



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

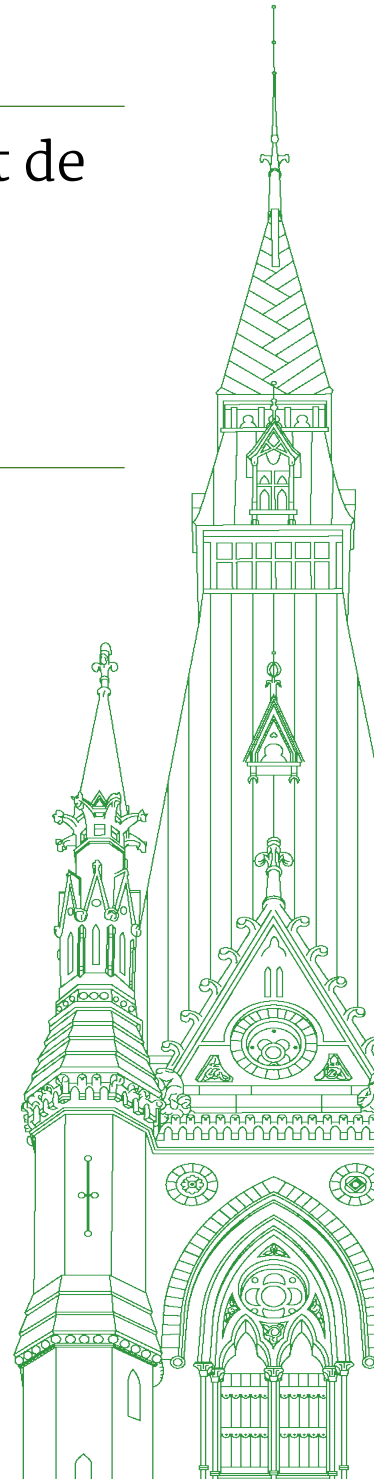
Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 078

Le jeudi 26 octobre 2023

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 26 octobre 2023

• (0815)

[Français]

Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 78^e réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Je vais commencer par quelques rappels. La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride. Les délibérations sont diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. À titre d'information, je précise que la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité. De plus, il est à noter que les captures d'écran et la prise de photos d'écran ne sont pas autorisées durant la séance.

Bonjour à tous mes collègues.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

[Traduction]

Tout d'abord, au nom de l'Association canadienne des bovins, nous accueillons Jack Chaffe, agent sans fonction fixe. Je suis très heureux de vous voir dans cette salle. Nous accueillons aussi Ryder Lee, son directeur général. Monsieur Lee, c'est un plaisir de vous revoir et je vous remercie de comparaître devant nous.

Du Conseil canadien du porc, nous accueillons René Roy, son président. C'est un plaisir de vous voir, monsieur Roy. Nous accueillons également Eric Schwindt, qui siège à son conseil d'administration et qui fait partie du groupe. C'est un plaisir de vous voir ici.

De l'Association nationale des engraisseurs de bovins, nous accueillons Cathy Jo Noble, sa vice-présidente. C'est un plaisir de vous revoir, madame Noble. David Fehr se joint aussi à nous par vidéoconférence. Il est le directeur principal des finances de Van Raay Paskal Farms Limited. C'est un plaisir de vous revoir. Merci de vous joindre à nous virtuellement.

Voici comment nous procédons, mesdames et messieurs. Nous vous accordons cinq minutes pour faire vos déclarations préliminaires, puis nous céderons la parole à nos membres pour qu'ils vous posent des questions.

Encore une fois, je vous remercie de votre présence pour nous parler d'un sujet important.

Je vais commencer par l'Association canadienne des bovins.

Je vous cède la parole, monsieur Chaffe ou monsieur Lee.

M. Jack Chaffe (agent sans fonction fixe, Association canadienne des bovins): Bonjour, monsieur le président, monsieur le

vice-président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous.

Je suis Jack Chaffe, éleveur de bovins et céréalier dans le sud-ouest de l'Ontario, dans la région de Stratford-Mitchell. Je suis président des Beef Farmers of Ontario et administrateur de l'Association canadienne des bovins. Je suis accompagné de Ryder Lee, le directeur général de l'Association canadienne des bovins.

J'ai l'habitude de comparaître devant des comités parlementaires pour parler de projets de loi. Cette comparution est donc nouvelle pour moi, car nous discutons du Règlement et de sa mise en œuvre.

Je ne pense pas qu'il y ait un grand écart entre ce qui se passe sur la route et ce que Transports Canada prévoit dans le Règlement. Cependant, de temps en temps, il y a des écarts. Il y a des durées maximales pendant lesquelles les conducteurs de véhicules utilitaires peuvent être au volant. Cela s'applique aux transporteurs de bétail. Le Règlement dont nous discutons aujourd'hui concerne principalement les chargements interprovinciaux. Si un conducteur reste dans les limites de sa province, ces limitations ne s'appliquent pas en général ou, plus justement, il appartient aux autorités provinciales de faire respecter les lois fédérales dans ces situations.

Les bovins transportés au Canada sont soumis à la Loi sur la santé des animaux, à la réglementation relative au temps en transit et à d'autres exigences relatives à ce transit. Je tiens à être clair: ce n'est pas la raison de notre présence ici, mais c'est très important. Les expéditeurs, les transporteurs et les récepteurs de bétail, soit les agriculteurs, les éleveurs et les engraisseurs comme moi, ont tous à cœur la santé des bovins avant que les animaux soient triés et évalués pour déterminer s'ils sont aptes à voyager, puis pendant et après le voyage.

Nous devons aussi nous soucier de la sécurité du véhicule, de son conducteur et des autres usagers de la route. C'est ce qui nous amène ici aujourd'hui. Notre secteur a un excellent bilan en matière de sécurité routière et animale, et nous ne demandons pas de modification à la réglementation. Nous demandons un libellé clair sur un aspect précis qui entre en jeu de temps à autre: les problèmes mécaniques, les fermetures de routes, les accidents et ce genre d'événements imprévisibles. Que se passe-t-il lorsque les heures de service d'un conducteur sont épuisées, mais que le chargement vivant ou les bovins n'ont pas été livrés? Très souvent, le conducteur poursuit sa route jusqu'à sa destination. En général, le conducteur termine le voyage, car c'est la meilleure chose à faire pour le chargement qu'il transporte. Cependant, qu'en est-il des règles? Il est alors fautif. Quelles sont les répercussions?

Il y a deux possibilités. La première, qui nous inquiète, est qu'il se voit infliger une amende ou d'autres mesures disciplinaires pour avoir fait ce qu'il fallait pour les animaux. C'est ce que nous dit le Règlement. L'autre possibilité est qu'il soit soustrait aux mesures d'application de la loi en raison du libellé du paragraphe 76(1) qui stipule:

Les exigences relatives aux heures de conduite, aux heures de service et aux heures de repos du présent Règlement ne s'appliquent pas en situation d'urgence au conducteur qui a besoin de plus d'heures de conduite pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule utilitaire et des autres usagers de la route ou la sécurité du véhicule utilitaire et de son chargement.

