

**CIHM
Microfiche
Series
(Monographs)**

**ICMH
Collection de
microfiches
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1997

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

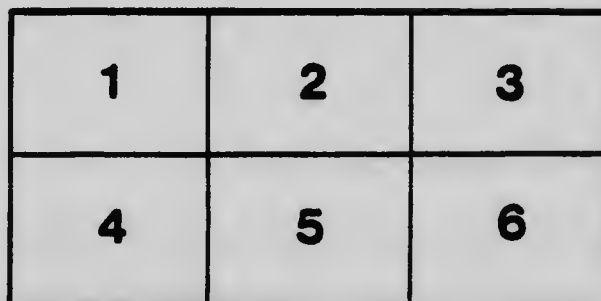
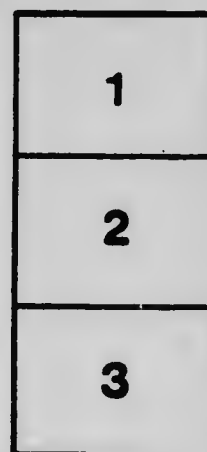
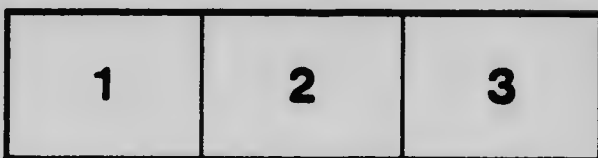
National Library of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche sheet contains the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Bibliothèque nationale du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

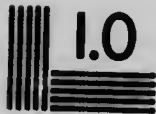
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaît sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)



1.43

1.50

1.56

1.63

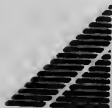
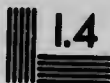
1.71

1.80

1.88

1.96

2.00



APPLIED IMAGE Inc

1653 East Main Street
Rochester, New York 14609 USA
(716) 482 - 0300 - Phone
(716) 288 - 5989 - Fax

600

98

Nos Pêcheries et leur Exploitation

BIBLIOTHEQUE

Collège de Saint-Laurent

No.

CONFÉRENCE

DONNÉE A LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

JEUDI, LE 19 DÉCEMBRE 1918

PAR

M. Harry Craufurd Thomson, de Londres, en présence de
Son Honneur le Lieutenant Gouverneur, le Très Hon.
Sir Charles Fitzpatrick, P. C., K. C. M. G.

QUÉBEC

1918

NOS PECHERIES ET LEUR EXPLOITATION

CONFÉRENCE

DONNÉE A LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUEBEC

JEUDI, LE 19 DECEMBRE 1918

Par M. Harry Craufuird Thomson, de Londres, en présence de
Son Honneur le Lieutenant Gouverneur, le Très. Hon.
Sir Charles Fitzpatrick, P. C., K. C. M. G.

En présentant le conférencier à l'assistance, le Président, M. O. W. Bédard a dit qu'en 1912 la Chambre de Commerce de Québec avait déjà eu l'avantage d'entendre M. Thomson. Il s'agissait alors d'un très important projet qu'il avait conçu et que la Chambre s'empressait de recommander aux autorités fédérales, celui de l'établissement d'un service de bateaux-transbordeurs entre Terre-Neuve et le Canada; et le Président ajoutait que M. Thomson avait réussi depuis à former d'un décret de son grand projet une compagnie puissante que la Législature de Terre-Neuve avait favorisée d'une charte l'autorisant à construire un chemin de fer à travers Terre-Neuve. La guerre est survenue, sur les entrefaites, et le projet est en suspens.

En attendant que pour des conditions normales, M. Thomson a eu le bon esprit de consacrer ses loisirs à l'importante question du poisson comme source d'alimentation.

Le conférencier a été appelé à rendre témoignage à ce sujet devant la "Dominions Royal Commission", à St-Jean, Terre-Neuve et dans leur rapport préliminaire, les membres de la Commission se sont accordés à déclarer que le développement du commerce du poisson frais dépendait essentiellement d'expédition dans la cueillette du poisson, et ils conseillaient fortement au Gouvernement de Terre-Neuve de recourir aux avis d'experts à ce sujet.

Durant la guerre, l'utilité et le caractère pratique de bateaux-transbordeurs pour la mer ont été démontrés et reconnus, et M. Thomson, a ajouté le Président, vient aujourd'hui démontrer à cette Chambre, l'influence la haute portée que pourrait avoir l'établissement d'un service de bateaux-transbordeurs, entre Terre-Neuve et Gaspé, dans le développement du commerce du poisson frais, source d'alimentation devenue si importante pour Québec à cause des prix excessifs de la viande et des vivres en général.

Voici maintenant le texte complet de la conférence de M. H. C. Thomson:

Votre Honneur,

Monsieur le Président.

Messieurs,

Je me sens très honoré de l'invitation que j'ai reçue d'adresser la parole aux membres de la Chambre de Commerce de Québec sur les bateaux-transbordeurs et leur influence sur le commerce du poisson frais parce qu'on ne saurait exagérer l'importance du poisson dans les circonstances ; le poisson est certainement destiné dans un avenir prochain à jouer un beaucoup plus grand rôle dans l'alimentation du monde qu'il n'en a jamais joué.

La demande de la viande, à cause des immenses armées en campagne, a fait monter le prix d'une manière extraordinaire et il n'est pas probable qu'ils diminuent d'ici à longtemps, si jamais ils diminuent. On s'apercevait déjà avant la guerre d'une diminution croissante dans l'approvisionnement de la viande. On avait arrêté complètement aux Etats-Unis l'exportation du bétail vivant ainsi que de la viande congelée. Depuis un certain temps les Etats-Unis absorbent non seulement leurs propres provisions de viande mais tirent sur nos propres ressources.

