièrement le monsieur qui était secrétaire des bureaux de la compagnie en 1886. Il m'a dit que M. Van Horne se présentait tous les matins et demandait au télégraphiste, à la gare de Montréal, alors appelée gare du square Dalhousie, s'il avait reçu des nouvelles de Port-Moody; pendant longtemps, la réponse fut négative. C'est le 4 juillet que le réseau fut ouvert à Port-Moody et, le 26 juillet, le télégraphiste de cette station signala à Montréal qu'un voilier approchait de Burrard-Inlet. Ce renseignement galvanisa M. Van Horne et il demanda si le navire avait l'air bien chargé. On lui répondit par l'affirmative et, trente minutes plus tard, le navire arrivait au port avec 800 tonnes de thé, que la nouvelle voie ferrée devait transporter vers l'est jusqu'à la ville de New-York. Ce fut l'inauguration du réseau et M. Van Horne déclara: "Le commerce d'importation et d'exportation offre un avenir prometteur au Canada et au chemin de fer du Pacifique-Canadien. Nous allons ouvrir immédiatement une succursale en Extrême-Orient et faire construire cinq navires de fer." Ainsi débuta le commerce extérieur du Pacifique-Canadien. Il prit naissance sur les côtes du Pacifique et s'étendit enfin jusqu'à l'Atlantique.

Il serait peut-être intéressant, monsieur le président, de signaler certaines questions que posent des gens d'affaires d'un peu partout dans le monde, au sujet du Canada. Nous avons affaire à des industriels qui songent à étendre leur activité chez nous. Certains d'entre eux possèdent d'énormes capitaux, d'autres des sommes moins importantes, mais les mêmes questions les intéressent. J'ai réuni en brochure une série de questions qu'on nous pose ainsi que la réponse que nous donnons à ces questions; je puis la laisser aux membres du Comité qui pourront la consulter dans leurs moments libres. Si vous voulez plus tard me poser des questions à ce sujet, il me fera plaisir de vous donner de plus amples renseignements.

Ce matin, au cours de son exposé, M. Hutt nous a parlé des gens venus au Canada avant la deuxième Grande Guerre. La plupart fuyaient devant Hitler, et plusieurs ont apporté beaucoup d'argent au pays. Certains économistes ont signalé que c'était peut-être là une autre phase de notre histoire économique. On n'en connaît pas encore bien les résultats, mais en plus d'apporter de fortes sommes au pays, cette immigration nous a amené un grand nombre de spécialistes qui s'efforcent d'enseigner leurs arts et leurs métiers à la population canadienne. Si jamais vous passez à Saint-Jérôme, au nord de Montréal, je vous engage à visiter la fabrique de poterie de Viktor Kominik. Il a apporté une contribution importante à notre progrès industriel. Son entreprise n'est pas très considérable, mais elle a pris de l'essor.

L'hon. M. HORNER: S'agit-il d'un nouveau genre d'entreprise au Canada?

M. COLLINS: Oui, c'est une nouvelle industrie.

L'hon. M. ROEBUCK: N'est-ce pas le Pacifique-Canadien qui a amené les Bata au pays?