De concert avec d'autres collègues du secteur de l'élevage, nous avons demandé à Transports Canada de bien préciser que les préoccupations relatives au bien-être des animaux constituent une urgence, comme il est mentionné dans le Règlement.

Encore une fois, nous pensons que ce règlement — s'il est interprété comme nous pensons qu'il devrait l'être — pourrait bénéficier d'une interprétation et de directives plus claires, y compris en ce qui concerne les considérations relatives au bétail. De telles directives ne sont pas un outil nouveau pour le gouvernement. Nous demandons des précisions afin que les responsables de l'application du Règlement ne soient pas forcés de trancher. Avec les politiques de réglementation élaborées à Ottawa, nous avons constaté par le passé qu'elles sont mises en œuvre différemment à travers le pays. C'est ce que nous voulons éviter à l'avenir.

Enfin, j'aimerais souligner que les États-Unis ont trouvé un moyen de gérer cette marge de manœuvre en prévoyant une période tampon pendant laquelle les heures de début et de fin ne s'appliquent pas lorsque les conducteurs sont au travail. L'harmonisation avec ce système serait positive, mais on nous dit que cela nécessiterait une modification législative, et non une modification réglementaire.

Aujourd'hui, nous demandons une clarification immédiate de la réglementation en vigueur afin d'assurer la sécurité des transporteurs et du bétail.

● (0820)

Nous vous remercions de votre soutien constant à l'agriculture canadienne.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chaffe.

Chers collègues, cela doit être dû à l'heure matinale et au fait que je n'ai pas encore avalé mon café. Je voulais simplement souligner que, bien entendu, nous nous réunissons conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 19 octobre 2023. Nous commençons notre étude des dispositifs de consignation électronique et du transport des animaux. Je le précise au cas où les Canadiens qui nous regardent à la maison ne connaîtraient pas l'objet exact de notre étude.

Je tiens aussi à vous saluer, monsieur Shields. Vous remplacez Mme Rood. C'est un plaisir de vous retrouver de temps en temps au sein du Comité.

Très bien, nous allons passer au Conseil canadien du porc pour au plus cinq minutes.

La parole est à vous.

[Français]

M. René Roy (président, Conseil canadien du porc): Merci de l'invitation, monsieur le président.

Membres du Comité, je vous remercie de votre travail sur cette question.

Je m'appelle René Roy. Je suis président du Conseil canadien du porc et producteur de porc. Je suis accompagné ce matin de M. Eric Schwindt, membre du conseil d'administration du Conseil canadien du porc et producteur de l'Ontario.

Nous sommes impatients de proposer nos conseils au Comité sur ce dossier, et ce, pour deux principales raisons.

D'une part, nous comprenons l'importance de la réglementation concernant le volet du transport dans notre industrie. Nous prenons au sérieux le bien-être des animaux lorsqu'il est question de problèmes de transport. Nous avons participé activement à chaque processus visant à déterminer comment nous pouvons rendre ce volet de notre industrie plus sûr.

D'autre part, des réglementations rigides dans ce cas pourraient avoir un impact négatif sur les animaux, alors que nous essayons de les protéger. Le transport est stressant pour les animaux, et une limite rigide sur les heures de conduite peut signifier que les porcs devront être déchargés des camions ou que ceux-ci devront s'arrêter à 30 minutes ou une heure de leur destination, ce qui augmentera leur stress et leur causera des complications inutiles.

Nous ne cherchons pas à obtenir une exemption des exigences relatives aux heures de service ou aux dispositifs de consignation électronique. Nous demandons simplement une certaine flexibilité dans l'application des mesures, en cas de circonstances imprévues. Nous demandons aussi que cette flexibilité soit communiquée clairement.

● (0825)

[Traduction]

Actuellement, les conducteurs se trouvent dans une position difficile: soit se conformer aux réglementations sur les heures de service, soit faire ce qu'ils savent être le mieux pour le bien-être des animaux dont ils ont la garde, c'est-à-dire les amener à destination le plus rapidement et en toute sécurité possible. Contrairement aux conducteurs de fret, les conducteurs d'animaux vivants ne peuvent pas simplement s'arrêter dans une aire de repos et quitter leur service s'ils ne peuvent inopinément se rendre à destination et/ou décharger pendant leurs heures de service.

La plupart des remorques pour animaux sont ventilées passivement, ce qui signifie que la charge ne peut pas rester stationnaire pendant des périodes prolongées; elle doit rester en mouvement pour obtenir un débit d'air maximal et un contrôle de la température afin d'assurer la sécurité des animaux.

Idéalement, nous aimerions nous aligner sur le système des États-Unis ou avoir un système similaire où les transporteurs de bétail bénéficient d'une exemption des heures de service dans un rayon de 150 milles aériens autour de l'origine et de la destination de leur voyage. Il s'agit d'une exemption raisonnable qui donne aux conducteurs la flexibilité de livrer les animaux à leur destination dans les meilleurs délais et en toute sécurité.

À l'heure actuelle, nous avons demandé directement aux responsables de Transports Canada de mettre à jour le guide en vigueur pour traiter explicitement du bien-être des animaux. Cela apporterait de la clarté aux agents chargés de l'application des règles et rassurerait les transporteurs de bétail.

Monsieur le président, je suis prêt à répondre à toutes les questions.

Le président: Merci beaucoup. C'était très efficace. Merci, monsieur Roy.

Nous cédon maintenant la parole à l'Association nationale des engraisseurs de bovins.

Madame Noble, la parole est à vous.

Mme Cathy Jo Noble (vice-présidente, Association nationale des engraisseurs de bovins): Je remercie le Comité d'étudier cette question et d'inviter l'Association nationale des engraisseurs de bovins à comparaître.

Je suis accompagnée aujourd'hui de David Fehr, de Van Raay Paskal Farms, en Alberta. M. Fehr est bien placé pour répondre aux questions sur l'incidence de cette réglementation sur les activités quotidiennes de transport du bétail. Réservez-lui toutes vos questions difficiles.

Pour préciser, nous parlons aujourd'hui des règles de Transports Canada qui régissent les heures de service des conducteurs et qui sont mises en application au moyen de dispositifs de consignation électronique. Nous ne parlons pas des règles de l'ACIA qui exigent que les animaux en transit soient nourris, abreuvés et reposés, et nous ne les contestons pas. Nous ne cherchons pas à obtenir une exemption pour les DCE ou pour les heures de service des transporteurs de bétail. Nous demandons plutôt une certaine souplesse dans l'application de la réglementation en cas de circonstances imprévues, lorsque les conducteurs décident soit de respecter les heures de service, soit de livrer les animaux à leur destination.

Les transporteurs de bétail agissent de manière responsable. Ils planifient leurs itinéraires de manière à respecter les heures de service et ils prévoient une période tampon supplémentaire. Néanmoins, il arrive que des circonstances imprévues forcent les conducteurs à dépasser les heures de service qui leur sont allouées avant d'arriver à destination. Idéalement, nous aimerions nous harmoniser avec les États-Unis, où les transporteurs de bétail bénéficient d'une exemption des heures de service dans un rayon de 150 milles aériens de leur point d'origine et de destination.