M. James B. Poole, dans un article publié au mois de février dernier dans la "Farmer's Gazette", fait un tableau frappant de l'état excessivement critique de l'alimentation dans le monde entier :

" On est actuellement à court de viande et de céréales dans le monde entier. La nature paraît avoir décidé de mettre le monde civilisé sur un pied de semi-famine. Tous les pays qui ont d'ordinaire des surplus de production dans les deux hémisphères nord et sud, en manquent actuellement. L'Argentine a subi une sécheresse, l'Australie a subi le même sort ; le même agent l'a empêché de contribuer à l'alimentation du monde, et ici dans l'Amérique du Nord, la sécheresse et la déplétion ont exercé les mêmes influences sur la production.

L'élevage du bétail a notablement diminué, et l'élevage du mouton de même que l'industrie de la laine ont diminué au point qu'ils paraissent avoir perdu pied à l'Ouest du Missouri. Il n'y a que la production du lard qui ait augmenté d'une manière notable dernièrement, et si ce n'eût été de cette augmentation dans la production du lard, l'Amérique aurait eu à souffrir de disette quant à la viande.

La guerre civile a empêché l'élevage du bétail au Mexique ; c'est par la culture presque exclusive du grain que la déplétion s'est fait le plus sentir au Canada et aux Etats-Unis dans l'élevage du bétail."

Dès l'ouverture des hostilités, on se sentait menacé d'être à court de viande aux Etats-Unis, et on en était arrivé à la conclusion que le seul moyen de diminuer le coût de la vie dans l'avenir, c'était une exploitation plus scientifique des ressources de la mer. On démontrait qu'avant longtemps la viande deviendrait tellement chère qu'elle ne sera' abordable qu'aux classes riches. Lorsque ce temps viendra, la masse du genre humain devra retomber sur le poisson comme moyen d'alimentation, comme c'est arrivé après les guerres Napoléoniennes. Le poisson est l'aliment le meilleur marché et le plus économique qui existe, et comme valeur alimentaire le poisson occupe un rang très élevé.

Dans le résumé de nos ressources alimentaires que le "Times" de Londres publiait immédiatement après la déclaration de guerre, au mois de juin 1914, il était établi que le poisson contenait plus de nourriture à quantités égales que n'importe quelle autre espèce d'aliment.

Sa valeur même alors commençait à être reconnue généralement par toute l'Europe.

Le rapport annuel pour 1913 des pêcheries maritimes en Angleterre et dans la Principauté de Galles contient le passage suivant :

" L'expansion prise dans ces dernières années par l'industrie des pêcheries est en grande partie directement due à l'augmentation de la demande continentale du poisson et des produits de la pêche. On peut dire que cette demande a été causée par une hausse générale du prix de tous les produits alimentaires et notamment de la viande qui a donné lieu à l'usage du poisson comme aliment.

En conséquence de cette augmentation dans la demande du poisson, les grandes maisons de pêcheries en Angleterre, avant la guerre, ont étendu leurs opérations dans d'autres mers éloignées et elles étaient aux aguets pour de nouveaux champs de pêche à développer pour augmenter leurs sources d'approvisionnement."

Il s'agit de savoir si ces terrains de pêche existent, et si dans les circonstances, on peut en tirer parti.

On peut démontrer d'une manière incontestable qu'ils existent, dans les eaux occidentales de l'Atlantique Nord et qu'il ne faut que de l'organisation pour les rendre immédiatement disponibles ou exploitables, bien qu'en disant cela, je n'estime pas pour un instant au-dessous de leur valeur les difficultés comprises implicitement dans l'organisation universelle, ou les nombreux et énormes obstacles qu'il y aura à rencontrer.

Mais avec les développements de la guerre, la question de l'alimentation est devenue de plus en plus urgente et on est devenu de plus en plus d'opinion

qu'on doit profiter de toutes les sources d'alimentation et sans tenir compte des difficultés.

Avant la guerre, l'Angleterre dépendait en grande partie du poisson qu'on lui apportait congelé et qu'on pêchait dans la Mer Blanche, l'Islande et au Maroc. Un certain nombre de pêcheurs allemands, par exemple, avaient l'habitude d'apporter régulièrement à Aberdeen de grandes quantités de poisson islandais — entre 7 et 800 tonnes par jour. Naturellement cela ne se fait plus, et comme l'Angleterre s'est vue forcée de plus de retenir le service de tous les vaisseaux employés à la pêche au filet en mer, l'approvisionnement du poisson a conséquemment diminué davantage.

Il ne paraît pas y avoir de raison, cependant, pour qu'on ne puisse pas combler le déficit, au moyen des champs de pêche qui existent de ce côté-ci de l'Atlantique et qu'on ne puisse pas y pêcher le poisson dans d'aussi bonnes conditions. C'est tout simplement une question d'organisation.

Le gouvernement de Terre-Neuve fait tout ce qu'il peut pour augmenter la prix du poisson, mais jusqu'à présent on a dû le mettre sur le marché à l'état de poisson séché, fumé ou gelé. On n'exporte presque pas de poisson frais. M. Coaker, cependant, a toujours plaidé en faveur du commerce du poisson frais, parce qu'il rend le pêcheur plus prospère et plus indépendant ; il a même déclaré que l'Union des Pêcheurs est prête à concourir cordialement dans tout effort que l'on pourra faire pour promouvoir le commerce du poisson frais. Un tel commerce rendrait sans doute disponibles d'énormes quantités de poisson.

