

chemins de fer aboutissant à Montréal. On embarquait dans ces wagons le beurre déposé par petits lots aux différentes stations par les expéditeurs, auxquels on ne faisait payer que les prix de transport ordinaires sans rien exiger pour la réfrigération ni pour le service spécial. Autant que l'espace le permettait, les marchands pouvaient se servir de ces wagons pour expédier du beurre de ferme et du beurre de fabrique entre des points auxquels les trains arrêtaient. En 1895 des wagons de ce genre ont circulé pendant au moins une partie de la saison sur le chemin de fer le Grand-Tronc et le Pacifique canadien.

Il a aussi été conclu des arrangements avec la "Montreal Cold Storage and Freezing Co.", de Montréal, pour la congélation du beurre frais de fabrique.

Et plus loin le rapport dit :

Des arrangements ont été conclus pour accroître la zone desservie par les wagons-glaçières en 1896. Aux mêmes conditions que celles de 1895, des wagons ont été mis en service sur le chemin de fer le Grand-Tronc et la Pacifique canadien, qui tous deux entrent à Montréal. Les chiffres suivants dans la quantité de beurre exportée du port de Montréal pendant les trois dernières saisons, savoir :

	Colis.
En 1894. . . . .	32,055
" 1895. . . . .	69,664
" 1896. . . . .	157,321

J'appelle l'attention sur le fait que le ministre qui a précédé le chef actuel du ministère de l'Agriculture a droit à sa part de mérite pour l'établissement de ce service frigorifique. Ce n'est pas le ministre qui l'a institué. Je ne cherche pas à déprécier celui-ci, au contraire, je lui donne crédit pour avoir perfectionné le système établi par son prédécesseur et avoir mis à profit toutes les plus modernes améliorations pour le transport des produits périssables. C'est là, je crois, où le ministre mérite d'être félicité.

En même temps, il ne faut pas oublier que son prédécesseur a une large part de mérite pour avoir inauguré le système qui a produit les merveilleux résultats exposés par l'honorable député de Brockville. Je regrette qu'il n'ait pas jugé à propos de donner crédit à qui de droit ; c'est la raison pour laquelle j'ai cru devoir apporter le concours de ma parole à cette discussion. J'ai entendu déjà plusieurs discussions sur ce sujet dans cette Chambre et le principal inconvénient au système frigorifique a toujours semblé être l'irrégularité de la température pendant la traversée et jusqu'au moment de la livraison de la marchandise au consommateur. J'espère que le ministre a pris les moyens de remédier au mal. J'ai entendu des plaintes aussi contre le ministre de l'Agriculture et contre le ministre du Commerce, au sujet de l'installation du service frigorifique sur les steamers. Il appert que l'on n'exige pas des compagnies spécialement subventionnées par l'Etat, quelles ne font pas payer plus cher des ports canadiens que des ports des Etats-Unis pour le transport des produits périssables à travers l'Océan.

M. HENDERSON.

Je n'en dirai pas davantage. Je voulais tout simplement rappeler à l'honorable député de Brockville qu'il y avait des hommes avant 1897 qui portaient beaucoup d'intérêt à la question de l'exportation des produits périssables dans le vieux monde, et qui furent les pères du service dont les cultivateurs d'aujourd'hui tirent si grand profit.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je tiens à faire remarquer la manière exceptionnelle avec laquelle le Gouvernement a agréé cette motion. L'argument à l'appui de la motion dit que le service frigorifique actuel n'est pas suffisant. Elle cite les exportations et la quantité considérable de produits périssables transportés en compartiments frigorifiques, et qui subissent une grande déperdition à cause de l'inefficacité du système. Puis elle déclare que les cultivateurs ont perdu lourdement à défaut d'un meilleur service, et elle termine en disant que les systèmes d'emmagasinage à froid "devraient être aussi parfaits que possible et donner des résultats proportionnés aux subventions accordées à cet effet."

C'est ce que nous devons avoir, mais la discussion a montré que c'est ce que nous n'avons pas et qu'en conséquence les cultivateurs ont subi de lourdes pertes. Le ministre de l'Agriculture dit: J'admets que c'est ce que nous devrions avoir, c'est pourquoi j'approuve et j'accepte la résolution. C'est une proposition de blâme au Gouvernement, puisqu'elle a été offerte à titre d'amendement à la motion du premier ministre invitant la Chambre à se déclarer en comité des subsides ; mais tout de même le ministre l'a acceptée et que signifie son acceptation ? Il condamne entièrement ce qu'il a fait pendant des années comme ministre de l'Agriculture, car le député qui a proposé la résolution a établi, par le relevé des indications thermographiques, que le service frigorifique a été défectueux, que les cultivateurs en ont subi des pertes, et que le Canada en souffre grandement. La motion est une condamnation du ministre, mais il dit qu'il l'accepte tout de même, de sorte qu'il se condamne lui-même ainsi que son ministère. Le ministre de l'Agriculture admet que nous avons signé des contrats avec les compagnies de navigation transocéanique pour fournir le service frigorifique.

Oui, mais que comportent ces contrats ? Seulement qu'une partie de ce qu'ils devraient contenir. Ils font mine de régler que le service frigorifique sera mis à la disposition des cultivateurs à des taux aussi raisonnables qu'autrefois. Mais ces contrats que signaient les prédécesseurs du ministre de l'Agriculture, contenaient des clauses fixant le taux supplémentaire à ajouter au taux régulier du fret pour le service du système frigorifique. Les contrats actuels ne contiennent aucune disposition relative à l'uniformité de la température pendant toute la durée du voyage et par conséquent les produits périssables sont ex-