Dans l'immédiat, nous demandons à Transports Canada de donner des directives claires à tous les agents chargés de l'application de l'article 76. L'article 76 du Règlement sur les heures de service permet de prolonger le temps de conduite en cas de conditions défavorables ou de situations d'urgence. Nous plaidons pour une directive nationale stipulant qu'un risque pour le bien-être des animaux constitue une situation d'urgence. Le secteur agricole a d'ailleurs soumis à Transports Canada un projet de libellé de cette directive.

Transports Canada a laissé entendre que nos préoccupations étaient déjà couvertes par l'article 76. Nous pensons que cet article est trop vague et laissé à l'interprétation à chaque agent chargé de l'application. C'est pourquoi nous demandons des directives concernant le bien-être des animaux. Nos secteurs et nos conducteurs veulent être assurés qu'une menace pour le bien-être des animaux est considérée comme une situation d'urgence et que la définition des « mauvaises conditions » inclut les accidents de la route, mais aussi des situations telles que le retard à la frontière pour une inspection vétérinaire de l'ACIA ou des problèmes de comportement inattendus et inhabituels des animaux.

Le secteur agricole a fait part de ses préoccupations à Transports Canada lors de l'élaboration de ce règlement. A cette occasion, on nous a informés que le bien-être des animaux ne faisait pas partie de son mandat. Transports Canada a demandé à ce secteur de fournir des données dont nous savons et dont le ministère sait qu'elles ne sont pas disponibles. Il s'agit notamment du nombre d'heures supplémentaires qui seraient nécessaires ainsi que leur endroit et la fréquence à laquelle elles se produiraient. Nous ne pouvons pas prévoir les retards imprévus au préalable. Par contre, nous avons de nombreux exemples, des exemples de première main, du caractère inapplicable de la réglementation pour les transporteurs de bétail et les animaux dont ils ont la charge, et je serais heureuse de vous en faire part.

Des fonctionnaires de Transports Canada ont aussi laissé entendre que nous demandions une exemption à l'article 16, mais ce n'est pas le cas. Nous avons aussi dit à Transports Canada que les données requises pour cette exemption ne sont pas disponibles au Canada.

Nous demandons à Transports Canada de modifier le Règlement, de donner des directives à ce sujet ou de déterminer la solution la meilleure et la plus opportune pour garantir que les transporteurs de bétail disposent de la souplesse nécessaire dans ces circonstances imprévues pour amener les animaux en toute sécurité à leur destination sans risquer de faire l'objet de mesures d'application de la loi.

● (0830)

Nous demandons une solution concrète, réaliste et opportune, et nous restons prêts à travailler avec le gouvernement pour trouver une solution.

Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Noble.

Je vais maintenant donner la parole à nos collègues pour qu'ils posent des questions.

Je pense que M. Steinley va commencer, pour six minutes.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Merci beaucoup.

Je remercie les témoins de leur présence.

J'ai été très heureux de présenter cette motion parce que l'on m'a fait part de nombreuses situations où, sans que ce soit la faute du conducteur, il y a simplement des retards dans le chargement ou dans les efforts déployés pour se rendre à destination. Voilà pourquoi cette motion a été présentée.

Merci beaucoup pour votre proposition en vue d'harmoniser notre réglementation avec celle des États-Unis afin de faciliter un peu la tâche de notre secteur de l'élevage.

Tout d'abord, j'aimerais demander à M. Lee ou à M. Chaffe où un camionneur pourrait s'arrêter pour décharger le bétail en toute sécurité s'il a dépassé ses heures de travail? Comme les témoins l'ont dit, les camions sont construits pour faire circuler l'air. Où un conducteur de camion pourrait-il se garer et décharger le bétail s'il devait le faire lorsqu'il dépasse ses heures de service?

M. Ryder Lee (directeur général, Association canadienne des bovins): Allez-y.

M. Jack Chaffe: Je vous remercie de la question.

Je vais utiliser l'exemple suivant. Dans notre parc d'engraissement, nous amenons beaucoup de veaux de l'Ouest du Canada en Ontario. Il faut s'arrêter à Thunder Bay pour les nourrir, les abreuver et les laisser se reposer. Il peut arriver que vous chargiez du bétail en Saskatchewan, que vous traversiez la province et que vous prévoyiez d'arriver à Thunder Bay à temps pour prodiguer ces soins. Si vos heures de service sont épuisées et que vous êtes à deux heures de Thunder Bay, il n'y a pas d'endroit où décharger au milieu de nulle part. Vous devez disposer des installations nécessaires pour décharger correctement les animaux et les recharger sans les blesser ou les stresser indûment.

Dans cette situation, le conducteur poursuivrait sa route jusqu'à Thunder Bay, mais il dépasserait ses heures de conduite.

M. Warren Steinley: Combien y a-t-il d'installations de ce genre au Canada, comme celle de Thunder Bay?

M. Jack Chaffe: Les seules stations d'alimentation, d'eau et de repos prévues à cet effet sont celles de Thunder Bay. À l'heure actuelle, elles sont utilisées au maximum de leur capacité.

M. Warren Steinley: C'est la situation, surtout pendant la campagne d'automne de vente de veaux.

Pouvez-vous nous donner un exemple ou une idée de la longueur de la file d'attente à Thunder Bay, pour charger et décharger le bétail?

M. Jack Chaffe: À l'heure actuelle, il est recommandé à la plupart des conducteurs de téléphoner à l'avance pour s'inscrire au déchargement. Parfois, il peut y avoir une ou deux heures d'attente pour le déchargement.

• (0835)

M. Warren Steinley: Pour le Comité et mes collègues qui y siègent... Je pense que c'est là le noeud du problème. C'est au moment du chargement et du déchargement que l'on perd des heures de service et que les problèmes de transport entrent en jeu. Si quelqu'un a déjà chargé du bétail, il sait qu'il y a parfois des problèmes. Il y a des retards. Je pense que c'est là qu'il faut faire preuve d'une certaine souplesse pour notre bétail. Il en va de la sécurité des animaux, surtout lorsque vous traversez le pays d'est en ouest ou d'ouest en est. Il n'y a qu'une seule installation dans ce pays où l'on peut décharger et charger du bétail. C'est pourquoi nous avons besoin d'un peu plus de flexibilité.

Madame Noble, pouvez-vous nous donner quelques exemples de vos membres pour expliquer pourquoi cette flexibilité est nécessaire?

Mme Cathy Jo Noble: Je vais demander à M. Fehr de répondre, car c'est son quotidien.

Allez-y, monsieur Fehr.

M. David Fehr (membre, dirigeant principal des finances, Van Raay Paskal Farms Ltd., Association nationale des engraisseurs de bovins): Je vous remercie.

