

animaux (vivants) des viandes abattues, du fromage, du beurre, des œufs, du poisson, des fruits, du lard, du lait condensé, des pommes de terre, de la volaille et du gibier. Le Canada n'a envoyé que 7 pour cent de cette quantité ; tandis que, dit le professeur, il pourrait en envoyer un tiers au moins.

En échange de l'augmentation de ces exportations en produits d'alimentation, le Canada deviendrait encore un meilleur client pour les articles de fabrication anglaise. Le Canada a déjà envoyé 60 pour cent de la quantité totale de fromage importé dans ce pays et le Canada est tout en aussi bonne condition pour la production des qualités supérieures de beurre, de viandes, d'œufs, de volailles et de fruits. Mais ces produits, plus faciles à se détériorer, ont quelque peu souffert pendant le transport dans le passé. La distance de 3,000 milles des marchés de la Grande-Bretagne n'a pas été un grand obstacle quant au prix du fret. Pour payer les frais de transport jusqu'aux ports de la Grande-Bretagne il n'en a coûté que 6 pour cent de la valeur du fromage au Canada. Pour aider les fermiers Canadiens à obtenir une place plus marquée sur les marchés anglais, pour le beurre, les fruits, les œufs, et la volaille, le ministre de l'Agriculture au Canada a pris les mesures nécessaires pour former comme une chaîne non interrompue de réfrigérateurs depuis l'endroit de production jusqu'aux ports de la Grande-Bretagne. Le gouvernement a subventionné les vapeurs en leur payant la moitié du coût de premier établissement des meilleures machines à réfrigération les plus modernes et des compartiments isolés. Dix-sept vapeurs ont été ainsi équipés pour naviguer entre Montréal et Londres, Avonmouth, Liverpool et Glasgow, pendant l'année courante. Les conditions entre le gouvernement et les Compagnies de vapeurs sont qu'il ne pourra pas être chargé plus de 10 shélins par tonne en plus du taux de fret courant pour l'usage des compartiments froids à bord des navires. Tout expéditeur peut envoyer une petite ou une forte quantité de produits. Pour que les produits destinés à être expédiés dans les chambres froides des steamers puissent partir dans les meilleures conditions voulues, le gouvernement a également consenti à subventionner pendant 3 ans les entrepôts frigorifiques aux ports d'exportation. Déjà, malgré le système de réfrigérateurs impar-

fait et incomplet qui existait à bord des navires depuis 1894, les exportations de beurre ont beaucoup gagné. En 1894, la quantité de beurre exporté de 2,339,334 lbs elle s'est élevée en 1896 à 9,895,984 lbs, cette quantité devra s'accroître dans des proportions plus considérables dans les années prochaines. Le Canada qui a fourni environ 60 pour cent de tout le fromage importé par la Grande-Bretagne devrait aussi fournir une égale proportion des 340,000,000 lbs de beurre importé annuellement. Le service des réfrigérateurs installé sur les chemins de fer l'a été principalement pour le beurre, les viandes abattues, les œufs, la volaille et les fruits. Pour conclure, le professeur Robertson dit qu'une nouvelle ère commençait pour le commerce et que le système des réfrigérateurs subventionnés par le gouvernement était le commencement de cette nouvelle ère en faveur de la qualité du beurre, des œufs et des fruits canadiens qui parviendront sur le marché anglais. Ces articles pourront maintenant être transportés sans le moindre inconvénient, et, comme le Canada a un sol fertile, une population vraiment intelligente, industrielle et soigneuse avec une atmosphère pure et saine, la qualité de ses produits est absolument de premier ordre. Les produits des climats du nord se conservent mieux, ont plus de délicatesse et possèdent des propriétés nutritives plus grandes que ceux qui croissent plus au sud ; la route du Canada vers la Grande-Bretagne est aussi une route fraîche. Si les Anglais considéraient simplement leur propre intérêt, ils accorderaient une préférence marquée aux produits canadiens et augmenteraient ainsi la puissance d'achat des Canadiens pour l'acquisition et l'importation des articles manufacturés dans les villes d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse. (Applaudissements).

L'assemblée se sépare en votant des remerciements au professeur Robertson.

ANTICOSTI

(Suite).

Non seulement, on s'est accordé, surtout ces années dernières, sur la fertilité du sol d'Anticosti, mais il a été aussi reconnu que le climat y est plus doux qu'à Québec. M. Wright, arpenteur, qui y hiverna en 1765, alors que la saison fut regardée comme ayant été très dure, démontra par ses observations que

le thermomètre n'avait pas indiqué plus de 15° Fahrenheit au-dessous de zéro ; M. Corbet et M. Pope ont rapporté que, durant l'hiver de 1851, la glace ne séjourna que six semaines dans le voisinage de l'île.

Cet hiver, le thermomètre est descendu à 28° centigrades à la baie des Anglais au mois de janvier ; mais ça n'a pas été de longue durée.

Le Dr Schmitt a tenu cet hiver un registre régulier d'observations barométriques et thermométriques, qui a été envoyé fin d'avril au bureau d'Anticosti à Paris, 4, avenue Hoche.

La douceur du climat comparé à celui de Québec et celui des côtes environnantes, s'explique par le fait que l'île est entourée par une vaste nappe d'eau salée dont l'influence sur l'atmosphère, en quelque partie du monde que ce soit et peu importe la latitude, est parfaitement connue. L'île est sise presque est et ouest, et, bordée qu'elle est dans toute sa longueur par des hauteurs sur le côté nord, la plus grande partie de sa surface, quelques rares points exceptés, se trouve de la sorte à l'abri des vents froids.

Le climat de l'île ressemble beaucoup à celui de Terre-Neuve, mais n'a pas comme celui-ci l'inconvénient de brumes persistantes. A Anticosti, la navigation peut être de six à huit semaines plus longue qu'à Québec ; il est probable qu'avec des bateaux convenablement construits et équipés il y aurait moyen de faire de temps à autre un voyage entre l'île et la côte sud, et même Québec, durant l'hiver, suivant le temps et l'état de la glace qui, elle, n'obstrue jamais complètement le chenal. Il devrait aussi être possible de tenter, durant l'hiver, quelques voyages du côté de Mingan, ou un point quelconque de la côte nord. Mais il se présente une difficulté, c'est la sortie d'une baie comme celle des Anglais ; parfois, et surtout au commencement de l'hiver, la baie est parfaitement libre de glaces ; mais quelques heures après, les glaces poussées par le vent s'y entassent, et s'étendent de là à perte de vue ; il se fait comme cela un va-et-vient de glaces, suivant la direction du vent.

Dans sa conférence, M. Roche signalait à son auditoire des bateaux d'un nouveau modèle pour la navigation d'hiver d'Anticosti, modèle qui avait été dessiné par le lieutenant Hackett et approuvé par le lieutenant Osborne, le capitaine MacClure et d'autres navigateurs des régions arctiques. Il recommandait chaleureusement l'emploi, dans cette navigation, de marins