

Officielle. En attendant, nous nous faisons un plaisir de reproduire la communication suivante que M. Ed. A. Barnard nous adresse.

LES BONS CHEMINS

Dieu merci, une loi des bons chemins vient d'être passée à la dernière session de la législature de Québec. A l'avenir, tous ceux qui veulent l'amélioration, si nécessaire, des chemins dans notre province, pourront s'unir, s'entendre et prendre les moyens les plus propres à obtenir le but désiré.

La Société d'industrie laitière s'est occupée de cette grave question, lors de sa dernière réunion annuelle à Waterloo, (3 au 5 décembre dernier). Une société distincte fut organisée provisoirement, séance tenante, et les messieurs dont les noms sont donnés plus loin furent chargés de faire passer une loi spéciale, sans retard; ce qui vient d'être fait. Il est de justice de faire remarquer que l'hon. M. Beaubien, commissaire de l'Agriculture, M. Milton McDonald, M. P. P., et M. Girard, M. P. P., (Lac St-Jean), se chargèrent de faire adopter cette loi par la législature de Québec.

Maintenant, qui doit former partie de la Société des bons chemins? A notre avis, et tout d'abord, tous ceux qui, par profession, sont exposés tous les jours à se faire tordre le cou dans nos chemins trop souvent périlleux. A vous donc, s. v. p. et tout particulièrement, MM. les curés, médecins, notaires, marchands, huissiers, etc., etc., puis encore MM. les cultivateurs, qui, pendant le tiers de l'année environ, sont forcés de rester chez eux, ou bien de voyager lentement, à demi charge, tout au plus, au risque de briser voitures et attelages, sans compter les accidents plus graves encore; enfin, et d'une manière générale, les amis du progrès dans la province.

Parmi ceux qui ont le plus intéressé l'auditoire à Waterloo, nous devons signaler, en premier lieu, M. J. A. Camirand avocat, de Sherbrooke, et maire du canton d'Oxford. Il nous a dit l'état affreux de certains chemins dans les environs, et ce qu'on venait d'y faire pour leur amélioration. Au moyen de machines spéciales, peu coûteuses comparativement, tirées par quatre bons chevaux, on arrive maintenant à creuser les fossés, en étendre les levées, puis fouler et arrondir les chemins ordinaires; de telle sorte qu'ils s'égoûtent bien et que les voitures s'y rencontrent partout sans le moindre obstacle. Ces machines dont les premières sont venues des Etats-Unis, se fabriquent maintenant dans la province même, par plusieurs fabricants différents. Deux hommes suffisent pour les faire fonctionner, dans les circonstances ordinaires, et chacune d'elles, étant bien dirigée, fait plus d'ouvrage et de meilleur que n'en feraient cinquante hommes armés de pioches et de bêches, d'après l'ancien système. M. Robert Ness, le sympathique et très habile représentant du district de Beauharnais, Châteauguay et Huntingdon dans le conseil d'agriculture, a appuyé M. Camirand et a prouvé d'après l'expérience acquise dans sa localité, que tout conseil municipal pourra, s'il le veut, entretenir en bon état tous les chemins de la municipalité, pour une dépense de temps et d'argent bien moindre que celle dépensée actuellement, avec les résultats désastreux que l'on sait. Ces faits ne

sont pas isolés. Ils se renouvellent partout où les conseils municipaux sont composés en majorité d'hommes qui veulent faire leur devoir, en ce qui regarde les chemins publics. Sous ces circonstances, et vu le fait que les conseils municipaux de la province sont à la veille de se réorganiser, il importe de choisir partout, autant que possible, des maires et des conseillers disposés à doter leurs paroisses et municipalités respectives de bons chemins, et cela sans retard.

La Société des bons chemins se propose de publier, dans les journaux amis du progrès dans cette province, une série d'articles, afin de vulgariser les connaissances nécessaires dans la confection et l'entretien d'excellents chemins d'hiver et d'été, et les moins coûteux. Elle compte sur le dévouement de ses membres pour doter le pays tout entier de bons chemins, même dans les municipalités les plus éloignées, car c'est sur ces municipalités surtout qu'il importe d'exercer ses efforts. Il y a, pour y arriver, un immense travail à faire, et les officiers de la Société sont bien décidés de les pousser à bonne fin, coûte que coûte. Ils font donc, dès à présent, un appel pressant à tous les amis du progrès dans cette province, afin que chacun s'empresse de s'enrôler dans la Société des bons chemins. La souscription est fixée à une piastre par année, et celle des membres à vie, à dix piastres, une fois pour toute. Les souscriptions doivent être adressées soit aux directeurs provisoires, soit au sousigné, qui s'empresseront d'en donner crédit dans le journal d'agriculture officielle.