Nous sommes un exploitant de parc d'engraissement dans le sud de l'Alberta et nous importons des bovins d'engraissement du Nord-Ouest du Pacifique aux États-Unis. Nous allons jusqu'en Californie, au Nebraska, dans les Dakotas, etc. Nous rencontrons des obstacles météorologiques ou obstacles routiers, tous ces différents éléments, et nous avons affaire à toute une série d'organisations et d'autorités réglementaires différentes. Lorsque nous importons des bovins d'engraissement des États-Unis, nous devons traiter avec un vétérinaire agréé par l'USDA. Le transport doit être approuvé — la de-

mande d'approbation doit être soumise à Washington — et il y a toute une série de facteurs et de couches qui causent des retards tout au long de ce processus.

Une certaine flexibilité à la fin et au début du voyage permet vraiment à ces conducteurs de se détendre, de prendre leur temps et de faire leur travail en toute sécurité en gardant à l'esprit la considération la plus importante, c'est-à-dire le bien-être des animaux.

M. Warren Steinley: Si nous suivions la même voie qu'aux États-Unis, pensez-vous que cela résoudrait une grande partie des problèmes que nous éprouvons lorsqu'il s'agit d'avoir une certitude et de laisser un peu plus de discrétion à nos conducteurs?

M. David Fehr: Oui, je le pense. Aux États-Unis, comme 90 % des kilomètres parcourus par nos transporteurs le sont aux États-Unis, nous estimons qu'il est beaucoup plus facile de transporter du bétail dans cette zone géographique qu'au Canada. L'aspect sur lequel je veux vraiment insister, c'est que nous faisons un très bon travail pour nous assurer d'avoir des installations en place où déposer notre bétail au cas où un événement se produirait.

Je prendrai l'exemple de la Californie. On ne peut pas aller de la Californie au sud de l'Alberta d'une traite. Il serait imprudent d'essayer de le faire, c'est pourquoi nous avons des installations pour accueillir ces animaux. Il s'agit d'installations approuvées par l'USDA. Les animaux y sont déposés. Ils sont inspectés par un vétérinaire. Ils sont étiquetés. Ils bénéficient de services vétérinaires si nécessaire. Ils font ensuite le reste du voyage.

Je tiens à insister vraiment sur le fait que nous faisons tout en notre pouvoir pour respecter les règles relatives aux heures de service, mais il est impossible de tout prévoir. Il se peut que les animaux ne coopèrent pas ou qu'ils ne soient pas prêts. Il peut arriver qu'un ranch ne trouve pas un animal et qu'il faille aller le chercher. Tous ces éléments entrent en ligne de compte. Il est très important d'avoir cette flexibilité.

Le président: Merci beaucoup à vous deux.

Nous allons maintenant donner la parole à M. MacDonald pour six minutes.

M. Heath MacDonald (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Ma question s'adresse à l'Association canadienne des bovins.

Je vis à l'Île-du-Prince-Édouard. Nos produits porcins vont au Québec, ou y allaient. Le transport va maintenant être encore plus long après la fermeture de l'usine d'Olymel. Nous continuons à expédier du bétail au Québec, pour de nombreuses raisons, même si nous avons une usine de transformation du boeuf sur l'Île-du-Prince-Édouard.

En ce qui concerne la réglementation en vigueur concernant les DCE, que devons-nous faire? Donnez-moi quelques exemples de ce que le Règlement devrait prévoir, à votre avis, dans le cas d'un voyage au Québec à la mi-février, par exemple.

M. Ryder Lee: Oui, comment résoudre le problème que pose le Canada?

Vous avez également soulevé un point important. Ce n'est pas que tout votre bétail s'en va à tel endroit, mais la possibilité que tel endroit puisse acheter un chargement de temps en temps est très importante pour votre marché en tant que producteur. Cet autre acheteur pousse votre acheteur local à être honnête, et il est très important, dans tout le pays, d'avoir cet accès et cette concurrence pour vos animaux.

Comme un intervenant d'en face l'a dit, nous avons besoin d'une certaine souplesse pour être sûrs d'arriver, et c'est ce que nous faisons. Nous ne cherchons pas à prolonger les heures de travail au-delà de ce qui a été proposé. Les DCE ont créé une ligne dure, alors qu'auparavant, je pense que les gens trouvaient un moyen d'être souples à l'intérieur du système. Nous ne reviendrons pas en arrière. Les entreprises de camionnage l'apprécient, mais dans la solution trouvée aux États-Unis, le compte à rebours ne commence pas tant que le camion n'est pas chargé et qu'il n'a pas parcouru quelques kilomètres au début, et les heures ne s'ajoutent pas à la fin, pour tenir compte de ce qui s'est passé pendant le transport. Il s'agit peut-être d'un problème à la frontière. Je ne sais pas si les traversiers font la file pour quitter l'île. Il y a une inspection vétérinaire à la frontière. Avez-vous déjà emprunté l'autoroute 400 qui s'était transformée en parc de stationnement pendant un certain temps?

Tous ces facteurs seraient réglés par cette mesure, avec une période tampon au début pour régler certains des problèmes que M. Fehr a mentionnés ou une période tampon à la fin pour acheminer les animaux jusqu'à destination. C'est ce qu'il y a de mieux pour eux.

● (0840)

M. Heath MacDonald: De toute évidence, vous êtes tous au courant de la question de la biosécurité. Bien que la plupart des discussions aient porté sur les emplacements fixes, il est évident que nous prenons également en compte les enjeux liés à la biosécurité lors du transport d'animaux.

Peut-être pourriez-vous nous parler de l'importance des règles connexes en matière de biosécurité et d'arrêt en bordure de la route.

Quelqu'un souhaite-t-il en parler brièvement?

M. Eric Schwindt (directeur, Ontario Pork): Bien sûr. Dans l'industrie porcine, la biosécurité est assurément la priorité. Chaque fois que nous chargeons et déchargeons un porc dans de nouvelles installations, il y a un risque accru, par exemple, de pneumonie à mycoplasme et d'autres maladies nocives pour l'animal. Je ne saurais trop insister sur le fait que le chargement et le déchargement de l'animal constituent les moments les plus difficiles du voyage. Chaque fois que nous devons nous arrêter une fois de plus, le remède est pire que le mal en ce qui concerne le stress et les conséquences pour l'animal.

M. Heath MacDonald: Monsieur Schwindt, je ne connais pas d'arrêts de transport dans le Canada atlantique en direction du Québec.

Monsieur Roy, est-ce que cela se fait maintenant, ou cela s'est-il déjà fait? Maintenant que nous allons devoir transporter nos porcs encore plus loin au Québec, y a-t-il à votre connaissance des endroits où mes éleveurs s'arrêteraient?

M. René Roy: Comme producteurs, nous planifions nos déplacements. Par exemple, si c'est plus long que le temps prescrit, nous planifions un arrêt ailleurs. Le problème, c'est qu'il y a des imprévus. Nous n'atteignons pas le lieu d'arrêt prévu, ce qui accroît le

risque pour la biosécurité, bien sûr, mais aussi pour le bien-être des animaux.

