

ne, il importe que nous nous mettions au fait des procédés en faveur dans ces deux pays. En Nouvelle-Zélande, la réfrigération artificielle se fait pour ainsi dire dans chaque fabrique. Une ou deux fois par semaine on transporte le beurre en entrepôt frigorifique où on le maintient à une température qui ne s'élève pas à plus de 10°; lorsqu'il arrive à bord des steamers maritimes, quelque distance qu'on ait à le faire franchir, sa température ne s'élève pas à plus de 32°. Pour le rendre au port d'exportation on peut le transporter pendant une journée entière sans que sa température s'élève au-dessus du point de congélation.

Le ministre a favorisé l'installation dans les fabriques d'appareils à produire la réfrigération artificielle. Je sais des fabriques qui ont suivi ses conseils. Je suis président d'un établissement où il se fabrique au moins une tonne de beurre par jour. Il y a trois ans, après avoir lu les rapports du ministre et étudié nous-mêmes la question, nous avons cru devoir, dans l'intérêt de la classe agricole, établir une fabrique de beurre d'après les données les plus récentes et pourvue d'un appareil à réfrigération, afin de pouvoir garder le beurre et le mettre en chemin de fer à une basse température, et l'expédier ensuite en Angleterre en bon état. Cette fabrique fonctionne depuis trois ans, et nous nous sommes appliqués à expédier notre beurre à une température ne s'élevant pas même à 32°; mais on le place ensuite en des wagons dont la température varie entre 53° et 58°, puis on l'embarque à bord de transatlantiques où il est soumis à une température de 35°, et lorsqu'il arrive en Angleterre, il reste des jours entiers exposé sur les quais à une température qui s'élève parfois jusqu'à 90°. Dans ces circonstances, quel intérêt pouvons-nous avoir à poursuivre l'œuvre que nous avons entreprise? Puisque le ministre nous engage à pourvoir nos fabriques de chambres froides, il devrait voir à ce que les chemins de fer et des steamers soient munis d'installations susceptibles de maintenir le beurre à une température convenable. Il prétendra peut-être qu'il lui est impossible d'obtenir une température plus basse à bord des wagons de chemins de fer. S'il songe que les Swift et les Armour expédient chaque année de Chicago à New-York pour plusieurs millions de dollars de viandes, il en arrivera nécessairement à la conviction qu'il est possible d'obtenir dans les wagons une température plus basse que 53° ou 58°. Voici ce que déclare M. Knowlton :

M. Knowlton dit dans son rapport avoir constaté que la température du beurre, au moment où il est mis à bord des wagons, s'élève parfois à 58°, et très fréquemment à 52°. Il lui a été donné de constater quelquefois, mais quelquefois seulement, que la température du beurre était de moins de 48° à sa sortie des wagons ou de la fabrique. La plus basse température notée était de 38°, mais ce cas fut très rare.

Que le ministre me permette de lui rappeler ce qu'il a dit lui-même du service des wagons réfrigérants :

Je n'entends pas vous accabler de détails au sujet du service des wagons réfrigérants. Tous connaissent les faits; si quelques-uns d'entre nous ne les connaissent pas suffisamment, il leur sera facile de se renseigner complètement au sujet des tarifs et des règlements qui régissent le transport à bord des wagons réfrigérants qui font le service entre Montréal et quarante points différents. Ces wagons ne sont pas destinés à refroidir le beurre; on ne peut les maintenir à une température assez basse pour cela. Ils sont destinés à conserver frais le beurre qui y est délivré en cet état; s'il est à une température de 64° au moment où on le met à bord du wagon, il est impossible de le délivrer frais à Montréal. L'un des wagons arrivés à Montréal en meilleur état l'année dernière venait directement de Calgary. Le beurre qui s'y trouvait avait conservé une température de 48°. Si ce wagon a pu atteindre Montréal tout en conservant une température comparativement aussi basse, c'est qu'on avait pris soin de le pourvoir abondamment de glace pendant le trajet, et que le beurre était froid lorsqu'on le mit à bord.

Je me suis efforcé de faire voir l'avantage d'une basse température en matière de transport du beurre et du fromage depuis la fabrique jusqu'au marché. J'appellerai maintenant l'attention du ministre sur les appareils frigorifiques qu'il a fait installer à Woodstock, à Cowansville et autres endroits. Il y a quelques années, il faisait installer à Woodstock un appareil de six tonnes, mais il s'aperçut bientôt que ce n'était qu'un véritable jouet.

Il le fit enlever et tenta d'y substituer la circulation de l'air froid. Il affirme nettement qu'on obtient à la fabrique de Woodstock une température variant entre 55° et 58°. Croit-il vraiment que cette température soit susceptible de faire voir aux cultivateurs la nécessité qu'il y a de pourvoir leurs fabriques de chambres froides? Elle est très haute, et j'aimerais que le ministre la comparât à celle qu'on exige à bord des navires qui servent au transport du beurre de la Nouvelle-Zélande. Il a doté le pays d'établissements frigorifiques qui coûtent des milliers de dollars. Pourquoi ne les a-t-il pas munis d'appareils susceptibles de donner une température assez basse pour qu'on pût mettre les produits à bord des wagons et les transporter en meilleure condition?

Page 102 du rapport de l'inspecteur de l'industrie laitière, on constate que la température moyenne des chambres de maturation de Brockville fut, ces deux dernières années, de 74° pendant vingt-quatre jours. Est-il possible de compter sur des résultats satisfaisants avec une telle température? La température moyenne de ces chambres de maturation a été de 60° à 70°. C'est avec cela que le ministre cherche à faire comprendre au peuple la nécessité de ces installations. Je suis en faveur des chambres de maturation et des compartiments frigorifiques, mais à la condition qu'il soit possible d'y conserver en bon état le beurre, le fromage et les autres produits. Je crois