

Les grandes compagnies de chemins de fer ont évidemment une grande responsabilité dans l'avancement du Canada et, dans l'orientation de l'immigration et de la colonisation, les compagnies avec lesquelles je suis associé ont collaboré pendant un grand nombre d'années avec les Chemins de fer Nationaux du Canada; nous formons le chaînon principal du transport maritime dans cette vaste organisation et nous faisons ensemble le recrutement, le choix et le transport des colons qui viennent de l'ancien monde. En fait, nous mettons nos ressources en commun quand c'est possible. L'activité des Chemins de fer Nationaux du Canada dans la sphère de l'immigration et de la colonisation est exposée dans l'excellent mémoire que monsieur J. S. McGowan, directeur du service de la Colonisation et de l'Agriculture des Chemins de fer Nationaux du Canada, a présenté devant les honorables membres du Comité.

14. Une autre guerre mondiale, plus grande que la première, vient de se terminer et les prévisions semblent indiquer la possibilité d'une forte demande d'immigration si le Canada ouvre plus largement ses portes. Je le répète, le coût d'exploitation des navires modernes est formidable et ce serait une folie que de songer à immobiliser environ dix millions de dollars par bateau pour créer une nouvelle flotte à moins qu'il y ait de bonnes chances de maintenir un fort volume d'immigration.

A l'heure actuelle, il n'y a pas d'espace sur les bateaux pour les immigrants, mais nous savons que des milliers et des milliers d'Européens désirent vivement refaire leur vie à l'étranger. Nous partageons les vues des protagonistes de l'immigration et comme nous connaissons les vastes ressources du Canada, nous avons foi en lui.

15. Comme artisan important du commerce canadien outre-mer, la Cunard White Star attend naturellement une définition d'un programme d'immigration à long terme sans lequel elle ne peut pas adopter de ligne de conduite. A titre d'agence de recrutement d'émigrants, nous savons qu'une foule d'Européens, y compris des Anglais, ambitionnent d'améliorer leur sort par l'émigration. Sans directive officielle, ces gens se découragent, mais je crois que si on leur disait qu'ils peuvent compter avoir sous peu l'occasion d'entrer au Canada, ils attendraient patiemment et conserveraient leurs ressources en attendant leur départ. Par exemple, l'Australie les sollicite, offre une aide généreuse, mais avertit les requérants qu'ils devront attendre qu'il y ait de l'espace sur les bateaux.

16. Je ne veux pas m'attarder ici sur l'importance pour une grande nation en croissance de maintenir des communications océaniques avec outre-mer, mais je mentionnerai les services essentiels que la marine marchande rend dans une grande guerre. Il serait intéressant de noter que la Cunard White Star a transporté sur ses propres navires plus de 10 millions de tonnes de matériel de guerre et plus de 4 millions d'hommes de troupes au cours du récent conflit. Comme le président de la compagnie l'a dit dans son dernier rapport annuel: "Les services rendus par le *Queen Elizabeth* et le *Queen Mary* ont probablement raccourci la guerre en Europe d'au moins un an".

Le Comité aimerait probablement savoir aussi que les propres navires de la Cunard White Star ont transporté plus d'un demi-million de combattants canadiens d'Halifax en Grande-Bretagne pendant les années de guerre. C'est une bonne chose que la compagnie ait eu des navires à disposer grâce à ses entreprises antérieures.

17. Je remercie de nouveau les honorables membres du Comité de m'avoir écouté.

L'hon. M. ROEBUCK: Votre rapport a été très intéressant, monsieur Randles. En substance, il soutient que pour que nous ayons des compagnies de navigation, il faut adopter une politique qui leur permettra de dépenser de l'argent.

L'hon. M. EULER: Qu'entendez-vous par politique à long terme ?