

tion du beurre a diminué, les wagons n'étaient pas très remplis, et la demande de la garantie a été plus grande. C'est pourquoi, l'année dernière, il nous a fallu payer un peu plus que l'année précédente. Toutefois, tandis que, l'année précédente, nous avions sept ou huit nouvelles routes, l'année dernière, nous en avions vingt, je crois, sur lesquelles circulaient des wagons-glacières dans les différentes parties du pays. Chaque année, des gens désirent expédier des volailles ou des fruits et demandent à les expédier par ces routes, et jusqu'ici, vu que nous pouvons le faire avec les moyens mis à notre disposition, nous répondons à ces demandes et consentons à ajouter des wagons.

M. KENDALL : Le chef de la gauche a demandé quelle disposition l'on avait prise relativement au transport du poisson en entrepôt frigorifique. Je m'occupe de cette industrie depuis quelque temps. Je lui ferai observer, d'abord, que sur les côtes des provinces maritimes, il est nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques pour la boitte ; en second lieu, ces entrepôts pourraient servir d'entrepôts temporaires pour le poisson. Ensuite, il est nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques sur nos bateaux à vapeur et au terminus du chemin de fer Intercolonial sur l'Atlantique ; en outre, il faut avoir des wagons-glacières convenables. J'ai examiné un certain nombre de wagons du chemin de fer Canadien du Pacifique, du Grand Tronc et de l'Intercolonial qui sont pourvus de ces compartiments frigorifiques. J'ai aussi examiné quelques-uns des wagons employés par Armour et Swift, et il y a deux ans, bien que je ne prétende pas être expert en la matière, je suis arrivé à la conclusion que la plupart des wagons au Canada n'étaient guère convenables pour ce service.

L'honorable chef de la gauche sera content de savoir que l'on est à construire aujourd'hui des wagons d'essai à Moncton et en deux ou trois autres endroits, je crois, pour l'Intercolonial ; on les destine à faire l'expérience du transport du poisson de l'Atlantique dans les provinces de l'ouest. Un gentleman qui connaît parfaitement la chose surveille aujourd'hui la construction de ces wagons.

Je dirai aussi que l'on a établi, pour le transport des produits entre les provinces maritimes et Montréal, un nouveau service qui donne aux pêcheurs des provinces maritimes des avantages considérables dont ils n'ont pas joui jusqu'ici. Je ferai aussi observer aux honorables députés de l'ouest que cette question intéresse, que nous avons besoin de capitaux qu'il est impossible de nous procurer maintenant. Nos pêcheurs sont très lents à changer les méthodes de transport de leur poisson, et c'est avec difficulté que l'on a porté les gens à faire les changements déjà opérés. Je crois que l'on a insisté auprès du ministère des Chemins de fer pour avoir des entrepôts frigorifiques, au terminus de l'Intercolonial sur l'Atlantique,

afin de répondre aux exigences de ce district, et, si je ne me trompe, nous avons lieu d'espérer avoir une réforme favorable.

M. BORDEN (Halifax) : Avant six heures, j'ai parlé un peu sur cette question, alors que l'honorable député (M. Kendall) n'était pas ici. J'ai signalé à l'attention de l'honorable ministre certaines parties d'un mémoire préparé par un comité de l'Assemblée législative de la province de la Nouvelle-Ecosse, lequel a examiné particulièrement ces questions, et ce que l'honorable député a dit est conforme au contenu de ce mémoire. Si je ne me trompe, ce comité a parlé un peu plus fortement qu'il ne le fait des wagons-glacières dont on se servait sur le chemin de fer Intercolonial. Il est d'avis que quelques-uns de ces wagons convenaient très peu au but que l'on se proposait et déclare dans son mémoire, ainsi que l'a fait l'honorable député, que l'on construit aujourd'hui des wagons qui conviendront beaucoup mieux. Il semble croire aussi que les entrepôts frigorifiques pour la boitte, dont a parlé l'honorable député, ne seraient peut-être pas d'un grand usage, à moins qu'il n'y ait, le long du littoral, des steamers qui recueillent le poisson et le portent à ces entrepôts frigorifiques. J'ai ici une copie du mémoire, dans lequel on décrit ainsi les wagons-glacières :

Le caractère des wagons-glacières employés sur le chemin de fer Intercolonial a été diversement critiqué par certains expéditeurs qui ont comparu devant votre comité, mais M. Tiffin, le gérant du service du trafic, nous a assuré que l'on remédierait bientôt aux défauts dont on se plaint, car le ministère est à faire construire un grand nombre de wagons-glacières, qui sont faits d'après les meilleurs modèles et qui seront prêts à être mis sur le chemin dans quelques semaines.

J'espère sincèrement que ce gouvernement examinera les recommandations de ce comité, en tant qu'elles concernent les affaires fédérales, et les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, j'en suis sûr, pourraient faire un commerce de poisson frais très rémunérateur avec la province de Québec et la partie orientale de l'Ontario.

M. KAULBACH : Les pêcheurs des provinces maritimes, qui habitent le littoral de l'Atlantique, retireraient de très grands avantages de l'établissement d'un système plus complet d'entrepôts frigorifiques au terminus du chemin de fer. Aujourd'hui, à leur avis, ils courent un très grand risque, le chemin de fer n'offrant pas de commodités suffisantes pour la conservation du poisson frais destiné à être expédié. Le commerce du poisson frais n'est rien aujourd'hui, en conséquence de ce défaut de facilités.

Je suis convaincu que nos pêcheurs pourraient expédier du poisson avec avantage s'ils avaient un service régulier de wagons pourvus de glacières, surtout pendant l'été. Nous prenons beaucoup de poisson sur le littoral, en été, et si les pêcheurs avaient des