

wagon sans être obligé de payer le plein montant du chargement de ce wagon. Certains témoins ont prétendu que l'on pourrait obvier à cet inconvénient si les petits commerçants de poisson se réunissaient pour former des chargements complets. Toutefois, cette proposition offre de sérieuses objections pour ces commerçants, qui tout en expédiant leurs marchandises aux mêmes endroits, sont souvent séparés les uns des autres par de longues distances et pourvus de moyens de transport imparfaits, chaque homme étant de plus désireux d'expédier directement son poisson sur le marché sans avoir affaire aux autres commerçants. Le comité est d'avis que le meilleur moyen d'obvier à cela serait d'appliquer les mêmes règlements pour le transport du poisson que ceux adoptés par le ministère de l'Agriculture pour le transport du beurre et du fromage à Montréal. Le ministère accorde un certain avantage aux expéditeurs incapables d'expédier un chargement complet en garantissant au chemin de fer une certaine proportion de la perte qu'il peut encourir par suite de ce chargement incomplet. Si ce système était appliqué à l'expédition du poisson frais, cela aurait certainement pour effet d'encourager le commerce.

Ces dernières remarques seraient de nature à faire croire que le comité était sous l'impression que les règlements dont a parlé le ministre de l'Agriculture s'appliquent à l'expédition du beurre et du fromage jusqu'à Montréal, et de ce dernier à l'est.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les produits ainsi expédiés de l'est au port de Montréal sont destinés à l'exportation. Une bonne partie du beurre et du fromage venant des provinces maritimes est acheté par les exportateurs de Montréal et expédié de ce dernier endroit en Angleterre. Il existe sur le chemin de fer Intercolonial un système régulier de wagons munis d'appareils frigorifiques et circulant entre Métis et Montréal.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on a jugé à propos d'adopter ce principe par rapport au commerce d'exportation, il me semble que l'on devrait étudier la question de savoir s'il n'est pas à propos de faire la même chose dans le but de favoriser le commerce du poisson frais entre les provinces maritimes et les provinces de Québec et d'Ontario. Ce commerce a atteint un développement extraordinaire durant ces dernières années, et cela est uniquement dû à la plus grande rapidité donnée aux convois de marchandises et aux appareils frigorifiques dont certaines voitures ont été pourvues. Actuellement, une proportion considérable du poisson qui se vend à Montréal est fournie par les ports américains. Je ne vois rien qui puisse empêcher le pêcheur canadien de s'emparer d'une plus grande part de ce commerce qu'il ne fait aujourd'hui. Je trouve dans ce rapport les résultats de ce commerce durant ces dernières années, et ils sont bien remarquables. Je me permettrai d'attirer l'attention de la Chambre sur les conclusions de ce rapport. Il y est dit :

Que l'on devrait faire tous les efforts possibles pour abrégier autant que possible le temps

que les convois rapides de marchandises mettent à franchir la distance qui sépare Mulgrave de Montréal, ainsi que pour s'assurer des raccordements immédiats pour tous les points situés à l'ouest de Montréal.

C'est là une question qui concerne le ministère des Chemins de fer plutôt que le ministère de l'Agriculture, et j'ai l'intention de la soumettre à l'honorable ministre (M. Blair).

Que l'on demande au gouvernement fédéral qui s'occupe du transport des marchandises à froid, de venir en aide aux commerçants de poisson qui sont obligés d'expédier leurs marchandises par chargement moindre qu'un plein wagon en leur accordant les mêmes avantages qu'aux expéditeurs de beurre et de fromage à Montréal.

J'ai cru comprendre, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre, que cette aide est accordée dans le but d'encourager le commerce d'exportation en Angleterre. S'il est à propos de la faire dans un cas comme celui-là, il conviendrait d'en faire autant dans le but de développer le commerce entre les différentes provinces, et je suis bien convaincu qu'un encouragement de cette nature aurait pour effet d'établir un commerce important de poisson frais entre les provinces maritimes et les provinces d'Ontario et de Québec. Cette question est de la plus haute importance pour les pêcheurs des provinces maritimes et la réalisation de ce projet leur permettrait d'obtenir beaucoup plus pour leur poisson qu'en étant obligés de le préparer pour l'exporter aux Indes Occidentales ou au Brésil. Tant dans l'intérêt des pêcheurs des provinces maritimes que dans celui du public en général, qui a tout à gagner à l'établissement de ce commerce interprovincial, je crois que les remarques contenues dans ce rapport méritent la sérieuse considération du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends parfaitement tous les avantages qui pourraient résulter de la proposition énoncée dans ce rapport. Comme je me suis occupé de la question de l'expédition des marchandises dans des compartiments munis d'appareils frigorifiques uniquement en ce qui concerne les produits agricoles, mon attention n'a pas été attirée sur le point particulier soulevé par l'honorable député (M. Borden). Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'étant occupé de l'emmagasinage à froid de la boîte destinée à l'usage des pêcheurs, je me ferai un plaisir de discuter avec lui les moyens à prendre pour encourager le commerce interprovincial du poisson frais. Bien que les entrepôts frigorifiques soient destinés au commerce d'exportation, cependant nos wagons munis d'appareils frigorifiques peuvent servir au commerce intérieur. Ainsi, le beurre, les volailles ou les fruits expédiés de Toronto à Montréal ou de Windsor à Toronto, peuvent être placés dans ces voitures de la même manière que s'ils étaient destinés à l'exportation. Il n'existe aucune distinction spé-