

M. INGRAM : Le Gouvernement subventionne les compagnies de navigation dans le but de fournir des chambres frigorifiques aux expéditeurs, mais les compagnies ne se préoccupent pas de cette condition, ou bien elles fournissent ces compartiments à des prix tellement élevés qu'il devient impossible pour les expéditeurs de s'en servir. Et le ministre nous dit que le gouvernement n'a aucune autorité en la matière.

M. FISHER : Si les compagnies ne remplissent pas leurs obligations, le gouvernement n'est pas obligé de payer le montant mentionné au contrat.

M. A. F. MACLEAN : Les compagnies permettent-elles à un expéditeur d'envoyer quelqu'un à bord pour prendre soin de ses marchandises, pour s'occuper des compartiments frigorifiques et pour voir à ce qu'on élève ou abaisse la température suivant que l'exigent les circonstances?

M. FISHER : Il n'y a pas eu de convention à cet effet. Jamais on ne m'a suggéré cela et je n'ai pas entrepris d'obtenir cela. Je ne crois pas, du reste, que cette stipulation soit bien nécessaire. Les expéditeurs ont le droit de réclamer en justice des dommages-intérêts de la compagnie de navigation intéressée, ou d'expédier leurs marchandises par un des navires d'une autre ligne dont la réputation est meilleure sous le rapport de l'expédition en compartiments frigorifiques. L'un des objets que nous avons toujours eu en vue a été d'essayer de démontrer aux expéditeurs comment s'opérait le transport de leurs marchandises. Nous avons travaillé en fournissant des renseignements et cherchant à découvrir l'état de choses qui existait et en entrant en pourparlers amicaux avec les compagnies, en tâchant d'améliorer les moyens de transport, et j'ose dire que nous avons très bien réussi dans notre tâche.

Si nous avons entrepris d'imposer de force notre volonté aux différents intéressés ou de soulever l'antagonisme de ces derniers, je ne crois pas que nous aurions obtenu ce succès. En vérité, comme résultat de la politique adoptée par le ministère en traitant avec ces compagnies de la façon que j'ai décrite, nous avons obtenu les améliorations dont j'ai parlé. En résumé, je crois que c'est là la meilleure politique à suivre. Le Parlement a sans doute le droit d'adopter des lois pour forcer les compagnies de navigation d'agir de telle et telle façon sous peine d'amende. Je n'ai pas demandé au Parlement de voter une législation semblable, parce que je n'ai pas cru que cela fût sage. Je puis m'être trompé, et c'est là, je crois, l'opinion de mon honorable ami (M. Armstrong). Je dirai simplement que nos opinions ne s'accordent pas. Je crois que la politique que j'ai suivie a été plus avantageuse à tous les intéressés, y compris les producteurs d'articles périssables, que ne l'aurait été une politique de contrainte.

M. FISHER.

M. SPROULE : Votre politique n'est-elle pas tout-à-fait opposée à celle que vous suivez pour le transport du bétail ? Nous avons adopté des règlements que les compagnies de navigation devaient mettre en vigueur. Le ministre nous dit maintenant qu'on ne doit pas suivre la même politique quand il s'agit de produits périssables.

M. FISHER : Il est vrai que c'est là l'attitude que nous avons prise relativement au transport du bétail. Cependant, je ne crois pas qu'il serait bon de suivre la même ligne de conduite, quand il s'agit du transport des produits périssables. Le jour peut arriver où la plupart des compagnies de navigation transocéanique, fournissant tous les moyens de transport désirables, on pourra forcer les compagnies récalcitrantes à suivre l'exemple de la majorité. Jusque-là, je crois que la politique que j'ai suivie est la plus opportune et qu'elle nous a permis d'atteindre notre but plus facilement que si nous avions eu recours à la contrainte. Mais, je le répète, je puis me tromper. Le peuple, en général peut être convaincu que j'ai commis une erreur. Pourtant, jusqu'à présent, il ne m'a pas fait voir que je me trompais.

Je reviens maintenant au discours de mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong). Je dois m'excuser auprès de lui pour cette longue digression qui nous a fait perdre de vue son argumentation. Mais il a pu constater qu'on m'avait interrompu et que j'avais été entraîné à répondre à des questions se rapportant à d'autres détails.

Il a parlé de la température sur le pont du steamer et de celle qui régnait dans la cale, et il prétend qu'il doit toujours y avoir une certaine corrélation entre les deux.

Je ne suis pas de cet avis. La température sur le pont est très variable. Ceux qui s'y entendent mieux que moi, me disent que les indications thermographiques enregistrées à un endroit quelconque sur le pont, peuvent fort bien n'être pas une indication de la température générale sur le navire, et si l'on se servait de ces indications pour établir des comparaisons, on pourrait obtenir des résultats fort inexacts. Les relevés thermographiques cités par mon honorable ami ont été pris en septembre et en octobre 1904. C'est une date assez avancée de la saison et il n'est pas improbable que la température sur le pont fût plus basse que dans la cale où se trouvaient de grandes quantités de personnes. Une température plus élevée dans la cale ne prouve pas du tout que les appareils à air froid ne fonctionnent pas bien, ni qu'on ne prend pas un soin suffisant des marchandises. Ces pommes en mûrissant dégagent beaucoup de chaleur et l'air dans une cale où il y a des milliers de barils de pommes, peut atteindre une température élevée et même très élevée, et il serait très difficile d'abaisser la température, même en y introduisant de l'air froid.

M. ARMSTRONG : Ne serait-il pas sage, dans ce cas, de remplacer le système de