

Je passe maintenant à l'exportation des pommes, sujet sur lequel j'appelle tout particulièrement l'attention de l'honorable ministre.

Il ne s'est exporté que 5,450 barils de pommes en compartiments frigorifiques, 1,521 en compartiments à air froid, et 321,749 en compartiments ordinaires. Puisque le ministre accordait cette subvention pour le transport en compartiments froids, il aurait dû obliger les compagnies à transporter ces pommes sans exiger des expéditeurs 36 cents de plus par baril. 827 boîtes de pommes seulement ont été expédiées en compartiments frigorifiques; 1,003 en compartiments à air froid, et 24,728 en compartiments ventilés. Le ministre ajoute :

La plus grande partie du beurre est déchargée du navire et enlevée dans un délai raisonnable, mais le reste demeure sur les quais des jours durant avant qu'on le vienne chercher.

Un mot maintenant des contrats passés entre le ministre et ces compagnies de transport. Il en a été passé un avec les MM. L. & A. Allan à la date du 19 avril 1900. Il est semblable à tous les autres que j'ai par devers moi, et ont trait aux compartiments frigorifiques; il exige une température n'excédant pas 36° Fahrenheit pour le beurre, et de 34° à 38° pour le fromage et les fruits. Le ministre sait pourtant comme moi que les relevés thermographiques indiquent que la température fut toujours beaucoup plus élevée que cela, sans qu'il ne puisse obliger les compagnies à observer les conditions du contrat. Il n'y a rien dans ces contrats qui oblige les compagnies à maintenir sur leurs navires une température déterminée. La température est mentionnée au contrat, mais il est dit au cinquième paragraphe que ni le Gouvernement ni les propriétaires du navire ne seront responsables de la condition de la cargaison pour une cause quelconque, mais que la compagnie devra prendre toutes les précautions raisonnables pour la protection de la cargaison. Je le répète, il n'y a rien dans le contrat qui oblige les compagnies ou autorise le ministre à contraindre les compagnies à transporter nos produits de nature périssable à une température déterminée.

Voici un autre point que je tiens à signaler à l'honorable ministre. En vertu de ce contrat, il paie \$10,000 à chacun de ces navires pour une installation frigorifique. J'ai par devers moi l'estimation d'une installation frigorifique qui doit être établie à Colborne, comté de Northumberland (Ontario); cette installation donnera 400,000 pieds cubes d'espace, et le coût en est estimé à \$50,000. Le ministre paie \$10,000 pour la moitié de l'installation d'un appareil frigorifique sur un navire, soit au taux de \$2 le pied cube, tandis qu'à Colborne, on aura un entrepôt frigorifique à raison de 25 cents le pied cube; et je répète qu'en vertu de ces contrats, les compagnies peuvent transporter les produits de nature périssable à n'importe quelle température. Les fonctionnai-

res du Gouvernement n'ont pas le droit de faire d'inspection, et s'ils accompagnent les marchandises à travers l'Atlantique, c'est parce que ce privilège leur est accordé par les propriétaires de navires. Je ferai voir qu'en nombre de cas les températures mentionnées aux contrats ont été dépassées, et que le ministre est impuissant à remédier à cela.

Parlons maintenant des contrats relatifs aux compartiments à air froid. Il y est stipulé que le transport du fromage, des pommes et autres produits de nature périssable se fera à une température n'excédant pas 60° Fahrenheit. Comment veut-on exporter les produits périssables du Canada en Angleterre à une température de 60°? Comment veut-on que des pommes, qui exigeraient durant toute la traversée une température de 35°, arrivent en bon état de l'autre côté de l'Atlantique quand on les tient à une température de 60°? J'ai ici deux copies d'indications thermographiques recueillies à bord des navires pendant la traversée de l'Atlantique, et qu'y voit-on? Sur l'une, la température extérieure varie entre 48° et 53°. Le contrat passé entre le ministre et la compagnie fixe le maximum de la température à 60°; il est évident que le ministre ne se rend pas compte de l'importance de cette question; il ne comprend pas ce que veut dire le transport de produits périssables à une température variant entre 60° et 70°, comme je suis en mesure de prouver que cela est arrivé; mais la température fût-elle de 90°, que le ministre n'y pourrait rien encore.

M. FISHER: L'honorable député voudra-t-il nous dire à quelle époque de l'année ces observations thermographiques furent faites sur le pont?

M. ARMSTRONG: J'ai d'une part les observations thermographiques faites à bord du "Corinthian", le 28 septembre, et, de l'autre, celle qui furent faites à bord du "Lucianian", le 5 octobre; ces navires étaient en route pour Glasgow. Ce sont les seules indications thermographiques que nous ayons par rapport aux transatlantiques. Je tiens à faire observer au ministre qu'il importerait de noter ces indications à bord de chaque navire; de cette façon, nous serions renseignés au sujet des marchandises transportées dans la cale des paquebots.

On voit à la page 5259 des "Débats" de 1901 que le ministre avait donné l'assurance que ce service n'augmenterait pas le coût du transport; or, ce même contrat prouve que les gens sont tenus de payer beaucoup plus cher pour faire transporter leurs produits en compartiments à air froid; on leur fait payer 36 cents par tonne de beurre et de fromage. Le ministre doit convenir franchement qu'il avait donné l'assurance que le transport des marchandises au delà de l'Atlantique ne coûterait pas plus cher, et, cependant, il a conclu un traité grâce