Les champs de pêches de ce côté-ci de l'Atlantique sont beaucoup plus étendus que ceux qui existent autour de l'Islande, et les Français qui font la pêche au filet, au large de l'Islande, ont constaté aussi qu'ils étaient beaucoup plus prolifiques. C'est le tonnage nécessaire qui a manqué durant la guerre et cette difficulté jusqu'à présent a été insurmontable. Ce n'est pas le poisson qui a fait défaut.

M. Walter Duff de la Commission des Pêcheries Écossaises, a fait une inspection considérable des pêcheries de Terre-Neuve et il a fait un rapport complet de cette inspection.

Je vais citer quelques passages de ce rapport, parce que s'il arrive qu'on établisse un service de bateaux-transbordeurs de Terre-Neuve à la terre ferme, le poisson va devenir beaucoup plus disponible pour les marchés canadiens et américains que pour outre-mer ; et, d'ailleurs, peu importe l'endroit où le poisson peut être expédié pourvu qu'il soit utilisé et rende ainsi disponibles les autres aliments aux endroits où on peut en avoir le plus besoin.

L'Administration Nationale des Vivres aux États-Unis, sous la direction de M. Hoover et de M. Kenneth Fowler, fait de grands efforts pour augmenter la consommation du poisson. "Pêchons plus de poisson, mangeons plus de poisson, et ménageons le bœuf et le blé pour nos soldats qui sont au front," c'est le cri de ralliement.

On fait aussi des efforts dans le même sens au Canada et dans Terre-Neuve, mais on aura certainement besoin avant longtemps de tout le poisson qu'il sera possible de prendre, parce que l'Europe va se trouver bientôt dans un état de semi-famine.

Le rapport de M. Duff nous montre combien sont grandes et riches les pêcheries de Terre-Neuve, et de quelle grande valeur elles vont être pour faire face à la crise qui nous menace, si on peut enfin les utiliser complètement.

Je puis dire ici que j'ai eu le privilège d'accompagner M. Duff et que j'ai pu ainsi acquérir une somme considérable de renseignements de la plus haute importance concernant la nature et l'étendue de ces immenses champs de pêche. Je vais citer ici brièvement ce qu'il a dit des espèces de poisson les plus abondantes. On aura ainsi une idée de la variété et de l'étendue de ces pêcheries. "Le principal poisson que l'on pêche à Terre-Neuve, dit-il, est la morue qui dépasse en quantité tous les autres. On en a pris en 1913 pour une valeur de 1,044,700 louis stg, tandis que la valeur du hareng n'a été que de 79,963 louis stg. Cependant d'après mes propres observations et d'après les renseignements que j'ai pu acquérir, il semble n'y avoir aucun doute que la pêche du hareng bien faite, peut devenir presque aussi considérable et avoir tout autant de valeur que celle de la morue."

M. Duff a constaté que le hareng de Terre-Neuve avait la peau un peu plus dure que le hareng écossais, et qu'ainsi il peut mieux supporter le transport. "Je considère que la qualité et le goût du hareng de Terre-Neuve sont supérieurs en somme à la plus grande partie du hareng pris en Ecosse. Le hareng de Terre-Neuve me rappelle celui que l'on pêche du côté ouest ou du côté de l'Atlantique de Castle Bay, Ecosse, le plus beau et le meilleur que l'on prenne dans les mers Britanniques.

Les pêcheries de morue de Terre-Neuve sont les plus grandes du monde entier, mais comme dit M. Duff : "Bien qu'elles soient immenses, elles pourraient l'être encore davantage si on adoptait pour la pêche des méthodes améliorées." Il parle aussi de la pêche du saumon d'une manière des plus favorables. "On prend actuellement, dit-il, presque tout le saumon dans des pièges et filets pour la morue. Si on en faisait la pêche avec de vrais filets pour le saumon, la pêche du saumon pourrait se développer et devenir l'une des plus importantes branches de l'industrie de la pêche, parce que d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, il n'y a pas de doute qu'avec une protection convenable, Terre-Neuve peut devenir l'un des pays les plus importants du monde pour la production du saumon." M. Duff parle ensuite brièvement dans son rapport de maintes autres sortes de poisson : du haddock, de la merluche, du halibut, du turbot de Terre-Neuve, de la plie, du capelan, de l'éperlan, du pagel, du maquereau, du homard, etc.

On utilise même le chien de mer en abondance à Londres et à New-York, et on le vend bon prix. Comme le dit M. Duff : "Qu'on prenne d'abord le moyen

de sortir le poisson de l'eau en abondance, et avant longtemps tout le poisson que l'on prendra au filet ou à la ligne sera utilisé, comme c'est le cas dans les régions de l'Empire densément peuplées." M. Duff résume comme suit les possibilités de ces vastes champs de pêche non développés : "Avec ses havres et ses immenses fjords, Terre-Neuve a tout ce qu'il faut pour le développement d'une industrie de poisson frais qui pourrait devenir avec le temps l'égale de son industrie de morue salée, et n'avoir même de supérieure nulle part dans aucune partie du monde. La difficulté initiale réside dans l'immensité de ses côtes, dans le moyen de recueillir le poisson une fois pêché et de le concentrer aux points convenables pour le transport sur les marchés européens et américains ; parce que la première chose essentielle — et j'insiste de nouveau là-dessus — pour une industrie florissante de poisson frais, c'est autant que possible une provision constante et ininterrompue de poisson et une livraison régulière et rapide."

