

de navires, la compagnie Cunard a joué un rôle dont on ne saurait trop apprécier la valeur dans le développement des exportations canadiennes de produits agricoles fort périssables. Les paquebots à destination du Canada sont aussi aménagés pour les touristes, les visiteurs, les gens d'affaires, etc., mais le volume de ce genre de trafic ne dédommage pas un exploitant pour les pertes de revenus attribuables à l'espace considérable réservé aux voyageurs qui reste vide faute d'immigrants.

J'essaie de prouver aussi brièvement que possible qu'en l'absence d'immigrants comme passagers l'exploitation de vaisseaux à marchandises et à passagers de grande vitesse serait un gros risque financier.

9. De 1920 à 1939, on a interdit l'entrée libre des immigrants et le mouvement des populations a été assujéti à différentes mesures restrictives. Il en est résulté que l'exploitation coûteuse de notre flotte canadienne a laissé très peu de bénéfices; aujourd'hui, à la fin de la deuxième Grande Guerre, les compagnies de navigation intéressées ont à faire face au même problème qu'à la fin de 1918. Quelle sorte de nouveaux navires devrait-on construire pour le commerce canadien? La réponse dépend sans doute du programme à long terme que le Gouvernement du Canada adoptera relativement à l'entrée des nouveaux colons. Ainsi qu'en ont témoigné d'autres témoins, les paquebots sont rares et il faut beaucoup de temps et beaucoup d'argent pour en construire de nouveaux. La durée du paquebot moderne est assez courte et l'élément qui doit décider de la construction est le volume du trafic.

10. Je ne veux pas dire qu'on devrait créer artificiellement un flot d'immigrants tout simplement pour que les compagnies de paquebots maintiennent leurs affaires, mais le Comité a intérêt à savoir qu'il est essentiel au maintien de voies suffisantes de communication modernes, condition essentielle à la vie commerciale d'une grande nation.

11. Pour revenir à l'importance d'une compagnie de navigation dans le recrutement des immigrants par l'apport de facilités en Europe, je tiens à ce que l'on sache bien qu'au Royaume-Uni un contrôle stricte est exercé par le Board of Trade, qui délivre des licences pour l'équipement et l'exploitation d'un bateau servant au transport de passagers émigrants, ce qui assure la mise en service d'une catégorie de vaisseaux de premier ordre.

Les agences de billets au Royaume-Uni sont obligées d'obtenir une licence des compagnies autorisées de navigation avant d'en vendre aux émigrants.

Tous les pays importants du continent européen ont promulgué des lois et des règlements d'émigration. En vertu de ces lois, des licences dont le coût élevé doit être payé chaque année sont délivrées exclusivement aux compagnies de navigation approuvées, qui doivent produire une grosse garantie et s'engager à vendre des billets aux émigrants dans leurs bureaux licenciés seulement. Les compagnies de navigation concessionnaires ont seules le droit de traiter avec un émigrant et elles ne doivent pas exercer de pression.

12. Contrairement à l'opinion générale, très peu de nations permettent à leurs citoyens d'émigrer sans garantie. Certaines lois d'émigration exigent que les compagnies de paquebots licenciées rapatrient gratuitement les émigrants qui tombent dans la misère à l'étranger parce que les conditions de colonisation laissent à désirer. A son tour, la Loi canadienne de l'immigration oblige les compagnies de navigation à rapatrier au cours des cinq années qui suivent l'entrée les immigrants non satisfaisants, comme ceux qui deviennent une charge publique, qui se rendent coupables d'offense criminelle ou qui contractent une maladie mentale, etc.

13. La Cunard White Star et la Compagnie de paquebots transatlantiques Donaldson ont coopéré sincèrement avec le département canadien de l'Immigration à l'organisation de l'émigration du Royaume-Uni, en assumant parfois une partie importante des taux réduits de passage ou des passages subventionnés.