À l'heure actuelle, si le trajet dépasse 10 heures, les producteurs affectent normalement deux conducteurs. Ils trouvent un moyen, mais même avec deux conducteurs, le dispositif de consignation électronique demeure un défi. S'il y a d'autres raisons... Si un seul conducteur est disponible, pour quelque raison que ce soit, vous êtes pris avec un cadre législatif très rigide qui peut poser problème.

Mais, oui, pour les producteurs, si les heures de travail sont plus longues que prévu, ils peuvent planifier un arrêt ailleurs sur la route.

M. Heath MacDonald: J'ai une autre remarque à faire. Pouvez-vous donner des exemples, pour tous ceux qui nous écoutent aujourd'hui, de cas où cela a été un obstacle et où des situations très malheureuses se sont produites, qu'il s'agisse de conditions météorologiques ou d'accidents de la route, ou que le camion soit tombé en panne?

M. Ryder Lee: Nous en avons plusieurs. Je ne pense pas que nous puissions les qualifier de données scientifiques, mais nous avons des anecdotes. Un exemple est le fait d'être retenu à la frontière. Si vous importez des animaux des États-Unis, vous avez besoin d'une présence de l'ACIA, et c'est toujours imprévisible. Il y a aussi les fermetures de routes par la GRC qui prolongent le voyage, car vous devez alors prendre un chemin complètement différent. Ensuite, il faut essayer d'atteindre un endroit où l'on trouvera de la nourriture, de l'eau et du repos. Je pense que M. Roy en a parlé. Là aussi, il y a un risque. La solution de rechange est de faire de la vitesse et d'arriver à destination, ce qui n'est pas gagnant non plus.

Quand il n'y a plus de souplesse, on fait ce qu'on doit faire. C'est ce genre de choses, et ce n'est pas gagnant non plus. C'est un autre élément que nous recherchons. Cette souplesse vous donne la possibilité de dire: « Je peux arriver à bon port et le faire d'une manière raisonnable ».

● (0845)

Le président: Merci, monsieur Lee.

Merci, monsieur MacDonald.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Perron pour six minutes.

M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Monsieur Roy, dans votre allocution de départ, vous avez mentionné que le transport pouvait être très stressant pour le bétail et que, si le trajet devait être allongé ou si on devait décharger les camions puis les charger de nouveau, on augmenterait le stress des animaux.

Pourriez-vous détailler un peu cet aspect?

M. René Roy: Je vais vous donner un exemple très concret d'un défi ou d'un problème qui peut se poser.

Lorsque les animaux embarquent dans les camions, ils passent à un nouvel environnement et c'est stressant pour eux. C'est donc un moment où les risques de blessures sont plus grands. Une fois que les animaux sont dans le camion, si la durée du transport est longue, ils vont se coucher. Il y a donc beaucoup moins de risques de blessures. En effet, un animal couché risque moins de tomber et de se blesser ou de blesser d'autres animaux. Si jamais les délais sont raccourcis pour le transport des animaux, il se peut qu'on doive décharger les camions et faire descendre les animaux dans un endroit imprévu, dans des conditions qui ne sont pas optimales. Cela fait augmenter les risques pour la sécurité non seulement des animaux, mais aussi de ceux qui manipulent ces animaux.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Vous avez aussi parlé de ventilation passive et mentionné que c'était important de garder le camion en mouvement.

Qu'arrive-t-il dans des situations où vous êtes pris sur la route, par exemple s'il y a un accident sur l'autoroute et que la circulation est arrêtée?

M. René Roy: Au Québec, nous avons eu une année où nous avons dû transporter des porcs sur de très longues distances, pour les raisons que la plupart d'entre vous connaissent. Nous avons...

Pardonnez-moi, j'ai perdu le fil de ma réponse.

M. Yves Perron: Je parlais du fait qu'il est important que les camions soient ventilés et restent en mouvement.

M. René Roy: Pour que la ventilation fonctionne bien, nous devons rouler à une certaine vitesse. Lorsqu'il fait chaud, nous diminuons le nombre de porcs dans nos camions pour que la ventilation soit meilleure. Cependant, lorsqu'il fait chaud, il fait chaud, et les animaux dégagent de la chaleur. Dans un endroit fermé, si le camion ne bouge pas, il n'y a pas de courants d'air possibles, alors la température augmente, ce qui pose un risque supplémentaire.

Il nous est arrivé de devoir passer à travers certains endroits où une route était fermée, par exemple. En plein hiver, un autre phénomène se produit: les animaux qui se trouvent sur les bords risquent d'avoir des engelures, alors que ceux qui se trouvent au centre du camion ont trop chaud.

La ventilation passive permet d'équilibrer les températures à l'intérieur du camion.

M. Yves Perron: Si je comprends bien, vous avez un souci constant du bien-être des animaux pendant le transport.

La demande qui est présentée devant notre comité ce matin doit certainement avoir des répercussions économiques, mais ce n'est pas l'objectif de votre demande. L'objectif, c'est de garantir le bien-être des animaux au maximum, n'est-ce pas?

M. René Roy: C'est exact.

Nous ne demandons pas d'augmenter systématiquement notre flexibilité. Ce que nous demandons, c'est que nous ayons une flexibilité en cas d'urgence ou d'imprévu.

M. Yves Perron: On a mentionné l'exemple des États-Unis, où il y a un genre de flexibilité comme ce que vous demandez. Dans le fond, c'est un peu l'objectif de votre demande: vous voulez une mesure similaire.

Or, comment va-t-on contrôler, par la suite, les cas où on utilisera cette flexibilité justifiée? A-t-on prévu un processus, aux États-Unis? Comment fait-on pour savoir que c'est respecté et que

cette flexibilité ne sera pas utilisée par tout le monde sur une base régulière, par exemple?

M. René Roy: Mme Noble a soulevé la question d'inclure cette flexibilité pour les situations imprévues, et c'est ce que nous demandons, dans le fond.

Il faut reconnaître que ce n'est pas tout le monde qui connaît bien le milieu agricole. Si cet élément n'est pas clarifié dans la loi, les agents de la paix, dont le rôle est de faire appliquer la loi, ne comprendront pas nécessairement la situation. Si on précise dans la loi que les transporteurs d'animaux ont cette flexibilité dans des circonstances particulières, qu'ils doivent d'ailleurs justifier par des documents, tout le monde y trouvera son compte.

● (0850)

M. Yves Perron: J'en comprends donc que vous voulez une clarification de l'article.

Madame Noble, dans votre énoncé, vous avez mentionné quelque chose qui m'a troublé. Vous avez affirmé que Transports Canada avait dit que la santé animale ne faisait pas partie de son mandat. Or, on ne peut pas réglementer le transport de quelque chose sans se préoccuper de cette chose, particulièrement s'il s'agit non pas de choses, mais d'êtres vivants. Je trouve cela un peu sur-réaliste.

Vous et M. Roy avez dit vouloir une clarification de l'article. Avez-vous déterminé précisément quel article réglementaire devrait être modifié et trouvé une formulation? Avez-vous des légistes qui ont rédigé une proposition? Le cas échéant, vous pourriez fournir une proposition au Comité, pour que nous puissions en prendre connaissance et l'inclure dans notre rapport.