On trouve un exemple de la rapidité du développement d'une pêcherie, quand on a des moyens d'accès facile à un marché, dans le cas de Grimsby ; je prends mes citations ici, dans le célèbre ouvrage de M. Aflalo, intitulé : "L'Industrie de la Pêche en Angleterre et dans la Principauté de Galles."

"En 1854, Grimsby expédiait 453 tonnes de poisson. En 1882, elle en expédiait 56,000 tonnes ; en 1892, 78,225 tonnes ; et à la fin de l'année 1902, le port de Grimsby possédait 500 vaisseaux pour la pêche au filet, la plupart mus par la vapeur, et le rendement atteignait le total énorme de 165,570 tonnes.

Dans un jour d'affaires ordinaire, les officiers du Great Central ont à expédier de deux à trois cents wagons de poisson, transportant de 700 à 800 tonnes de poisson, et on en a même expédié en une seule journée jusqu'à 1,153 tonnes "

M. Marcel Hérubel, dans un ouvrage d'une haute valeur sur les Pêcheries de mer, publié en 1912, nous montre un développement tout aussi rapide dans l'industrie de la pêche à Boulogne. Pour prendre un exemple plus rapproché, durant la guerre actuelle, l'Islande qui était un pauvre pays, s'est enrichie par une augmentation soudaine de l'importance de ses pêcheries, et la Norvège a triplé la valeur de son poisson et des produits manufacturés de ses pêcheries. Le gouvernement norvégien a pris le contrôle de toutes les branches des pêcheries et dépensé en grande partie l'augmentation de son revenu en construction de voies ferrées, et en améliorations dans ses communications côtières pour les développer davantage. Si on faisait de semblables efforts ici, et si on s'assurait des moyens de transport convenables, on obtiendrait sans aucun doute les mêmes résultats.

Qu'on établisse la route des vaisseaux-transbordeurs projetée, et le pêcheur américain préférera certainement expédier directement son poisson de Green Bay, pour éviter la longue course qu'il a à parcourir de Terre-Neuve à Boston ou Gloucester, tout comme il préfère vendre son poisson en entrepôt à Prince Rupert pour sauver la longue course de 1000 milles qu'il y a à parcourir des champs de pêche de Prince Rupert à Seattle.

Le marché est plus considérable et les pêcheries tout aussi abondantes et susceptibles d'extension.

Je viens de vous montrer comme les pêcheries de Terre-Neuve sont étendues. Les pêcheries canadiennes le sont tout autant. J'extrais l'état suivant du Rapport des Pêcheries canadiennes pour 1916-1917 :

"Ce n'est pas exagéré de dire que le Canada possède les pêcheries les plus étendues du monde ; de plus on peut dire en toute sûreté que les eaux dans et autour du Canada contiennent en plus grande abondance que les eaux de n'importe quelle autre partie du monde les principaux poissons reconnus comme aliments dans le commerce. La fertilité extraordinaire de ce que l'on peut appeler nos propres eaux est abondamment prouvée par le fait que, à part le saumon, tous les homards, harengs, maquereaux et sardines ainsi que presque tout le haddock et la plupart des morues pêchées au Canada sont pris dans un rayon de dix à douze milles de la côte ou de la rive.

Les côtes dans les provinces baignées par l'Atlantique, depuis la Baie de Fundy au Détroit de Belle-Isle, sans mentionner les baies de moindre importance, mesurent 5,000 milles ; et on trouve le long de cette immense ligne côtière d'innombrables havres et anses naturels, véritables viviers où on pêche sans efforts et en quantités considérables des poissons de valeur."

Ces pêcheries, particulièrement celles du Golfe Saint-Laurent, devraient être exploitées ou utilisées beaucoup plus qu'elles ne le sont, parce qu'on ne saurait répéter trop souvent que dans les années qui vont suivre, l'alimentation va devenir beaucoup plus importante que tout le reste. Rien comme le haut prix et la rareté des aliments pour créer des malaises dans l'industrie. Ventre affamé n'a pas d'oreille.

Et en étudiant cette question, il ne faut pas perdre de vue que la nécessité est presque à nos portes. Le coût élevé de la vie n'a pas encore causé de détresse considérable, en particulier parmi la classe ouvrière, parce que ceux qui ne sont pas encore dans les rangs, sont presque tous employés avec des salaires élevés dans des fabriques de munitions, ou dans d'autres industries pour la guerre. C'est dans un an ou deux que l'on va commencer à se ressentir de la crise, lorsque toutes les fabriques d'armes et de munitions auront fermé leurs portes, lorsque l'épuisement causé par la guerre et la rareté de l'argent auront rendu excessivement difficile l'établissement d'industries nouvelles ; lorsque des milliers d'hommes seront sans emploi, et lorsque les aliments seront tout aussi chers qu'ils le sont aujourd'hui à cause des lourdes taxes que l'on aura à payer et de la diminution des provisions.

Alors si le Canada et Terre-Neuve se sont mis en position d'approvisionner le marché de poisson en quantités suffisantes pour faire baisser le prix ici comme outre-mer, aux prix d'avant-guerre, ou même davantage, ils pourront alors rendre un service national inestimable. Mais pour cela, il faut qu'on se prépare d'avance ; il sera trop tard lorsque nous aurons la crise ; c'est donc le moment

de se remuer. Il y a de l'ouvrage pour tous ceux qui veulent y mettre la main.

