

fications voulues, et cela sans hésitation. Mais à mon avis, la plupart du temps, la température maintenue à bord des steamers naviguant sur l'Atlantique est tout à fait étrangère aux avaries constatées sur nos expéditions de produits canadiens à leur arrivée outre-mer.

M. ARMSTRONG : Comment les expéditeurs connaissent-ils les différentes températures maintenues à bord des steamers sur lesquels se transportent les marchandises outre-mer ?

M. FISHER : Les tableaux des variations de température enregistrées par le thermographe sont affichés au "Board of Trade" de Montréal, aussitôt qu'on les reçoit ; l'expéditeur connaît environ dix jours plus tard les variations de température enregistrées par le thermographe dans la chambre froide où l'on a placé ses marchandises.

M. ARMSTRONG : Les expéditeurs de Montréal forment la presque totalité des expéditeurs au Canada. Les neuf-dixièmes des expéditions de beurre et de fromage se font par l'entremise de l'association des expéditeurs de beurre et de fromage de Montréal.

M. INGRAM : L'ex-député de Wentworth (M. Smith) ne s'est-il pas plaint de l'inexactitude de ces indications thermographiques ?

M. FISHER : Si je ne me trompe, il n'y a jamais eu de plainte à cet égard, et durant les quatre ou cinq années au cours desquelles nous avons utilisé les cinquante à cent thermographes, il est bien rare que ces instruments aient mal fonctionné.

M. INGRAM : La plainte de M. Smith porte sur le fait que les thermographes n'étaient pas installés sur le pont du steamer.

M. FISHER : Je le répète, ce fait n'intéresse nullement la question. L'installation des thermographes sur le pont des steamers ne serait d'aucune utilité.

M. INGRAM : M. Smith est d'avis contraire.

M. FISHER : Je le sais, et j'ai mentionné le fait il y a quelques instants.

M. A. A. McLEAN : A-t-on adressé au Gouvernement quelque réclamation relativement aux pertes subies par les expéditeurs dans l'expédition de leurs marchandises outre-mer, sur les steamers munis des aménagements voulus pour le service frigorifique et subventionnés par l'Etat ?

M. FISHER : Je ne crois pas qu'on en ait envoyé. Cependant, je ne sais trop si je n'ai pas reçu une lettre d'un citoyen de l'île du Prince-Edouard qui a expédié il y a deux ans, des oiseaux de basse-cour sur un steamer subventionné par le ministère du commerce. Le steamer n'ayant pas fait le trajet, cette viande de volaille s'est détériorée. C'est le seul fait qui soit venu à ma connaissance.

M. A. A. McLEAN : En fait, est-ce que ce steamer n'aurait pas fait le voyage, et à son arrivée à Liverpool, n'aurait-on pas jeté par dessus bord toutes ces viandes de volaille ? D'ailleurs, ce n'est pas là un fait isolé, car nombre d'autres expéditions de viandes abattues ont subi le même sort.

M. FISHER : Je ne crois pas qu'il soit arrivé d'autres accidents que celui que je viens de signaler, au sujet de cette viande de volaille. L'honorable député (M. Armstrong) nous a cité la Nouvelle-Zélande comme un modèle digne d'imitation. A l'époque où l'on inaugura les règlements actuellement en vigueur en Nouvelle-Zélande, relativement aux produits de l'industrie laitière, à l'entrepôt frigorifique, etc., ce commerce des beurres et des fromages était pour ainsi dire encore à créer dans ce pays. Ce commerce y fut inauguré sous les auspices et la surveillance du gouvernement ; ce fut une véritable création. Le gouvernement avait champ libre, et il fut en mesure d'établir certains règlements qui présidèrent à la création de ce commerce et à son développement. Toute autre était la situation au Canada. L'industrie laitière, ici, existait déjà sur une vaste échelle, avant même qu'eut surgi la question de la surveillance de l'Etat. C'est grâce à l'initiative privée que le commerce des beurres et des fromages s'est développé au Canada. Longtemps avant que le gouvernement fédéral eût exercé son initiative, le transport et la vente de ces produits s'étaient déjà établis sur des bases régulières, et d'une façon normale ; aussi bien nous fallut-il tenir compte des circonstances et des conditions existantes, et respecter cet état de choses. Par conséquent, nous dûmes réaliser ou laisser de côté nombre de réformes que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande n'a pas été obligé d'effectuer, puisque dans ce dernier pays, il s'agissait de créer ce commerce, création qui s'est réalisée, grâce aux règlements établis par les compagnies à bord des steamers. Ces règlements sont établis par les compagnies de steamships elles-mêmes ; le gouvernement ne les impose pas. Les compagnies de steamships établissent ces règlements relatifs au transport des beurres, parce que ce commerce n'est pas aussi important que celui des viandes ; et comme les steamers transportent de grandes quantités de viandes de mouton congelées, ce qui constitue un des principaux produits de la Nouvelle-Zélande, le commerce des beurres doit se conformer aux demandes de cet autre commerce, et voilà la raison d'être de ces règlements. Les compagnies de steamships au Canada ont pleine liberté d'établir ces règlements, à titre transactionnel et de gré à gré, avec les expéditeurs. Le Gouvernement n'est nullement en mesure d'imposer ses volontés ; et d'ailleurs, les compagnies de steamships et les expéditeurs eux-mêmes repousseraient pareille ingérence de l'Etat.

M. INGRAM : Y a-t-il variation de température dans les chambres frigorifiques ?