

dommagé pendant la traversée. Du beurre d'excellente qualité et qui partait d'ici en bon état arrivait à Liverpool avec une très mauvaise apparence et ayant perdu toute sa saveur. Les compagnies de chemins de fer et de steamers ne s'occupaient que d'une chose : se faire payer leur transport ; elles ne prenaient aucun soin du beurre. On a peine à croire aujourd'hui que l'on pouvait manipuler avec aussi peu de soin notre beurre pendant qu'on le transportait sur le marché anglais. Aujourd'hui notre système de transport a froid à tout changé. Le wagon frigorifique arrive tous les mardis matin à la porte de la beurrerie de mon village ; notre beurre est transporté frais de la beurrerie à l'entrepôt frigorifique, à Montréal, et de là dans un compartiment frigorifique à bord d'un steamer jusqu'à Liverpool, Londres ou Manchester. Ce changement a eu les plus heureux résultats pour notre industrie laitière. Le contraste entre l'état dans lequel arrivait notre beurre sur le marché d'Angleterre en ces temps-là et l'état dans lequel il arrive aujourd'hui est frappant. Le beurre canadien peut aujourd'hui y soutenir la concurrence du meilleur beurre du Danemark. Les consignataires de notre beurre en Angleterre nous ont écrit en blanc et en noir leurs félicitations sur le grand progrès que nous avons réalisé. C'est un fait ordinaire aujourd'hui de voir dans les cotes du marché anglais que pendant que les autres beurres subissent une baisse de cinq schillings du cent livres, le prix du beurre canadien n'est pas affecté. Ceci est dû entièrement aux efforts du gouvernement canadien qui a réussi à faire arriver notre beurre en bon état de conservation sur le marché anglais. Le ministre et le commissaire me permettront d'appeler leur attention sur une matière dont ils pourront s'enquérir. J'ai fait une fois une consignation de beurre en Angleterre et celui auquel j'en avais confié la vente vint un jour me dire : "M. Wright, j'ai un acheteur pour mille tinettes de beurre, et je veux lui en montrer un bon échantillon ; ainsi, vous feriez bien d'aller vous-même avec votre commis sur le quai, et choisir quarante tinettes, car je sais que vous ne choisirez pas les plus mauvaises". J'allai sur le quai et je trouvai deux personnes parmi mon lot de beurre. L'une d'elles perceait des trous dans les tinettes avec une mèche, et l'autre avait un long tube de fer qu'il plongeait dans mon beurre. Je m'aperçus tout de suite qu'ils endommageaient mes tinettes et l'apparence de mon beurre et je leur dis : voyons, jeunes gens, ce beurre m'appartient et je ne veux pas que vous y plongiez cette machine infernale pour le goûter. L'un d'eux me répondit : Ne vous emportez pas, jeune homme ; il y en a qui exportent du tabac dans ces tinettes, et c'est le tabac que nous cherchons. Je lui dis : nous ne cultivons pas de tabac au Canada, et si nous le cultivions nous ne l'ex-

M. WRIGHT.

porterions pas de cette manière, de sorte que vous feriez mieux de laisser mon beurre. Je mentionne ce fait afin que le ministre soit sur ses gardes et qu'il prenne des précautions pour que, lorsque notre beurre arrivera en Angleterre, on ne le détériore pas.

M. BRODER : Combien y a-t-il de temps de cela ?

M. WRIGHT : Sept ans environ. Maintenant, M. le président, au sujet de ce qui a été dit cette après-midi, je n'objecte pas à ce que le ministre accorde des commodités de transport frigorifique pour le poisson, mais je suis absolument opposé à ce que l'on transporte du beurre dans le même compartiment que le poisson, car on détruira certainement la saveur de notre bon beurre de fabrique. A ce sujet, je désire appeler l'attention du ministre sur l'épreuve que l'on a faite en janvier dernier, à Owega, de la réfrigération à l'air liquide. Cet essai a eu un succès complet et le nouveau système a plusieurs points d'excellence que n'ont pas les autres méthodes. Une dépense de \$25 seulement suffit à transformer un wagon réfrigérateur ordinaire en wagon à air liquide, dans lequel la température est à 15 au-dessous de zéro. Il faut environ 200 pieds de tôle galvanisée au plafond du wagon et, dans un coin, un récepteur cylindrique de quatre pieds de hauteur et de deux pieds de diamètre, rempli d'air liquide, et le résultat désiré est obtenu. Avec ces arrangements on peut maintenir la température à 15 au-dessous de zéro pendant vingt-quatre heures. Cet appareil occupe très peu d'espace et pèse environ 200 livres, tandis qu'un wagon rempli de glace pèse de trois à quatre tonnes, ce qui prend beaucoup d'espace à la partie supérieure du wagon et diminue d'autant sa capacité pour le transport du beurre. Outre cela, la glace en fondant cause de l'humidité dans l'air et mouille le fond du wagon, ce qui fait beaucoup de dommage. Le système à l'air liquide obvie à tous ces inconvénients. Le beurre demeure frais, sec, et conserve son apparence belle et propre jusque sur le marché. Je conseillerais à l'honorable ministre (M. Fisher) de faire une enquête au sujet de ce système à air liquide et l'adopter, si c'est possible.

M. CLANCY : Je m'attends à entendre l'honorable ministre de l'Agriculture donner des explications précises sur le résultat des expériences relatives au système d'entreposage frigorifique. Mais avant d'entamer ce sujet, je veux lui demander quelle classe de produits on exporte exclusivement à l'aide de ce système. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, le beurre semble être le seul article que l'on exporte en quantité appréciable. On n'exporte pas toutes nos pommes en compartiments frigorifiques. Bref, l'entreposage frigorifique n'est plus à l'état de simple essai ; il y a déjà quelques années qu'il est en opération, et l'honorable ministre, avec sa