M. Walter Long, le secrétaire des Colonies, a déclaré qu'il y avait de grandes ouvertures pour le Canada, dans le développement de l'industrie de la pêche sur ses deux côtes ; qu'il y avait une immense industrie à créer et développer quant à ses pêcheries de mer. Si on peut prendre plus de poisson de manière à en diminuer le prix, la consommation en augmentera proportionnellement.

Le Professeur Prince, le Commissaire fédéral des Pêcheries, qui a tout fait pour augmenter la consommation du poisson, nous a dit que la consommation du poisson au Canada est d'environ la moitié de ce que l'on consomme en Angleterre, soit 30 livres contre 56 livres.

Cependant ce n'est pas qu'on ne veuille pas manger de poisson, c'est le prix élevé du poisson et la difficulté de s'en procurer qui font obstacle à sa consommation. Ce qu'il faut, ce sont des moyens de transport réguliers et sûrs pour apporter le poisson directement du pêcheur au consommateur.

C'est là-dessus que M. Añalo insiste le plus : "une provision régulière de poisson frais doit être, dit-il, l'objet par excellence de tout effort futur au sujet des pêcheries".

Il nous montre quel a été l'essor donné au développement des pêcheries Britanniques par les communications rapides par voie ferrée des ports de pêche aux grands centres de population ; et que ce qui est essentiel pour créer une grande et permanente industrie de pêche est plutôt une provision quotidienne de poisson frais, comme il y en a en Angleterre — de manière à ce que les pêcheurs soient toujours en contact direct avec le marché et aient l'avantage d'avoir de l'argent comptant pour leurs produits, — qu'une accumulation d'assortiments extraordinaires de poisson congelé, acheté à bon marché où il y a surabondance et vendue à haut prix où il y a rareté.

On a constaté que tenir du poisson dans des réfrigérateurs pour de longues périodes n'est aucunement une solution satisfaisante du problème. Un article de rédaction dans le "Daily News" de Saint-Jean de Terre-Neuve, en date du 9 janvier 1913, commentant une entrevue avec le Dr Robertson, chef du Département de conservation canadienne, publié par le "Montreal Witness", indique très clairement et avec force ce que le système de conservation dans des réfrigérateurs a de défectueux.

"Le Dr Robertson avait l'idée que les réfrigérateurs auraient pour effet de diminuer le prix des aliments. Ce système a eu au contraire pour effet de favoriser les "trusts". Le poisson acheté à bas prix est conservé dans des réfrigérateurs jusqu'à ce que l'approvisionnement en ait diminué partout ; le poisson dans les réfrigérateurs est alors mis sur le marché au prix arbitraire fixé par le vendeur : il en est ainsi des œufs et de la viande. Un autre fait sérieux, fait que les autorités sanitaires commencent à apprécier, est, que bien que les réfrigéra-

teurs aient pour effet de préserver les aliments, ils ne les préservent pas indéfiniment, de sorte que les produits alimentaires se détériorent avec le temps sous ce procédé. Il en résulte que l'article vendu est souvent positivement pernicieux. Les autorités sanitaires ont eu suffisamment d'opportunité pour pouvoir dire combien longtemps il peut être prudent de conserver les divers produits alimentaires. Si on déclarait illégale la vente après une certaine date d'articles emmagasinés dans des réfrigérateurs, le trouble ne tarderait pas à disparaître et le réfrigérateur serait alors ce qu'il devrait être, une bénédiction pour l'humanité. Comme les choses sont maintenant, le producteur et le consommateur sont tous deux sacrifiés au profit des magnats des réfrigérateurs qui s'efforcent de contrôler le marché."

Si au lieu de dépôts dans des réfrigérateurs où on tient le poisson pour un temps indéfini, on employait des vaisseaux-transbordeurs et des wagons-réfrigérateurs pour le transport immédiat du poisson aux divers marchés, on n'aurait pas à souffrir des mauvais résultats que nous venons de mentionner. Le poisson serait ainsi livré frais et dans d'excellentes conditions au client, et le monopole des marchés par les magnats des réfrigérateurs et en conséquence le contrôle des prix serait extrêmement difficile.

Les pêcheurs auraient un marché alternatif et la régularité de même que la rapidité du service leur permettraient de négocier directement avec l'acheteur à de justes prix, ou en se faisant une légitime compétition.

Il n'y a aucune raison quelconque pour que les pêcheries ici ne puissent se développer d'une manière aussi prodigieuse que les pêcheries britanniques, si on peut trouver le moyen de mettre le poisson sur le marché à l'état frais, de l'apporter non seulement d'un ou deux grands centres de distribution, mais de relier autant de grandes régions de pêche que possible, de manière à ce qu'elles aient toutes leur part dans le même service de transport rapide, malgré les longues distances que l'on aura à faire parcourir aux produits des pêcheries pour les expédier au marché. Le seul moyen que l'on ait pour cela semble être le wagon-réfrigérateur, et si le poisson de Terre-Neuve doit être aussi utilisé, le bateau-transbordeur. M. Hazen, lorsqu'il était ministre de la Marine, a dit que les trains de fret avec des wagons pourvus de glace n'avaient pas donné satisfaction. Les trains étaient longtemps sur le chemin, la glace fondait et le poisson était par conséquent gaspillé ; et il ajoutait qu'au lieu de cela, on avait obtenu d'excellents résultats en expédiant le poisson dans un wagon réfrigérant attaché au train rapide pour passagers.

On m'a souvent demandé si des steamers ordinaires, avec des compartiments réfrigérants ne pouvaient pas faire tout aussi bien que des wagons-réfrigérateurs sur un bateau-transbordeur. Vous avez la réponse dans la déclaration de M. Hazen ; avec manipulation répétée, le poisson se détériorerait même beaucoup plus que dans des wagons de fret pourvus de glace.

