

pas tout. Le fromage qui a été préparé de cette manière a, lorsqu'il arrive sur le marché anglais, une bien meilleure apparence et plus de saveur. Il paraît plus gras, moins sec, ne s'émiette pas, et conséquemment se vend à des consommateurs plus riches. Le résultat est qu'il rapporte un centin ou deux de plus par livre. Nous devons conclure alors que si notre fromage canadien était préparé et traité entièrement dans des chambres de maturation froides il se vendrait au moins un centin et quart de plus par livre qu'il ne se vend aujourd'hui.

Pour cela il ne faut pas que le fromage soit placé et transporté pendant une journée dans un compartiment froid et le jour suivant mis dans une place chaude, et *vice versa*. Cela le ferait sécher. Mais lorsque nous considérons que nous exportons pour environ 24 millions de dollars de fromage chaque année, et que $1\frac{1}{4}$ cent de plus par livre représenterait une somme de trois millions de dollars distribuée parmi les cultivateurs du Canada, nous pouvons nous faire une idée des bénéfices que le pays retirerait. A part cela, le fromage traité dans les chambres froides de maturation se fait de meilleure qualité pour la consommation locale et se vendrait aussi à un meilleur prix.

Considérons maintenant ce que nos cultivateurs et nos beurriers gagneraient si nous avions un service réellement complet d'entrepôts frigorifiques pour le transport du beurre. Le beurrier ou le cultivateur expédie généralement son beurre à une gare de chemin de fer où on le place dans un hangar au milieu d'autres articles et produits exhalant toute sortes d'odeurs. Souvent ce beurre reste des jours et des semaines dans une température de 60 à 80 degrés. Quelquefois on le place sur la plateforme de la gare où on le laisse exposé aux rayons du soleil jusqu'à ce qu'on l'expédie à un port de mer. Autrefois les wagons étaient trop chauffés, mais grâce à notre ministre de l'Agriculture on a maintenant des wagons glaciers, et je ferai remarquer à la Chambre que depuis cette amélioration, le prix de notre beurre a augmenté. Mais il arrive souvent que lorsque le beurre est rendu aux ports de mer on le laisse sur le quai ou bien on le met dans un hangar jusqu'à ce qu'on le transporte dans le prétendu compartiment froid du steamer, dont les indications thermométriques nous montrent que même dans ces compartiments la température s'élève souvent à 65 ou 70 degrés. Le beurre est exposé aux mêmes traitements lorsqu'il arrive à Liverpool, et aux différents points d'arrêt jusqu'à ce qu'enfin il atteigne la table du consommateur. Je n'ai pas besoin de dire que dans ces conditions notre beurre ne peut pas atteindre le plus haut prix ni être acheté par les clients les plus à l'aise. Le peuple anglais est très particulier au sujet de sa nourriture. Ceux qui ont les

moyens n'achètent que les mets les meilleurs. Sachant cela, et nous guidant d'après l'expérience de la Nouvelle-Zélande, du Danemark et des autres pays qui ont établi les transports frigorifiques, nous devons conclure que notre beurre se vendrait au moins cinq centins par livre de plus qu'il se vend aujourd'hui s'il pouvait être livré aux consommateurs anglais avec toute la saveur et la fraîcheur qu'il a lorsqu'il sort des mains du beurrier canadien. Or, cinq centins la livre sur tout le beurre produit au pays représenteraient quelques millions de plus pour nos cultivateurs canadiens. En outre, si nous pouvions aussi exporter notre bœuf en Angleterre dans des compartiments froids au lieu de l'exporter sur pied, le cultivateur canadien en recevrait de grands bénéfices. Tant que l'embargo subsistera, le Canada sera placé dans une position très désavantageuse en Angleterre parce qu'on est obligé de l'abattre aussitôt après le débarquement. Non seulement les bestiaux perdent en poids pendant la traversée, mais il faut aussi les nourrir, les abreuver et en avoir soin. Si la traversée est rude, le bétail arrive à destination tout meurtri et dans un état d'épuisement qui fait qu'il ne donne pas d'aussi bonne viande. Les cultivateurs savent parfaitement que lorsqu'ils tuent un cochon, si celui-ci s'échappe et s'épuise dans une course folle avant de recevoir la mort, la viande sera de qualité inférieure. Elle sera d'une couleur plus noire et se gardera plus difficilement.

Le fait que les règlements de l'embargo défendent de garder les animaux vivants à leur arrivée en Angleterre, et l'obligation dans laquelle on se trouve quelquefois d'abattre deux ou trois chargements de bœufs en même temps et au même port, non seulement ont pour effet de faire baisser considérablement le prix de ce bœuf, mais rendent aussi la vente incertaine.

Le lard que nous préparons au Canada rapporte beaucoup plus aux cultivateurs par livre sur le marché anglais que notre bœuf, simplement parce que nous abattons nos pores dans le pays et que nous en préparons la viande qui peut être conservée ici ou en Angleterre jusqu'à ce que l'on en ait besoin sur le marché. Aux Etats-Unis, Swift et Armour sont devenus multi-millionnaires en transportant leurs viandes dans des glaciers. Pour mener à bonne fin ce projet il faudrait que le Gouvernement établît des abattoirs semblables à ceux qui existent en Nouvelle-Zélande. Dans ce cas, nous pourrions abattre nos bêtes à cornes dans notre pays, nous donnerions de l'emploi à notre population qui en recevrait ainsi des bénéfices. Aujourd'hui, le transport d'une livre de bœuf sur le marché anglais coûte deux centins, tandis que l'on estime que ce transport pourrait être fait pour un quart de centin la livre si nous avions des entrepôts à froid. Cela représenterait un profit clair d'un centin et trois quarts par livre