ED. A. BARNARD,
Sec. pro. tem.

L'Ange-Gardien près Québec,

1er janvier 1896.

BUREAU PROVISOIRE DE LA SOCIÉTÉ DES BONS CHEMINS—Président, J. A. Camirand, *Sherbrooke*; vice-président, Robert Ness, *Howick*. Directeurs.—R. R. M. Charest, Ptre, *Sherbrooke*; et C. Richard, Ptre, *St-Gervais*; Milton McDonald, M. P. P., *Actonvale*; J. C. Chapais, *St-Denis en bas*; J. de L. Taché, *Scott*, (Beauce); J. E. Guay, *Chicoutimi*; Dr Grignon, *Ste-Adèle*, (Terrebonne); J. C. Dallaire, *Québec*.

ED. A. BARNARD,
Sec. pro. tem.

L'Ange-Gardien, près Québec,

1er janvier 1896.

**NOS EXPORTATIONS DE
VIANDES ABATTUS**

Le professeur Robertson, commissaire des produits de la ferme du gouvernement fédéral, a fait devant la convention de l'Association Laitière, à Waterloo, une conférence des plus intéressantes sur l'exportation des animaux abattus en Angleterre et sur la nécessité et l'importance d'une invention gouvernementale dans cette question. D'après les chiffres fournis par le professeur Robertson, nos exportations de bestiaux sur pied ont été comme suit de 1890 à 1895 :

	Bêtes à cornes	Moutons
1890	122,132	43,800
1891	118,847	32,157
1892	98,755	15,932

1893.....	80,899	1,730
1894.....	82,217	121,304
1895.....	95,546	215,503

La remarquable diminution de 1891 à 1892 est due aux mesures prises en Angleterre, au cours de cette dernière année, contre l'importation des bêtes à cornes sur pied et à l'obligation imposée aux importateurs d'abattre leurs animaux aux ports de débarquement.

Ces restrictions n'auraient pas été absolument désastreuses pour le Canada, en ce qu'elles nous forçaient à remplacer les animaux maigres qui comptaient pour une bonne partie dans nos exportations, par des animaux gras, si ces derniers ne souffraient de la traversée au point de perdre considérablement de leur valeur à l'arrivée.

Le délai de quinze jours accordé pour leur abattage n'était pas suffisant pour leur permettre de regagner ce qu'ils avaient perdu et avait le tort d'imposer aux exportateurs des frais de nourriture considérable.

Restait à exploiter l'exportation des viandes abattues.

Le succès de cette exploitation était et est toujours entravé par les préventions que les consommateurs ont contre la viande gelée.

Des essais malheureux, des histoires répandues sur les dangers imaginaires qu'offre cette viande au point de vue sanitaire, les descriptions intéressées des abattoirs répugnants dans lesquels ces viandes transatlantiques auraient été abattues en paralysent non la vente, mais l'écoulement à des prix rémunérateurs: les exportateurs étant obligés d'avoir recours à des intermédiaires qui dénaturent la provenance des viandes et les vendent aux consommateurs comme des viandes anglaises, en gardant, naturellement, pour eux, le bénéfice que leur procure cette supercherie.

Pour créer une demande en Angleterre pour les viandes abattues du Canada, il faut avant tout combattre ces préventions contre les "viandes gelées" et les mettre dire tement à la portée des consommateurs, tant pour faire connaître nos produits que pour assurer aux consommateurs tous les avantages des bas prix.

Pour arriver à ce but, il convient de mettre sur le marché anglais les viandes estampées pour indiquer leur provenance et les livrer non pas gelées, mais simplement refroidies, état dans lequel elles peuvent parfaitement supporter la traversée et subir le court délai nécessaire à leur vente.

Il faudrait donc abattre les animaux dans des abattoirs munis de réfrigérants, les transporter sur les bâtiments à l'aide de voitures spéciales, les mettre à bord et les emmagasiner de l'autre côté de l'eau dans des magasins qui les conserveraient à l'état frais. Ces opérations ne peuvent être très coûteuses, puisqu'il ne s'agit que de refroidir la viande.

Le professeur Robertson estime qu'aucune compagnie, quelque riche qu'elle soit, ne peut mener à bonne fin la première expérience au succès de laquelle les agriculteurs canadiens sont si grandement intéressés.

Il propose que le gouvernement fédéral assume les frais de cette expérience, et il a laissé entendre que le ministre de l'agriculture étudiait en ce moment la question.

Il ne s'agirait pas pour le gouvernement de s'emparer du commerce d'exportation des viandes abattues, mais