Ceux qui sont familiers avec le commerce de poisson disent que le seul moyen

d'obtenir des résultats satisfaisants serait d'empaqueter le poisson dans des wagons-réfrigérateurs immédiatement après l'avoir pêché ; que l'expédier dans des steamers réfrigérateurs, pour le transférer de nouveau dans des wagons au port de débarquement ne réussirait pas du tout quand le poisson doit être expédié ensuite à de grandes distances ; qu'on ne pourrait le tenir frais qu'en ne le manipulant jamais après avoir été pris des bateaux de pêche et empaqueté dans les wagons.

Qu'on nous apporte le poisson de Terre-Neuve dans des chars réfrigérateurs sur des vaisseaux-transbordeurs, et avant longtemps, un char réfrigérateur attaché à un train à grande vitesse ne suffira plus, et on aura besoin d'un train rapide complet composé seulement de wagons réfrigérateurs pour le poisson. En Angleterre, ce train rapide pour le poisson a préséance sur tous les autres trains, et si la demande du poisson augmente ici, on sera peut-être forcé de faire la même chose. Le poisson frais peut être expédié à de grandes distances si on y voit d'une manière particulière.

Avant la guerre, il était expédié par toute l'Europe du Nord de la Norvège et de la Suède, et on lui faisait traverser la Baltique par un vaisseau-transbordeur entre Trelleborg et Sassnitz.

La même chose se fait ici.

Le rapport de la Commission de Conservation du Canada pour 1915 dit que l'on fait des envois réguliers d'halibut frais sur des wagons-réfrigérateurs de Vancouver, New-Westminster et Prince-Rupert aux cités de l'Est du Canada, même jusqu'à Toronto et Montréal, et que bien que ces wagons-réfrigérateurs soient de quatre et demi jusqu'à six jours en transit, le poisson n'en arrive pas moins en bonne condition à destination, pourvu qu'il ait été mis sortant de l'eau à bord de ces wagons lorsqu'ils sont expédiés.

Aux Etats-Unis, actuellement, on expédie régulièrement plusieurs variétés de poisson frais du Golfe du Mexique à Nashville, Louisville et Indianapolis pour diminuer l'usage de la viande et augmenter l'usage du poisson. Un agent du Département de l'Agriculture travaille de concert avec l'administration des chemins de fer pour diriger le transport ; la distribution du poisson est sous la direction des administrateurs des vivres constitués pour l'Etat et la Cité, en coopération avec le Bureau des Pêcheries.

Le professeur Prince a déclaré, — et on ne saurait trouver de meilleure autorité — qu'avec l'aide du gouvernement et sous la surveillance officielle, il serait absolument possible de trouver le moyen des distribuer le poisson par toutes les villes et villages du Dominion.

Prenons un exemple dans notre propre province; si le poisson peut être expédié frais à d'aussi grandes distances, et dans des conditions climatiques beaucoup plus difficiles, du Golfe du Mexique jusqu'à Louisville, il pourrait être expédié tout aussi bien des grands champs de pêche qui existent le long de la Baie des Chaleurs, champs célèbres depuis des siècles, qui ont un raccordement

direct dans toute leur longueur avec le chemin de fer qui va de Matapédia à Gaspé, le long de la côte, et qui touche à divers ports d'où le poisson pourrait être expédié absolument frais, quelques heures seulement après sa sortie de l'eau; d'où mieux encore, il pourrait être expédié par un bateau-réfrigérateur sur tout le parcours du Saint-Laurent. Québec, qui est ainsi pourvu presque à ses portes d'un vaste bras de mer entouré de terre, véritable vivier chargé d'une provision de poisson presque inépuisable, tout comme ses lacs de montagnes sont des sources d'eau presque intarissables, devrait être l'un des plus beaux dépôts ou centres de distribution du poisson du monde entier.

Avec un commerce régulier, on aurait certainement le poisson dans de meilleures conditions, question de la plus haute importance. Le professeur Prince a appelé maintes et maintes fois l'attention sur le peu de soin avec lequel le pêcheur manipule le poisson une fois sorti de l'eau.

Lorsqu'il constatera qu'il a à sa disposition un marché stable et qu'il peut obtenir un prix beaucoup plus avantageux, lorsque le poisson est dans des conditions parfaites, le pêcheur en prendra soin pour le moins tout autant que le fruitier prend soin des produits de sa culture ou des fruits qu'il a à vendre.

Gaspé ou Paspébiac pourraient-ils être le terminus d'une ligne de bateaux-transbordeurs? A ce sujet, je citerai l'opinion de M. J. F. Downey, un membre de l'Assemblée Législative de Terre-Neuve. Parlant le 10 mars 1914 sur un projet de résolutions qui était alors à l'étude, concernant le service de bateaux-transbordeurs projeté, il faisait alors certaines déclarations très importantes et que je me permets de vous lire :

"Déjà même en 1902, je réalisais que d'autres facilités que celles qui existent à Port-aux-Basques, étaient requises pour le développement du commerce de poisson, et je soumettais à l'étude du gouvernement à cette époque-là une proposition qui était presque tout entière celle contenue dans la résolution qui est actuellement devant nous.