[Traduction]

Le président: Nous sommes vraiment près de la fin.

Pourriez-vous essayer de répondre en 30 ou 40 secondes?

Mme Cathy Jo Noble: Bien sûr.

Il y a la demande idéale. L'idéal, c'est de faire comme aux États-Unis et d'avoir un rayon de 150 milles aériens. Il faudra du temps et ce sera plus difficile à obtenir, mais c'est notre idéal. Sinon, très immédiatement, très facilement, dans l'article 76 de la directive, il faudrait préciser qu'un risque pour le bien-être des animaux est une urgence.

Monsieur Perron, nous avons envoyé à Transports Canada un libellé que je suis heureuse de vous communiquer. Comme ils ne le rédigeaient pas, nous l'avons rédigé et nous avons dit: « C'est tout ce que nous demandons ». Je peux vous le communiquer. C'est la réponse la plus immédiate et la plus opportune à cet enjeu. Dans un monde idéal, nous nous alignerions sur les États-Unis, mais nous savons que ce n'est pas une solution facile ou rapide, et nos conducteurs sont sur la route en ce moment même à essayer de gérer cette situation. Il se peut donc qu'il y ait deux phases.

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant le tour de M. MacGregor pour six minutes.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NDP): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier chacun d'entre vous d'être ici. Je pense que vous avez tous présenté des arguments très clairs, et je vois certaines similitudes dans vos allocutions préliminaires. Les deux thèmes principaux qui en ressortent sont, je pense, un libellé clair et concis et une certaine souplesse.

La réglementation du transport n'est pas un sujet dont nous sommes saisis très souvent. J'ai pris connaissance d'un sondage mené auprès de l'industrie du camionnage de l'Ontario. Il a été réalisé auprès de conducteurs, d'employeurs et de superviseurs. Ils ont dressé une liste des 10 principaux facteurs de fatigue des conducteurs. Le premier était les retards dus à la circulation. Le deuxième était le manque de repos et un sommeil irrégulier. Le troisième facteur était le stress, qui peut inclure la pression exercée par les patrons ou les répartiteurs et le fait d'avoir un chargement vivant. Je pense que les trois principales conditions de la fatigue du conducteur peuvent s'appliquer aux situations dont nous avons entendu parler aujourd'hui.

Je comprends ce que vous nous présentez, et je pense que c'est raisonnable, mais je me demande si chacun d'entre vous peut parler de ses conversations avec l'industrie du camionnage. Que vous ont dit les conducteurs? Ont-ils l'impression que vos demandes répondent aux préoccupations qu'ils ont exprimées?

Avec ces gros camions de transport, lorsqu'un événement grave se produit, c'est catastrophique, non seulement pour eux et pour les animaux qu'ils transportent, mais aussi pour les autres usagers de la route.

Si l'un d'entre vous peut nous faire part de ses conversations avec l'industrie du camionnage, ce serait apprécié.

Mme Cathy Jo Noble: Bien sûr.

Je ne suis pas contre ce que vous dites, et c'est la raison pour laquelle nous ne demandons pas une exemption totale pour les DCE, parce que la sécurité de nos conducteurs est aussi une priorité.

Les conducteurs nous disent qu'ils ressentent une certaine pression parce qu'ils essaient de conduire le bétail à une destination sûre à l'intérieur de ces heures de service. Je tiens à souligner que nos demandes concernent des circonstances imprévues.

Si cette modification est apportée, le secteur aura des comptes à rendre, car si un agent d'application de la loi examine les données de votre DCE et constate que vous dépassez vos limites tous les jours, nous ne parlons plus d'imprévus. Nous devons rendre des comptes, et nous le ferons. Ce ne sont pas les intervenants qui le demandent. C'est l'occasion où, une fois par mois ou par trimestre, les conducteurs se trouveront dans une situation difficile et ils ne sentiront pas qu'ils doivent faire de la vitesse ou agir dangereusement pour s'assurer que les animaux sont eux aussi en sécurité.

J'espère que cela vous sera utile.

● (0855)

M. Alistair MacGregor: Oui.

Quelqu'un d'autre veut-il intervenir?

M. Eric Schwindt: Si vous le permettez, je pense que cela ajoute une couche de stress supplémentaire pour nos conducteurs, dans la mesure où ils n'ont pas d'autre choix s'ils veulent surmonter ces obstacles pour faire leur travail. Ils n'ont qu'une seule option dans ce cas, et c'est d'arriver à l'heure. En introduisant de la souplesse, vous réduisez le stress et l'incitation à des activités dangereuses.

Nos camionneurs se soucient de leur gagne-pain. Ils se soucient des autres véhicules sur la route, mais aussi des animaux dont ils ont la charge. En leur imposant un stress supplémentaire, nous n'améliorons pas la sécurité. Nous ne faisons qu'aggraver la situation.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie.

Dans le cadre de l'examen de la motion de M. Steinley, nous espérons inviter le ministre des Transports, ou à tout le moins, un représentant de Transports Canada.

Madame Noble, dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que Transports Canada avait besoin de certaines données qui, selon vous, sont impossibles à fournir. J'essaie simplement de comparer... Nous essayons d'harmoniser beaucoup de choses avec notre voisin du sud, les États-Unis. Dans les données dont vous disposez, pourriez-vous en communiquer à Transports Canada sur la fréquence de ce genre d'incidents où un conducteur arrive à la fin de la période où il devrait se reposer, mais où il a encore la charge d'une cargaison vivante et il lui reste encore une grande distance à parcourir? Est-ce que cela n'a pas été accepté par Transports Canada comme base ou justification pour modifier ces dispositions?

Je me demande si vous pourriez nous donner un peu plus de détails sur ces conversations avec Transports Canada, car cela nous éclairerait lorsque nous aurons peut-être la possibilité de poser des questions au ministre des Transports.

Mme Cathy Jo Noble: Bien sûr.

La conversation initiale avec Transports Canada allait comme suit: « Nous ne participerons pas à cette conversation, ce n'est pas notre mandat », mais nous sommes persévérants et nous avons poursuivi les conversations avec eux.

On nous demande des données que nous n'avons pas. Susan Fitzgerald comparait devant vous après nous. Elle représente la Canadian Livestock Transporters' Alliance et elle pourra parler en détail des données que nous avons et que nous n'avons pas.

Nous sommes ici parce que nous voulons une solution. Nous voulons que Transports Canada s'assoie à la même table que nous et propose une solution réaliste, et non pas « planifiez mieux vos itinéraires », parce que c'est ce qu'on nous a dit, ou « prenez deux conducteurs ».

Il y a une pénurie de conducteurs pour le transport du bétail. Nous faisons de notre mieux. Nous avons présenté des demandes de nature prescriptive en ce qui concerne ces directives, mais nous sommes ouverts à d'autres options. Nous avons simplement besoin d'une solution pour réaliser notre objectif, soit d'acheminer ces animaux en toute sécurité et d'assurer également la sécurité de nos conducteurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacGregor.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Lehoux pour cinq minutes.

M. Richard Lehoux (Beauce, PCC): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. Steinley.

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

J'ai une question rapide pour vous, monsieur Roy.

