

Il est possible qu'elle durait encore, au premier voyage, et non pas au deuxième.

M. SMITH (Wentworth) : Quant à l'arrivée des fruits dans les steamers à des températures différentes, comme ils sont tous soumis au même régime, ils devraient tous également arriver dans le même état. Ainsi, dans l'entrepôt frigorifique du gouvernement à Grimsby—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce n'est pas le gouvernement qui en a la gestion. L'édifice appartient au ministère, mais nous sommes complètement étrangers à l'administration. Nous l'avons abandonné aux intéressés de la localité, il y a quelque temps.

M. SMITH (Wentworth) : Quoi qu'il en soit, les fruits sont soumis au même régime. On les met dans la chambre froide, et de là on les transporte à Montréal où ils restent et entrepôt frigorifique, pour être transférés aux steamers ; de sorte qu'on ne s'explique guère comment il se fait qu'une cargaison de fruits se rende en bon état, tandis qu'une autre est en mauvaise condition.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela tient, dans une large mesure, à l'état de maturité des fruits. Si certains colis de fruits arrivent en bon état, tandis que les autres sont avariés, cela tient à la condition des fruits dans chaque colis.

M. SMITH (Wentworth) : Les producteurs doivent avoir appris, à l'heure qu'il est, dans quel état de maturité il convient de mettre leurs fruits en entrepôt frigorifique ; et à cet égard, d'année en année, ils réalisent des progrès. Pour le coup, leur stupidité ne va pas jusqu'au point d'ignorer ce point rudimentaire du conditionnement de leurs fruits, et cela après six années d'études et d'essais en pareille matière. Par conséquent, d'année en année, ces fruits devraient être mis à bord des steamers en meilleure condition et en sortir de même. Je tiendrai à savoir le nombre de vaisseaux qu'on a munis de ces appareils à air frais. Ce crédit, paraît-il, est affecté, en grande partie, à l'installation de ces mécanismes à bord des vaisseaux, pour la production de l'air frais. Quel est la taxe supplémentaire pour le transport des produits sur ces vaisseaux ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La ligne Allan a trois steamers, la ligne Thompson cinq, la ligne Donaldson six et la ligne Dempster deux steamers, soit une totalité de onze vaisseaux qui sont munis d'appareils pour la circulation de l'air frais. Depuis, on a installé de semblables mécanismes à bord d'autres steamers, et cela sans entreprise et aux frais des armateurs eux-mêmes. La taxe que ces compagnies exigent est de dix schellings par tonne de fromage, et une taxe équivalente, pour les pommes.

M. SMITH (Wentworth) : Quelle est la différence entre ces deux systèmes, l'em-

M. FISHER.

magasinage en chambres frigorifiques, et celui à air frais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il s'agit virtuellement d'une différence de température. Dans l'emmagasinage à froid, les chambres frigorifiques sont complètement fermées. Dans le système à air frais, il y a circulation de l'air et la température n'est maintenue qu'à soixante degrés. Dans les chambre frigorifiques, la température est bien plus basse.

M. SMITH (Wentworth) : Il est bien moins dispendieux de maintenir la température à 60 degrés qu'à 30 ou 32.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les installations de mécanisme pour la circulation de l'air et la ventilation coûtent plus cher. Il faut que l'air soit d'abord refroidi puis refoulé, tandis que dans les chambres frigorifiques, qui sont hermétiquement fermées, on abaisse la température à un certain degré où on la maintient à peu de frais.

M. SMITH (Wentworth) : Cela explique peut-être pourquoi le transport du fret dans les chambres frigorifiques est si défectueux. L'air n'y circule pas. Dans les entrepôts frigorifiques de nos localités, nous établissons la circulation de l'air. Quelles mesures a-t-on prises pour s'assurer si dans ces chambres à air refoulé, la circulation de l'air se maintient au cours du trajet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans ces chambres à air frais, nous avons des thermographes, tout comme dans les chambres frigorifiques. Nous savons donc quelles sont les températures.

M. SMITH (Wentworth) : J'ai sous les yeux un sommaire statistique de certains rapports basés sur les cartes du thermographe, dans les vaisseaux munis d'appareils à air frais. Le minimum de la température en moyenne est de 40.54, et le maximum, 67½. A onze dates différentes, sur des vaisseaux munis d'appareils à air frais, service pour lequel les expéditeurs avaient payé une taxe supplémentaire de dix schellings par tonne, le minimum de la température a été de 55½ et le maximum de 66 4-11. Ainsi, il n'y a pas de différence, pour ainsi dire.

Il est vrai que les onze dates que j'ai prises pour moyenne, sont celles où l'on a constaté la température la plus élevée, sur vingt-trois jours. Et, cependant, l'installation des mécanismes pour circulation de l'air frais a coûté très cher au gouvernement, sans compter que les expéditeurs ont dû payer dix schellings de taxe supplémentaire la tonne ; et, cependant, le résultat pratique est que ce système de ventilation produit une température aussi basse que l'autre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a sous les yeux des données que je n'ai point. Ces résultats tiennent