L'extrait suivant de la proposition que je soumettais alors à l'étude du gouvernement vous montrera qu'à cette époque-là, — il y a douze ans — le temps était déjà mûr pour des facilités comme celles qui sont actuellement sous projet. Je disais donc dans cette communication :

"L'expédition en transit de morue et de hareng congelés à des points de l'Ouest canadien ou des Etats-Unis, viâ Sydney, veut dire transport par vaisseaux à vapeur pour le fret sur une distance de 250 milles depuis la Baie des Iles jusqu'à Sydney, et transport par wagons de fret sur une voie ferrée de 1000 milles, depuis Sydney jusqu'à Montréal, distance en tout d'environ 1250 milles.

"Une route alternative, beaucoup plus avantageuse et économique serait par vaisseau à vapeur de la Baie des Iles à Paspébiac, près de Gaspé, port qui touche une branche du chemin de fer Intercolonial — distance de moins de 400 milles. De Paspébiac à Montréal, le fret aurait à franchir par voie ferrée une distance d'environ 470 milles, ou plutôt la distance exacte de 557 milles, faisant

en tout un peu plus de 800 milles, c'est à dire une économie de plus de 400 milles dans la distance. (A cette époque-là, c'est-à-dire en 1902, je dois dire que le chemin de fer n'allait pas jusqu'à Gaspé qui est certainement préférable en tous points à Paspébiac comme terminus).

"Dans le cas de la route de Sydney, la distance est franchie aux quatre-cinquièmes par voie ferrée, ce qui est beaucoup plus dispendieux que par voie d'eau. La route de Paspébiac offre d'autres avantages beaucoup plus importants encore, mais qu'il n'est pas nécessaire de mentionner ici.

"Le projet dont on vous donne ici les grandes lignes, Monsieur le Président, n'a pas réussi à éveiller alors l'attention du gouvernement et on l'a perdu de vue mais je vois maintenant avec plaisir qu'on l'a ressuscité, et j'espère le voir se réaliser sous la forme du projet contenu dans ces résolutions."

Je me suis borné dans cette conférence à l'influence du bateau-transbordeur quant au commerce du poisson frais, mais l'essor qui serait donné au commerce en général par l'adoption d'un pareil système nous est démontré à l'évidence par les chiffres suivants que la Chambre de Commerce suédoise à Londres a bien voulu me passer, et qui montrent l'augmentation du trafic entre Trelleborg, en Suède, et Sassnitz, en Allemagne, depuis l'établissement d'un service de bateaux-transbordeurs.

Dans le semestre, de juillet à décembre 1908, précédant immédiatement l'établissement d'un bateau-transbordeur, on ne comptait comme trafic que 9,640 passagers et 2600 tonnes de marchandises entre Trelleborg et Sassnitz.

Dans les six mois correspondants des années mentionnées ci-dessous, après la mise en opération du bateau-transbordeur, le nombre des passagers et le tonnage du fret ont été comme suit :

Juillet-Décembre...	1909	Passagers	34,248	Marchandises	35,100 tonnes
"	"	1910	"	43,415	" 55,186 "
"	"	1911	"	48,819	" 44,376 "
Et pour toute l'année	1913	"	"	95,748	" 111,349 "

Soit une augmentation en quatre ans de 20,000 passagers, à 96,000 en chiffres ronds, et d'environ 5,000 tonnes de marchandises à plus de 111,000.

Je dirai ici qu'il y a actuellement quatre bateaux-transbordeurs en opération à travers la Manche ou le Chenal Anglais, bien que la mer monte de 31 pieds à Boulogne et du côté anglais de 24 pieds.

Il n'y aura pas cette difficulté à surmonter dans le cas du bateau-transbordeur de Terre-neuve, parce que la mer, le printemps, tant à Gaspé qu'à la Baie-des-Iles, ne monte que de 5 pieds. La distance de 257 milles à franchir par eau paraît être très longue, mais le bateau-transbordeur que l'on projette d'établir entre Gottenberg et Immingham aura à franchir une distance d'au moins 520 milles, à travers la partie la plus large de la Mer du Nord. La Commission Royale Suédoise nommée pour faire enquête à ce sujet s'est prononcée unanime-

ment en faveur d'un service quotidien de bateaux-transbordeurs de 20 nœuds à l'heure, arrangé de manière à se raccorder aux Chemins de fer de l'Etat en Suède ou plutôt de manière à leur servir pour ainsi dire d'accessoire.

Ces bateaux-transbordeurs pourraient se rendre jusqu'à Québec, si on le jugeait à propos et faire escale à Gaspé et Anticosti en route, puisque la distance de la Baie des Iles à Québec est à peu près celle de Gottenberg à Immingham.

Ces bateaux-transbordeurs pourront traverser 150 wagons à la fois ou auront une capacité de 12 à 15 tonnes, c'est-à-dire environ 2000 tonnes en tout. Ils seront pourvus d'engins-turbines, de manière à ce qu'il y ait plus d'espace pour la marchandises dans la cale, et les wagons seront transportés sur deux ponts qui auront quatre voies ferrées chaque.

Le bateau-transbordeur aujourd'hui est construit de telle sorte qu'il offre tout autant de sûreté qu'un bateau océanique ordinaire.

Je puis dire ici qu'on nous a offert de construire un bateau-transbordeur d'une capacité de dix wagons et d'une vitesse de 12 nœuds à l'heure à un prix très raisonnable. Un bateau-transbordeur de cette vitesse pourrait franchir la distance entre la Baie-des-Iles et Gaspé en 21 heures ; deux bateaux-transbordeurs pourraient alors donner un service quotidien.