Étant donné la fermeture de l'usine d'Olymel dans la région de la Beauce, qui abattait au moins 35 000 porcs par semaine, du transport supplémentaire sera nécessaire.

Selon les discussions que vous avez eues avec les transporteurs, où en est-on actuellement? La fermeture de l'usine va se faire dans un avenir très rapproché; c'est prévu pour décembre prochain.

M. René Roy: Normalement, cela ne devrait pas avoir de conséquences sur le transport, puisque les mesures que nous examinons présentement s'appliquent lorsque c'est au-delà de 10 heures, à moins de circonstances exceptionnelles, bien sûr. Au Québec, la plupart des porcs vont être redirigés vers d'autres abattoirs.

M. Richard Lehoux: Il faut quand même tenir compte de la dynamique dont mon collègue d'en face parlait tout à l'heure. En effet, la majorité des porcs des Maritimes sont redirigés vers des abattoirs du Québec. Est-ce qu'il y aura un effet en cascade qui fera que certains porcs seront redirigés davantage vers l'Ontario, ou est-ce que les porcs seront tout simplement transportés sur de plus longues distances, auquel cas il pourrait y avoir des conséquences?

M. René Roy: Vous avez totalement raison. Il y a des porcs qui vont devoir être transportés sur de plus longues distances.

J'aimerais souligner le fait que, ce que nous demandons, en réalité, c'est de ne pas traiter nos animaux comme on traiterait des cargaisons de papier hygiénique. Quand nous arrêtons sur le bord du chemin, ce n'est pas la même réalité, et nous voudrions que cette réalité soit prise en compte dans la réglementation.

• (0900)

M. Richard Lehoux: J'apprécie votre commentaire, monsieur Roy. C'est vrai, ce que vous dites. Souvent, ici, on semble s'imaginer qu'on travaille avec de la mécanique, mais ce n'est pas le cas. Ce sont des animaux, ce sont des êtres vivants. Ce serait pertinent que le législateur en tienne compte dans ses réflexions.

La flexibilité des règles, c'est ce que vous demandez. Un peu à l'image de la réglementation américaine, une certaine flexibilité pourrait être accordée. Je vous ai entendu dire tout à l'heure que vous vouliez respecter les normes, en fin de compte, mais que des circonstances particulières pouvaient survenir, que ce soit de mauvaises conditions météorologiques ou les camions qui ont des bris mécaniques. Il faut dire aussi que les stations destinées à faire débarquer et rembarquer les animaux leur occasionnent un stress important. Il y a donc des conséquences, ne serait-ce que sur le plan de la biosécurité.

M. René Roy: Vous avez absolument raison. Nous planifions nos déplacements pour nous rendre à destination, mais c'est en fonction de journées normales. Nous ne planifions pas nos déplacements en fonction de circonstances extrêmes qui vont nous empêcher de nous rendre à destination. Nous voulons avoir de la flexibilité précisément dans les circonstances où nous ne pouvons pas nous rendre à destination, et ce, pour des raisons liées au bien-être des animaux, mais aussi à la biosécurité, bien sûr. Sinon, cela peut entraîner des problèmes pour les animaux qui sont transportés, mais aussi pour les animaux qui sont dans les régions en question, parce que certaines maladies peuvent être transmissibles par l'air.

M. Richard Lehoux: Merci, monsieur Roy.

Pour ce qui est du transport, cela peut aussi occasionner de l'anxiété chez les transporteurs, les camionneurs et les chauffeurs.

Je cède le reste de mon temps de parole à M. Steinley.

[Traduction]

M. Warren Steinley: Monsieur Fehr, j'aimerais que vous précisez un point. Lorsque nous élaborons ces plans, ils ne sont pas ponctuels. Pouvez-vous nous expliquer, d'un point de vue logistique, comment se déroule votre journée lorsque vous transportez du bétail et des animaux? Je tiens à ce que le comité comprenne bien que vous prenez l'itinéraire au sérieux et que vous le planifiez.

M. David Fehr: Merci pour cette question.

Je prendrai l'exemple du transport de bovins d'engraissement depuis l'Idaho. Ce transport est planifié une semaine à l'avance. Nous communiquons avec les vétérinaires. Nous leur avons fourni des dossiers leur indiquant qu'ils doivent rassembler tous les documents nécessaires à l'importation. Nous communiquons avec le vétérinaire de l'ACIA. Nous communiquons avec les responsables du chargement des animaux — par exemple, le centre de tri ou une autre installation — et nous veillons à ce que nos conducteurs puissent arriver dans les délais requis et rentrer chez eux dans les délais requis.

C'est très planifié. Je ne saurais trop insister sur ce point.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup, je comprends.

Il ne me reste que quelques secondes. Je voudrais dire une chose à M. MacGregor. Je pense que la raison pour laquelle il n'y a pas de données sur le nombre de conducteurs qui font des heures supplémentaires dans des circonstances imprévues est qu'ils ne veulent pas ébruiter le fait qu'ils ne respectent pas les règles, et je pense donc qu'il sera difficile de répondre à cette demande. C'est probablement la raison pour laquelle les données ne sont pas disponibles. Je m'adresse à mon collègue, M. MacGregor.

Enfin, quelles sont les conséquences pour les conducteurs s'ils se font arrêter alors qu'ils ont dépassé leurs heures de service? Ce serait stressant pour eux. Je veux simplement savoir le risque que courent les conducteurs et l'entreprise en cas de dépassement des heures de service prévues.

M. David Fehr: Une amende peut être infligée aux conducteurs eux-mêmes, et cela a aussi un impact sur le transporteur, par exemple, sur les coûts d'assurance et tous ces autres facteurs. Plus important encore, je pense que le plus gros problème est que le conducteur doit choisir ce dont il va s'occuper. En fin de compte, il a la responsabilité de prendre soin des animaux, et c'est sa plus grande priorité.

Les conducteurs prennent toujours en compte tout le reste. Quelqu'un a parlé de la fatigue et de tous ces différents aspects. Nous formons nos conducteurs pour qu'ils en soient conscients. Nous avons des conducteurs qui s'arrêtent sur le bord de la route pour faire une sieste de 20 ou 30 minutes, simplement pour se rafraîchir et recharger leurs batteries s'ils se trouvent dans cette situation, puis ils poursuivent leur route, et c'est extrêmement bénéfique.

Le président: Je vous remercie.

C'est maintenant le tour de M. Drouin pour cinq minutes.

[Français]

M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

Je vais débiter par une question à M. Roy, pour mieux comprendre. Bien sûr, je comprends quel est l'enjeu, mais je pense à un aspect en particulier.

D'après la réglementation de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, on peut transporter un animal jusqu'à 36 heures, en moyenne, sans lui donner d'eau et sans arrêter. En revanche, un chauffeur doit arrêter pour se reposer après 13 heures de conduite.

En ce qui a trait à la santé des animaux, l'Agence prévoit-elle la possibilité qu'il y ait des situations urgentes où cette limite de 36 heures ne pourrait pas être respectée?

