

Épizooties—Loi

Toujours au sujet du transport, je préconise qu'on accélère les modifications du chemin de fer à Midhurst, en Ontario, au nord de Toronto, afin de faciliter le transfert des animaux des trains aux camions et de là vers la destination finale. Il semble que les travaux entrepris il y a quelque temps à Midhurst par le Canadien Pacifique aient été ralentis ou pour une raison ou pour une autre et n'aient repris que récemment. Il est peu probable qu'ils soient terminés cet automne et qu'on puisse faire face au trafic important de bovins d'emboche qui a déjà commencé. Ce trafic de bétail représente habituellement près de 300,000 têtes chaque automne à l'heure actuelle. Il y a quelques années, ces chiffres étaient beaucoup plus élevés. Selon moi, les chemins de fer sont grandement responsables de cette baisse à cause des hausses considérables de leurs tarif-marchandises pour le bétail.

Je crois qu'il convient de signaler ici qu'une nouvelle hausse doit entrer en vigueur le 14 novembre. Depuis le 1^{er} janvier dernier, date de la levée du blocage, les hausses successives du tarif de transport du bétail ont atteint 64.4 p. 100 pour les wagons à bestiaux à un étage et 86.9 p. 100 pour les wagons à deux étages. Tel sera le niveau des hausses lorsque la dernière hausse entrera en vigueur le 14 novembre. Je crois qu'une digression s'impose. Le programme de restriction du gouvernement devrait sûrement s'appliquer dans ce domaine.

Je citerai maintenant un excellent éditorial paru dans le numéro d'octobre de la revue *Cattlemen*. L'article est intitulé «Les chemins de fer devraient faire des efforts.» Je cite:

Les chemins de fer ont mauvaise réputation quand il s'agit du transport des bovins d'emboche. C'est ce qui ressort de l'enquête que nous avons menée pour rédiger l'article sur le transport par camions dans l'Ouest publié dans le même numéro.

Voici quelques réflexions typiques: «Les chemins de fer se fichent tout simplement des éleveurs de bestiaux.»; «Il n'y a pas moyen de parler à qui que ce soit: ils se renvoient tous la balle.»; «Les chemins de fer pourraient faire beaucoup mieux.»

Les expéditeurs de bétail se sont plaints du manque de matériel nécessaire, de la mauvaise affectation des wagons. Le son de cloche est familier pour les observateurs du système de transport des grains. Mais sous ces impressions on trouve des cas de difficultés réelles. Les retards dans le transport des bêtes coûtent de l'argent aux éleveurs. Même si récemment en Ontario on a fait certaines changements, il faut faire davantage pour réduire le délai entre le ranch et le parc d'engraissement.

Le bétail ne peut être traité comme une cargaison en vrac. Les chemins de fer le savent. Il est vraiment étonnant que le CN et le CP aient fait si peu pour adapter leurs systèmes de transport de bétail aux exigences du transport du bétail d'emboche.

Les taux ne sauraient excuser la situation. Les taux pour les wagons à bestiaux de 40 pi. et à deux étages, entre Winnipeg et Toronto, ont augmenté de 49.4 p. 100 depuis décembre dernier et celui des wagons à un étage de 43 p. 100 sur la même période.

Ces chiffres comprennent la prochaine augmentation prévue pour bientôt.

Les camionneurs ont déjà eu un avant-goût de ces nouveaux tarifs de transport. Il est temps que les éleveurs bénéficient d'une concurrence réelle dans ce domaine.

A propos de cet éditorial, je pourrais ajouter que de toute évidence, les chemins de fer modifient les tarifs de transport du bétail sans craindre de se voir imposer un plafond, contrairement à ce qui se passe pour les tarifs de transport des grains, réglementés par la loi. Le résultat est plutôt évident.

J'aimerais ajouter quelques mots sur les nouveaux aspects du transport du bétail qui prend de plus en plus d'importance; ainsi, on transporte par camion le bétail des Prairies et même de la Colombie-Britannique jusqu'en Ontario. Cette forme de transport se répand de plus en

[M. Hargrave.]

plus. Pour le moment, environ 2,000 bêtes sont transportées par camion de l'Ouest à divers points en Ontario. C'est la première fois qu'on en transporte autant de cette manière. Le délai de livraison qui varie de 50 à 55 heures pour le transport de l'Alberta en Ontario est vraiment surprenant. Cela fait de un jour et demi à deux jours de moins que par chemin de fer. Les veaux sont en meilleure santé et les pertes sont moindres, mais le tarif est plus élevé. Le transport par camion coûte \$1 de plus par mille productif mais on réalise une économie de temps qui compense largement la différence de prix.

J'aimerais féliciter les camionneurs de leur initiative à cet égard et j'espère qu'ils atteindront leur objectif de 10 p. 100 en ce qui concerne l'acheminement complet d'un bout à l'autre du pays. Avant de laisser la question du transport, j'aimerais parler de difficultés qui se répètent presque à tous les automnes, c'est-à-dire la pénurie de wagons à bestiaux pour le transport de l'Ouest vers l'Est. Cela revient tous les automnes. Je pense que ce problème est attribuable à deux facteurs. Le premier, c'est que le retour s'effectue plus rapidement en raison du trajet direct par fer de Winnipeg à Toronto. Le second, bien sûr, c'est la concurrence apportée par les camionneurs qui, eux également, effectuent le retour très rapidement.

Le temps est maintenant venu pour moi, je crois, de faire certaines observations pratiques, à titre d'éleveur de troupeau, au sujet de la controverse sur la brucellose. Cette question a fait souvent la manchette l'an dernier. Encore une fois, c'est à titre d'éleveur de l'Ouest du Canada que je parle. Remontons aux débuts du programme.

Le programme de vaccination a été mis sur pied en 1950, au moment où le taux de contamination au Canada s'élevait à 8.5 p. 100. En 1957, grâce à ce programme, ce taux est tombé à 4.5 p. 100. Finalement, en 1966, après que premier programme général d'examen et d'abattage eut pris fin, ce taux est descendu à .02 p. 100. C'est là tout un succès.

● (1510)

L'année 1968-1969 marque le début de ce qu'on a appelé le recul du programme de vaccination. Je voudrais rappeler une chose au sujet de cette vaccination. Nous nous sommes aperçus à l'occasion de l'expédition de veaux vaccinés que ceux qui avaient été immunisés avec le vaccin 19 avaient plus tendance à l'anxiété que les veaux non vaccinés. En dépit de notre désir de suivre le programme qui avait été établi avec la collaboration des autorités provinciales et fédérales, nous commençons à voir d'un mauvais œil la vaccination des veaux juste avant leur expédition en wagons à bestiaux vers l'Est du Canada et nous avons été soulagés d'apprendre que ce programme commençait à passer de mode.

Je suis convaincu que le fait d'innoculer le vaccin 19 aux veaux avant de les charger dans les wagons à bestiaux a contribué à la mort de certains d'entre eux et à l'anxiété qui en a rendu d'autres malades. Nous traversons maintenant la période des «symptômes de réaction à la privation» de tout le programme anti-brucellose avant d'assister à son retrait complet. Je crois comprendre que le gouvernement compte mettre un terme à la vaccination des veaux en 1976 et que le vaccin sera alors probablement interdit une fois pour toutes.

Il est malheureux, à mon avis, que les membres de la profession vétérinaire ne se soient pas entendus sur ce point. Il semble exister une divergence d'opinions entre des vétérinaires du secteur privé et d'autres du service d'hygiène vétérinaire. Dans bien des cas, les vétérinaires privés ont donné leur appui au programme de vaccination pen-