

M. Stanfield: Les contrôles sont à la mode actuellement.

M. Hargrave: Je voudrais faire quelques remarques initiales sur les dispositions du projet de loi concernant le transport. Tout d'abord, je voudrais féliciter à nouveau le gouvernement et le ministre d'avoir effectué le transfert de la juridiction sur le transport des bestiaux de l'article 404 du Code criminel à la loi sur les épizooties dont l'application relève du ministère fédéral de l'Agriculture. C'est une excellente initiative attendue depuis longtemps.

Je parlerai surtout du transport des animaux, en particulier de l'Ouest vers ce qu'on appelle le centre et, parfois, vers l'extrémité est du pays. Je voudrais tout d'abord parler d'un mémoire très important intitulé «Exposé sur le transport des animaux», qui fut soumis au gouvernement dès 1973. Même s'il a été présenté le 17 janvier 1973, certaines parties sont fort d'actualité et je voudrais en citer de courts passages.

Le mémoire fut présenté à l'honorable Otto Lang, en sa qualité de ministre de la Justice, et au ministre de l'Agriculture (M. Whelan). Il a été réalisé par un comité mixte de la Fédération des sociétés de protection des animaux, de l'Association des éleveurs canadiens et de l'Association ontarienne de l'amélioration des races bovines, avec l'aide et la coopération du Canadien National et du Canadien Pacifique. Voici un bref extrait du document qui commence par ces mots:

Notre but est de faire adopter le genre de loi fédérale qui favorisera la mise en œuvre d'un système plus efficace et plus humain de transport des animaux, surtout. Nous sommes d'avis que le Code criminel n'est pas le moyen qui convient le mieux à l'application d'une pareille loi. Il faut, disons-nous une loi qui régira les conditions dans lesquelles le bétail est transporté tout en prévoyant les garanties aptes à rassurer le public.

On trouve plus loin dans l'exposé l'affirmation suivante:

Notre intérêt est donc de faire parvenir le bétail à sa destination finale dans les plus brefs délais raisonnables et à cette fin, il faut des modifications progressistes au Code criminel.

L'exposé ajoute:

Nous avons été fort satisfaits des essais effectués en 1972 et du trajet effectué d'une traite de Winnipeg à Toronto et au-delà. Cela a été très profitable.

La durée du trajet a été réduite dans bien des cas.

Puisque les bestiaux étaient toujours en mouvement, le réseau de chemin de fer et les parcs à bestiaux n'ont pas été encombrés et n'ont pas souffert d'arriérés ni de retards.

Les wagons restaient chargés pendant moins de temps et la disponibilité des wagons ne posait pas de problème crucial.

Le dernier point représenté, me semble-t-il, l'avantage pratique le plus important de ces trajets effectués plus rapidement à partir de l'automne de 1972. Le mémoire se termine par quatre recommandations qui sont encore des plus importantes, je crois, et je voudrais en donner lecture; les voici:

Nous voulons respectueusement clore ce mémoire en formulant les recommandations suivantes:

1) Que le ministre de l'Agriculture soit prié d'établir un comité spécial chargé de mettre au point des lignes directrices visant le transport des bestiaux de façon efficace et humaine.

2) Que le comité soit composé entre autres de représentants désignés par les chemins de fer, les associations de producteurs, telles l'Association canadienne des éleveurs de bovins, l'Ontario Beef Improvement Association et la Fédération canadienne des sociétés protectrices des animaux.

3) Que la nouvelle mesure législative fondée sur ces lignes directrices régissant le transport des bestiaux et devant être appliquée par le ministère de l'Agriculture du Canada, soit mise au point et présentée aussitôt que possible.

4) Que les moyens employés en 1972 pour le transport des bestiaux le soient de nouveau en 1973.

Épizooties—Loi

Bien que ces recommandations soient périmées, elles portent sur les expéditions de bestiaux antérieures aux trajets ininterrompus de Winnipeg à Toronto. Le rapport porte la date du 17 janvier 1973, il y a déjà presque trois ans, et nous commençons à peine à incorporer ces recommandations à la loi.

J'estime le moment venu de formuler certaines observations sur le transport des broutards à bord de wagons de chemin de fer et même de camions à destination de l'Ontario. J'ajouterais qu'elles se fondent sur une expérience de plus de 25 ans. Cette expérience, je l'ai acquise en m'intéressant à la vente de bétail à Walsh, dans le Sud de l'Alberta. Au cours de ces 25 années, nous avions l'habitude de charger et d'expédier entre 25 et 50 wagons de veaux et de broutards d'un an à destination de l'Ontario. Le député de Lethbridge (M. Hurlburt), qui était le crieur à la plupart de ces ventes, sait parfaitement de quoi je parle.

Le plus grand souci des acheteurs de l'Ontario a toujours été le risque de pertes par suite de mort ou de maladie. Ces pertes sont parfois très élevées, puisqu'il arrivait que de trois à vingt animaux par wagon—et même davantage—meurent en cours de route, ce qui constituait une perte considérable. Quand les animaux n'étaient pas morts, ils étaient très malades et il fallait des semaines et parfois des mois pour les ramener à la santé. Mes années d'expérience en tant qu'éleveur et expéditeur de veaux et de broutards d'un an m'ont appris ceci. Tout d'abord, on ne devrait expédier que des animaux sains, selon l'inspection sommaire d'un vétérinaire. On devrait s'efforcer de reconnaître les signes de fièvre, de pneumonie et de diarrhée, pour ne nommer que quelques symptômes.

● (1500)

On ne devrait pas dans toute la mesure du possible expédier les veaux le jour de leur sevrage. Dans la plupart des cas, en fait, on les expédie le lendemain de leur sevrage. Deuxièmement, on devrait faire boire les veaux avant de les faire monter à bord des wagons. J'estime que c'est là une chose très importante.

Troisièmement, chose de la plus haute importance, on devrait maintenir à un minimum le temps qu'il faut mettre au total pour le transport, ce qui inclut tous les arrêts de repos. Ce sur quoi je tiens à insister le plus à propos du transport des veaux entre les Prairies et l'Ontario, c'est que l'on devrait en maintenir la durée au minimum.

Quatrièmement, il ne devrait y avoir qu'un seul arrêt, à Winnipeg, pour donner à manger et à boire aux bêtes. Ce qui veut dire qu'il faudrait accomplir d'un seul trait le parcours entre Winnipeg et les points de destination en Ontario.

Ce qui veut dire également, en cinquième lieu, qu'il faudrait modifier l'ancien règlement fixant à 36 heures le délai de livraison pour le porter à 48 heures au moins. J'espère que ce point précis sera abordé avec les éleveurs de l'Ouest du pays et avec les engraisseurs et les acheteurs de l'Ontario tout comme avec les autorités ferroviaires lorsque cette décision sera intégrée au règlement. Il est bien connu qu'en diminuant la durée du transport, on peut réduire considérablement les pertes dues à la maladie. Le transport ininterrompu entre Winnipeg et Toronto est généralement bien accepté maintenant, mais cette modification des articles 31 et 32 est nécessaire pour apporter la sanction finale.