

portantes maisons font ce commerce depuis un grand nombre d'années. Aujourd'hui, si je ne me trompe, l'on cherche à fonder au Canada de grandes maisons pour faire ce commerce, comme l'ont fait quelques maisons américaines. Mais tant que l'on n'a pas été prêt à le faire, il était impossible que le gouvernement encourageât les gens à établir ce commerce sur une base rémunératrice. J'ajouterai que les grandes maisons des Etats-Unis, comme les Armour et les Swift, fournissent leurs propres entrepôts frigorifiques et qu'elles ont leurs propres wagons-glacières. Sur quelques-uns des steamers les plus rapides qui traversent l'Atlantique, elles ont des compartiments que, dans certains cas, elles ont installé à leurs propres frais et dans lesquels elles abaissent la température à leurs propres frais; et, dans le cas contraire, elles paient aux compagnies de steamers des prix spéciaux pour qu'elles leur fournissent des compartiments frigorifiques. Une petite compagnie et un particulier ne pourraient pas faire cela dans ce pays; et jusqu'aujourd'hui, il n'a pas paru possible d'exporter assez de bestiaux ou de viande de boucherie pour accomplir cela.

J'ose signaler ces choses pour expliquer pourquoi ce commerce a fait des progrès aussi considérables aux Etats-Unis, et j'espère que les mesures que nous prenons aujourd'hui produiront un résultat semblable au Canada.

M. MONK : Le ministre voudrait-il monter au comité une formule du contrat en vertu duquel est fourni cet entrepôt frigorifique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas ici, mais j'en déposerai une sur le bureau de la Chambre ou l'enverrai à l'honorable député.

M. MONK : Quel degré de température le contrat exige-t-il pour un entrepôt frigorifique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépend des produits exportés. Si c'est du beurre, nous pouvons les obliger à abaisser la température à 20 degrés; si ce sont des fruits, elle ne doit pas être abaissée au-dessous du point de congélation, 34 à 36 degrés. Le ministère règle la température qui doit régner dans les compartiments. Nous mettons aujourd'hui dans le compartiment frigorifique, lorsqu'un steamer part, un thermomètre enregistreur qui enregistre la température pendant toute la durée de la traversée, et nos fonctionnaires qui sont en Angleterre prennent ce registre que nous conservons pour voir si les compagnies de steamers exécutent leur contrat.

M. MONK : Alors, il n'y a aucun doute qu'en vertu des conditions du contrat, le ministère peut exiger que les compagnies de steamers abaissent la température jusqu'à zéro ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le degré le plus bas auquel nous pouvons les obliger à abaisser la température, est 20.

M. MONK : Cela n'expliquerait-il pas jusqu'à un certain point cette faible augmentation de notre commerce de viande de boucherie ? Car si le ministère ne peut pas exiger une température au-dessous de 20 degrés, il est évident que l'entrepôt frigorifique ne saurait servir à l'exportation de la viande de boucherie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami, j'ai peur, aborde une question qu'il ne connaît pas beaucoup. La viande de boucherie est transportée dans des compartiments dont la température est de 29 à 30 degrés; la température n'y est jamais abaissée à 20 degrés.

M. CLANCY : Je désire demander au ministre comment réussissent les compartiments frigorifiques installés dans les wagons. D'après les résultats de 1899 et de 1900, je vois qu'ils n'ont pas eu beaucoup de succès. Ainsi, en 1899, le gouvernement a passé des contrats par lesquels il devait garantir les deux tiers de la valeur des articles transportés. Cela a amené une perte de quelque \$2,000 en 1899, et en 1900, la perte a été de plus de \$6,000. L'honorable ministre est peut-être en état de donner les quantités d'articles transportés pendant ces deux années. Il doit le savoir, afin de pouvoir dire combien les compagnies de chemin de fer ont reçu à titre de subventions. En même temps, voudrait-il dire si le chemin de fer Intercolonial a été payé pour avoir subi des pertes, comme l'ont été les autres chemins de fer ? Les autres chemins de fer, je crois, sont le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Québec Central.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a sept chemins de fer. Nous donnons une garantie pour les deux tiers des gains du wagon. Nous augmentons le nombre de routes chaque année à mesure que la demande en augmente. Nous les augmentons probablement de sept ou huit chaque année. Les anciennes routes, celles qui sont bien établies, où il y a un commerce et une production considérables, atteignent graduellement le point où nous n'avons plus rien à payer. Les nouvelles routes commencent en faisant des pertes considérables, et, graduellement, les pertes diminuent. Plus les commodités de transport et entrepôt frigorifique augmentent plus la demande en augmente aussi, et plus on exporte de produits. Pendant la dernière session, les honorables députés le savent sans aucun doute, la production du beurre canadien a diminué tandis que le fromage a rapporté de très beaux bénéfices, et il est arrivé que l'on a exporté moins de beurre l'année dernière que l'année précédente. Or, le beurre n'est pas un produit qui remplit absolument les wagons, et lorsque l'exporta-