Je dirai en terminant que j'ai eu l'honneur de rendre témoignage à St-Jean, devant la Commission Royale des colonies autonomes, et que le rapport intérimaire de cette Commission concernant Terre-Neuve contient le paragraphe suivant: "Un syndicat est à étudier actuellement la question de l'établissement d'un service de bateaux-transbordeurs entre un port de Terre-Neuve et un port du Golfe St-Laurent pour transporter le poisson frais à des centres de population comme Toronto et Chicago. Le projet comprend le transport du turbot, de l'halibut, etc, en remplacement de la morue, ou de la morue elle-même.

Que le projet soit réalisable ou non, le problème à résoudre en rapport avec le développement du commerce du poisson frais est en grande partie celui de la cueillette rapide du poisson et nous croyons que le Gouvernement Colonial ferait bien de s'assurer sur ce point l'assistance d'experts".

La Législature de Terre-Neuve a adopté une loi accordant au "Newfoundland Railway and Train-Ferry Syndicate" des privilèges et concessions substantiels, et l'une des raisons pour lesquelles on m'a demandé de mettre cette question sous vos yeux aujourd'hui, c'était de vous mettre en position de juger si l'établissement du service de bateaux-transbordeurs en question, pour le développement du commerce en général et non pas simplement du commerce de poisson frais, pourrait être important pour Québec comme pour Terre-Neuve.

J'ai essayé de vous montrer comment la Norvège et la Suède avaient développé leurs pêcheries,—comment avant la guerre, la Suède approvisionnait l'Europe de poisson frais et changeait maintenant tout son système en faisant usage de bateaux-transbordeurs sur de longues distances. Vous avez à

vos portes des pêcheries tout aussi importantes dans le Golfe St-Laurent et au large des côtes de Terre-Neuve.

Pourquoi ne serait-il pas possible pour Québec, au moyen de semblables bateaux-transbordeurs et de réfrigérateurs, dans le voisinage immédiat des ports de distribution du poisson du Canada, port d'où le poisson pourrait être réexpédié à tous les points par les chemins de fer qui rayonnent de Québec dans toutes les directions.

En un mot, pourquoi ne serait-il pas possible pour Québec de devenir ce que sont devenus Aberdeen et Grimsby pour le Royaume-Uni, c'est-à-dire un centre par excellence de distribution du poisson pour le Canada et les États de l'Ouest.....

Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur a félicité alors chaleureusement le conférencier, de la manière habile et lucide avec laquelle il avait su traiter cette importante question, et en le remerciant au nom de l'assistance, il a insisté de son côté, sur l'importance et l'urgence de l'exploitation de nos pêcheries.

Il a dit qu'il avait été appelé un jour par le Gouvernement Anglais à faire partie de la Commission des Pêcheries, et qu'il avait constaté alors comme nos voisins étaient anxieux de s'assurer le contrôle de nos pêcheries, preuve que ce n'est certainement pas un actif à négliger. Sir Charles Fitzpatrick ne voit pas de raisons pour que Boston reste ce qu'il est devenu le centre par excellence pour la distribution du poisson. On lui a même dit et assuré que le poisson pris à Gaspé était généralement expédié à Boston, pour être ré-expédié de là à Toronto et autres cités du Canada. C'est pour le moins une étrange anomalie. Il a ajouté que nous devrions faire en sorte de développer nos pêcheries, dans toute la mesure du possible, parce que les possibilités sont énormes. Depuis 1894, dit-il, la consommation du poisson a augmenté de 90 pour cent.

Mr. Godfrey W. Rhodes, appuyé par Mr. Joseph Picard, a alors proposé la motion de remerciements suivante qui a été adoptée à l'unanimité :

Que les membres de la Chambre de Commerce ici présents remercient cordialement M. Harry Craufuird Thomson, de Londres, pour la conférence extrêmement intéressante qu'il vient de leur donner sur l'étendue et la richesse des pêcheries en eau profonde, du golfe St-Laurent, de la Baie des Chaleurs, des côtes de Terre-Neuve et du Labrador, et désirent exprimer ici qu'ils sont profondément convaincus de l'inestimable valeur de ces pêcheries pour la population du Canada et des États-Unis, comme source d'alimentation à bon marché, ce qui est devenu actuellement si urgent par suite du prix excessif de tous les autres aliments.

Que l'expérience d'Aberdeen, Grimsby et autres ports de pêche du Royaume Uni, d'où des milliers de tonnes de poisson frais sont expédiées tous les jours, depuis un certain nombre d'années, dans des wagons réfrigérants, à toutes les villes d'Angleterre et d'Ecosse; que l'expérience en même temps de Gloucester, Mass, d'où des envois de même nature sont faits aux principaux centres de population des Etats-Unis et où on emploie maintenant tous les procédés connus pour la préparation et la conservation du poisson, nous démontre qu'il serait absolument sage et fort opportun pour le Canada de porter un peu plus d'attention à l'exploitation de cette source d'aliments à bon marché.

Que Québec pourrait parfaitement devenir comme Aberdeen ou Grimsby un centre de distribution du poisson apporté de la Baie des Chaleurs et du Golfe St-Laurent dans des vaisseaux de pêche bien outillés et pourvus de réfrigérateurs en destination de tous les points du Canada et des Etats-Unis, pourvu qu'un entrepôt réfrigérant et fait dans de bonnes conditions fût construit sur la basse Louise, dans le voisinage immédiat de l'eau profonde et de voies ferrées.

Résolu que copies de cette résolution soient envoyées à Son Honneur le Maire de Québec, au président de la Commission du Havre, au ministre de la Marine et des Pêcheries et au Gouvernement Provincial.

