

température de 35°, ce qui est à peu près la température convenable pour le transport de ce fruit ; deux à une température de 40°, alors qu'on a constaté que la température maintenue pour les autres cargaisons était comme suit : 45° pour deux, 50° pour trois, 55° pour trois, 60° pour sept, 70° pour une et 65° pour trois cargaisons. De sorte que de trente cargaisons de pommes, il n'y en a que huit qui ont été transportées à la température voulue.

Quant au fromage, on en a expédié une cargaison à 35°, deux à 40°, une à 45°, douze à 50°, trois à 55°, treize à 60°, cinq à 65° et une à 70°. L'honorable ministre comprendra que le fromage doit être transporté à une température plus basse que 35°. Il ne peut s'attendre à de meilleurs résultats, à moins d'obtenir le degré de température nécessaire.

Je crois donc avoir eu raison de dire qu'à propos de ce système de compartiments frigorifiques à bord des wagons et des navires, le ministre de l'Agriculture a, jusqu'à un certain point, leurré les commerçants canadiens. Combien de temps encore espère-t-il voir les expéditeurs de pommes et d'autres produits périssables perdre des millions de dollars dans le transport de ces cargaisons aux pays d'Europe ? Qu'attend-il pour venir au secours des intéressés ? La perte subie par les industriels de l'Ontario qui ont expédié 165,306,573 livres de fromage, si on l'estime à 1 cent par livre, représente un montant de \$1,653,065.73. La diminution de poids est de deux livres pour chacune de ces 2,066,332 boîtes ; si le fromage coûte 10 cents la livre, cette perte représentera \$413,236.40. Les expéditeurs de l'Ontario se trouvent donc à perdre en tout \$2,000,000 et cela, à cause d'une maturation incomplète et du transport à une température trop élevée.

Mais allons encore plus loin. On compte dans l'Ontario 57,102 patrons de fromageries. Chacun de ces derniers se trouve donc à perdre \$36.18 tous les ans. Cela revient à dire qu'en réalité, les cultivateurs de cette province perdraient chacun le prix d'une vache, chaque année, parce que le ministre de l'Agriculture ne prend pas les précautions voulues relativement au transport des produits périssables.

L'Ontario produit tous les ans 15,000,000 de barils de pommes dont il consomme environ 5,000,000, ce qui laisse 10,000,000 de barils pour l'exportation. Les états qu'on trouve dans les rapports du commerce et de la navigation nous apprennent que le volume total de l'exportation des pommes du Canada représente 2,000,000 de barils. Ne vaudrait-il pas mieux que le ministre conseillât aux producteurs canadiens d'abattre leurs pommiers, au lieu de les encourager à en planter, ce qui coûte de l'argent, et à augmenter ainsi la production, puisqu'il ne peut fournir des moyens de transport convenables ?

Je suis certain que mon honorable ami ne peut affirmer que l'organisation des com-

partiments frigorifiques est meilleur cette année qu'elle ne l'était l'an dernier. Je voudrais l'entendre nous expliquer quelles sont les améliorations apportées à ce système. Il peut nous dire qu'il a substitué dans les chambres de maturation de Woodstock et de Brockville le système à l'air froid aux appareils frigorifiques. Je suis convaincu qu'il ne perfectionne aucunement ce service en employant ces moyens. Ce ne sont pas les cultivateurs qu'il faut blâmer pour cette perte, car ils font leur possible ; ils placent ces pommes dans des boîtes spéciales et ils prennent toutes les précautions voulues pour opérer le transport de ce fruit. Nous avons la loi sur les marques des fruits et nous forçons, en vérité, les cultivateurs à emballer leur beurre et leur fromage avec tout le soin voulu et, cependant, lorsqu'il s'agit du transport de ces produits, le Gouvernement fait preuve d'une négligence extrême. Le Gouvernement doit trouver des marchés pour tous ces articles et voir à ce que les expéditeurs aient à leur disposition tous les moyens de transport possibles. Toutes les apparences indiquent que, cette année, la récolte des fruits sera abondante. Me serait-il permis de demander si le ministre a étudié spécialement la question du transport des fruits de ce pays au cours de cette année, afin d'améliorer l'état du commerce ? Verrons-nous encore des centaines et des milliers de barils de fruits pourrir sous nos yeux ?

On devrait encore s'occuper plus sérieusement de la route du Saint-Laurent relativement au transport de nos produits. En 1903, le volume des articles expédiés par cette route représentait une valeur de \$132,000,000. Les tarifs d'assurance sont élevés ainsi que les droits de port ; les steamers ne peuvent naviguer de nuit et de jour à cause du manque d'auxiliaires suffisants à la navigation et du coût élevé des cargements ; de plus le pilotage laisse beaucoup à désirer. Tout cela met des entraves au commerce.

Si la route du Saint-Laurent était convenablement assurée et protégée, le commerce de tout le continent serait révolutionné. Ne pourrait-on pas, pour l'avantage général du Canada, remédier à l'état de choses qui existe maintenant ? Nous adoptons tous les jours des lois et nous dépensons des millions de dollars pour aider au transport des produits des territoires du Nord-Ouest. Nous sommes fiers de cette région, et cela à juste titre, fiers de son développement et de ses progrès considérables. L'Ouest fournit sa part à notre commerce, à notre prospérité nationale, mais je dois insister auprès du ministre de l'Agriculture sur la nécessité de tenir compte aussi des anciennes provinces. Celles-ci réclament la plus grande attention du Gouvernement, quand il s'agit du transport de leurs produits périssables sur lesquels elles doivent surtout compter pour leur commerce avec l'étranger. De plus, on devrait adopter des méthodes plus perfectionnées pour le transport de ces produits