

APPENDICE No 5

dépôt de la dépression qui existait dans la situation commerciale mondiale et qui rendit difficile l'emploi profitable des navires de petites dimension et vitesse, catégorie qui comprend les navires de la Marine marchande du Canada, que les résultats nets pour l'année 1923 accusent une amélioration sur ceux de 1922.

La conviction exprimée par le président des chemins de fer nationaux du Canada à l'effet qu'au cours de l'année prochaine la position de la Marine marchande du gouvernement canadien s'améliorera considérablement, a impressionné votre comité et nous appelons l'attention sur le fait que la somme qui figure au budget pour l'année se terminant le 31 mars 1925 est de \$900,000 alors que pour l'exercice clos le 31 mars 1924 la somme portée au budget pour couvrir le déficit d'exploitation était de \$1,500,000.

Votre comité est par conséquent unanimement d'avis que la somme demandée pour l'année prochaine, à savoir, \$900,000, devrait être votée par la Chambre.

Au cours de l'enquête on discuta plusieurs questions que votre comité croit devoir porter à l'attention de la Chambre:

- (1) Le service de l'Atlantique.
- (2) Le service du Pacifique.
- (3) Le service de l'Atlantique-Pacifique (via Panama).
- (4) Le service des Grands lacs.

(1) *Le service de l'Atlantique:*—

Les services de l'Atlantique comprennent les services suivants:

Royaume-Uni:—

Service semi-hebdomadaire à Cardiff et Swansea.

Service bi-mensuel en destination de Londres et Anvers.

Sous le rapport des services en destination du Royaume-Uni votre comité a été bien surpris d'apprendre au cours des témoignages entendus que de fortes quantités de bœuf frigorifié, soit 4,600,000 quartiers, ont été importées dans la Grande-Bretagne pendant l'année 1923, et que sur ce nombre 568 quartiers seulement ont été importés du Canada, le reste venant principalement de la république Argentine et du Brésil.

La Marine marchande du gouvernement canadien n'a que quatre navires en service sur l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne munis d'installations frigorifiques de 10,265 pieds cubes pour chaque navire tandis que les navires de la marine marchande de l'Argentine ont des chambres frigorifiques d'une capacité de quinze à vingt fois plus considérable.

On a attiré notre attention sur une expérience faite, dans les premiers mois de l'année 1923, par la division des fermes d'expérimentation du ministère de l'Agriculture, et rapportée par la division de la zootechnie, ferme expérimentale centrale, Ottawa, dans sa brochure n° 39, qui indique que cette expérience relativement au bœuf frigorifié a été suivie de bien pauvres résultats à cause du manque d'uniformité dans le poids des carcasses et de la connaissance insuffisante des besoins du marché de Smithfield.

Vu la tendance de la population européenne à faire une consommation toujours plus grande de bœuf frigorifié, le comité est d'opinion qu'il y aurait lieu de créer un commerce considérable, au point de vue de cette denrée, entre le Canada et l'Europe, qui serait également profitable à l'éleveur et aux chemins de fer Nationaux du Canada si l'on pouvait trouver le moyen de permettre à l'éleveur canadien de faire concurrence sur le marché britannique à son rival de l'Argentine; et sous ce rapport le comité est fondé à croire que cette question mérite l'attention très sérieuse du gouvernement. De plus, vu l'état actuel de notre commerce d'exportation de bétail, le comité recommande au gouvernement de mettre à l'étude les méthodes et les moyens d'obtenir de plus grandes facilités et de réduire le coût du transport du bétail en Grande-Bretagne.