

manent de l'agriculture de cette Chambre où il est question des marchés d'Europe.

M. W. A. Mackinnon, direction du département des fruits du ministère de l'Agriculture a visité, en 1903, les marchés aux fruits de la Grande-Bretagne. En réponse à M. A. A. Wright, il disait :

A Manchester, à Bristol, à Hull, à Leith et à Aberdeen, on reçoit parfois des cargaisons de fruits du Canada, mais Liverpool, Glasgow et Londres reçoivent la majeure partie des fruits du Canada.

Or, je désire dire un mot seulement de l'opinion que le commerce anglais a des fruits canadiens. On dit que les pommes, lorsqu'elles sont bonnes, ne peuvent être surpassées par la qualité et l'apparence, et elles sont toujours recherchées quand elles arrivent en bon état. La demande des bons fruits qui peuvent se détailler à 2 ou 3 deniers la livre est pour ainsi dire illimitée. Lorsque le prix dépasse 3 deniers, les ventes diminuent d'une manière étonnante. Alors, les pommes ne sont plus recherchées que par les gens à l'aise.

Par M. ROSS (Ontario) :

Q. Combien de livres contient un baril de pommes?

R. On calcule que le baril canadien contient 140 livres de pommes.

Q. Il rapporte environ \$7 au détail ?

R. A peu près.

Je signale ceci à l'attention du ministre pour lui prouver qu'une faible partie seulement des marchés de l'Europe reçoivent des fruits provenant du Canada.

Je vois un peu plus loin, dans le même rapport, que M. Mackinnon répondit comme suit à une question de M. Smith :

Je vais donner au comité un état des prix obtenus par un producteur canadien qui a fait de l'exportation à Hambourg. Les "Greenings" lui ont rapporté en moyenne \$4.85. Les dépenses ont été: transport jusqu'à New-York, 38 cents; de New-York à Hambourg, 75 cents; mise en réfrigération, 25 cents; commission, disons 17 cents—total, \$1.55, laissant un profit net de \$3.30.

Comme le marché réclame des fruits de meilleure qualité, il est nécessaire d'en faire le triage avec plus de soin et d'avoir recours à un mode de transport plus avantageux. L'article transporté en compartiment frigorifique acquiert une valeur commerciale plus grande. Je le demande à l'honorable ministre, ne pourrions-nous pas avoir dans les ports européens des agents qui seraient chargés de veiller à ce que nos produits soient convenablement répartis entre les acheteurs? Il a déjà admis lui-même que les produits canadiens restent pendant de longs jours sur les quais des ports européens. Dans ces conditions, il est facile de concevoir que les fruits se détériorent et, naturellement, donnent moins de bénéfices au producteur. On dit qu'un certain nombre de fonctionnaires du ministère de l'Agriculture s'emploient à recueillir en Europe les données relatives au transport; ne serait-il pas possible de faire en sorte que ces fonctionnaires fussent aussi chargés de la surveillance et de la distribution des fruits après

leur débarquement? Je demanderai en outre au ministre de l'Agriculture s'il a songé à établir en Angleterre un service frigorifique qui assurerait la distribution d'une manière égale, sur le marché de la mère-patrie, des produits de nature périssable.

Je ferai observer à ce propos qu'il existe quatre modes de transport. Le plus rudimentaire consiste à empiler les produits dans la cale des navires, comme on fait pour l'avoine ou le blé. Un autre mode, qui consiste en ventilation, exige l'emploi d'éventails qui introduisent l'air pur dans la cale et en chassent l'air vicié. Le mode dit de circulation d'air froid tient le milieu entre le compartiment frigorifique et le mode rudimentaire dont je viens de parler; ce mode de transport est excellent, mais il a l'inconvénient de revenir à 36 cents pour chaque baril de pommes. Il y a quelques années, lorsque le ministre de l'Agriculture demanda l'ouverture d'un crédit destiné à l'installation d'appareils de ventilation à bord des transatlantiques, il nous annonça que le mode dit de circulation d'air froid serait installé sans qu'il en coûtât davantage aux expéditeurs. Voici ce que je lis à ce propos à la page 5259 des "Débats" de 1901 :

M. SPOULE : Je croyais qu'on les avait élevés de moitié l'année dernière; l'honorable ministre a-t-il réussi à conclure de meilleurs arrangements cette année?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On les a élevés par rapport aux marchandises qu'il fallait transporter en compartiments frigorifiques; mais il s'agit ici du transport dans les conditions ordinaires, et par conséquent, il n'y a pas lieu de modifier les prix.

M. CLANCY : Quelle comparaison faut-il faire entre cet appareil et le compartiment frigorifique Mackenzie?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour en installer un sur un steamer de capacité ordinaire, il en coûterait environ \$8,000; nous aurions à payer \$1,333 par année pendant trois ans; cet appareil répondrait aux exigences de ventilation du steamer.

M. SPOULE : Y comprenez-vous le compartiment à réfrigération mécanique?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faut maintenir la fraîcheur au moyen de l'appareil mécanique; or, celui-ci, y compris les bouches d'air, coûte environ \$8,000. L'autre arrangement comprenait l'installation d'un appareil mécanique pour refroidir l'air dans un compartiment fermé où l'on installerait des denrées comme le beurre et les volailles, dont la conservation demande plus particulièrement une température froide. Mais les paquebots transportent d'ordinaire, et indépendamment de ces précautions, des milliers de barils de pommes et de boîtes de fromage. Quand les écoutilles sont fermées, il se dégage du fromage et des pommes une chaleur particulière qui a pour effet d'en diminuer la valeur. Nous entendons faire disposer l'espace destiné à l'installation des marchandises de façon à ce que ces dernières puissent être ventilées au moyen de bouches d'air qui, se prolongeant jusqu'à l'extérieur du bâtiment, en projettent l'air chaud et y introduisent l'air frais que rafraichira davantage et distribuera par les barils et les boîtes l'appareil mécanique que nous nous proposons d'établir.