• (0905)

M. René Roy: C'est une bonne question, à laquelle je ne peux pas répondre, car je ne connais pas cette disposition. Je pourrais cependant vous fournir une réponse plus tard.

M. Francis Drouin: C'est bon, je peux trouver l'information.

Prenons l'exemple d'un chauffeur qui part de chez nous, dans l'Est de l'Ontario, et qui ne peut pas se rendre à temps à Thunder Bay. Il doit s'arrêter au bord de la route avec les animaux. Même s'il respectait la réglementation sur la santé des animaux dans leur transport, il ne respecterait pas la réglementation de Transports Canada, qui exige qu'il s'arrête pendant au moins huit heures pour dormir. Il doit planifier cela. Il devra probablement arrêter ensuite à Thunder Bay, selon l'endroit où il s'en va, et faire débarquer les animaux.

Ce que vous dites, c'est que Transports Canada ne dit pas clairement ce qu'il faudrait faire en cas d'urgence, par exemple si un chauffeur doit s'arrêter au bord de la route ou s'il est pris dans la circulation.

Ce que je comprends des propos de Mme Noble, grosso modo, c'est qu'on a obtenu la confirmation verbale qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter et que la réglementation était respectée, mais on n'est pas prêt à mettre tout cela par écrit.

M. René Roy: C'est l'une de nos demandes: il faut que ce soit clarifié et mis par écrit. Cette interprétation, on ne peut pas l'exiger de tous ceux qui sont responsables de faire appliquer la loi. Il faut que ce soit par écrit, sinon notre industrie ne peut pas le savoir non plus.

[Traduction]

M. Francis Drouin: Madame Noble, vous avez dit tout à l'heure que vous aviez discuté avec Transports Canada. Ils vous ont assuré verbalement que « Non, non, vous n'aurez pas de problème », mais ils ne sont pas disposés à vous fournir des précisions par écrit en ce qui concerne le paragraphe 76(1).

Ai-je mal compris?

Mme Cathy Jo Noble: Je ne sais pas s'ils disent que nous n'avons pas de problème, mais ils disent plutôt: « Votre demande sera simplement couverte par l'article 76 ».

Nous demandons que cela ne soit pas laissé à la discrétion d'un agent d'application de la loi, qui n'a peut-être pas une bonne compréhension du bien-être des animaux. Nous demandons que cela figure dans la directive qui montre à l'agent d'application de la loi qu'il s'agit d'une situation d'urgence.

M. Francis Drouin: Essentiellement, nous sommes coincés.

Si je conduis, je sais que la limite de vitesse est de 100 kilomètres à l'heure. Grâce à de nombreuses années de données, je sais que je peux rouler à 118 kilomètres à l'heure sans que les policiers me dérangent, mais que si je roule à 119 ou 120, ils vont probablement me donner une contravention. Je n'ai jamais eu la chance d'en

esquiver, mais je connais des conducteurs qu'on a laissés partir après un excès de vitesse. Après 118... normalement, c'est la loi, mais il est évident que les provinces ne donneront jamais cette précision.

Nous avons un précédent avec les États-Unis. Vous avez parlé de 150 milles aériens, soit environ 276 kilomètres, ce qui équivaudrait à 2,5 ou presque 3 heures supplémentaires en cas de circonstances imprévues.

Je voudrais revenir sur la règle des 36 heures, car je pense que c'est important. Vous pourriez être rendu à 15 heures et si, par exemple, dans une circonstance imprévue, l'ACIA pourrait dire que, oui, l'animal aurait pu être en danger si le conducteur n'avait pas conduit l'animal à sa destination, mais les règles de l'ACIA stipulent 36 heures, donc l'ACIA dirait que cela correspond très bien au nombre d'heures maximum que nous pouvons transporter les animaux, mais alors, nous devons composer avec le conducteur. Les pauvres conducteurs sont coincés entre deux règles, mais il n'y a aucune précision. On ne fait que se renvoyer la balle.

Mme Cathy Jo Noble: C'est très cloisonné. C'est ce que nous constatons dans l'ensemble du gouvernement. L'ACIA est responsable du bien-être des animaux et a adopté un règlement. Transports Canada est responsable de la sécurité des conducteurs et a adopté un règlement. C'est la situation, et le conducteur est coincé tout comme le secteur.

Le président: Malheureusement, votre temps de parole est écoulé, monsieur Drouin. Je vous remercie.

Merci, madame Noble.

Nous entendrons M. Perron pour deux minutes et demie, puis M. MacGregor pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roy, je ne peux m'empêcher de saisir la rondelle mise sur la glace par M. Lehoux à propos de la transformation régionale. C'est sûr que cette question et le sujet dont nous parlons aujourd'hui sont complémentaires. Évidemment, il y aurait beaucoup moins de contraintes liées au transport si on augmentait la capacité de transformation dans les différentes régions du Québec et du Canada.

Avez-vous une opinion à émettre au Comité là-dessus?

• (0910)

M. René Roy: Sans aucun doute, une augmentation de la capacité de transformation régionale permet de réduire, en réalité, le transport que nous devons faire, alors c'est avantageux pour tous.

Or, certaines contraintes économiques font qu'il y a une concentration. Cependant, cette concentration pose problème pour les producteurs et diminue aussi notre résilience dans le secteur agroalimentaire.

Je vais me limiter à cela. Je n'élaborerai pas une thèse de doctorat ce matin, mais vous avez effectivement raison.

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Roy.

Monsieur Chaffe, voulez-vous ajouter un commentaire au sujet des questions qui ont été posées, notamment quant à l'importance de cette flexibilité que vous demandez ce matin?

[Traduction]

M. Jack Chaffe: Je sais que Mme Noble a parlé de la réglementation américaine qui prévoit un rayon de 150 milles aériens. C'est essentiel, surtout pour les chargements de bovins qui partent de l'Ouest canadien en direction de l'Est, si vous devez faire deux arrêts pour prendre votre chargement. Si vous êtes dans un ranch et que vous prenez la moitié de votre chargement, puis que vous devez vous rendre à un encan à bestiaux pour prendre le reste de votre chargement, et que vous commencez à vous diriger vers l'Est et que tout à coup une tempête de neige vous tombe dessus, ou vous avez une crevasse, ou peu importe, c'est là que nous avons besoin de souplesse pour arriver à la prochaine aire de repos.

Nous avons aussi besoin de précisions sur l'article 76, dans lequel il faut mentionner les préoccupations relatives au bien-être des animaux.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Chaffe.

Dans le fond, ce matin, nous avons une demande assez simple: il faut apporter une précision réglementaire, et cela pourrait se faire rapidement.

Merci aux témoins.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur MacGregor, vous allez conclure pour nous.

J'ai quelques questions à poser, mais je vous cède la parole.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Monsieur Fehr, c'est à vous que je vais poser ma question, car vous avez fait une excellente intervention en parlant en détail de la planification de ces voyages une semaine à l'avance, entre autres.

Je me souviens que l'an dernier, notre comité a mené une étude sur les difficultés de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Je me souviens que certains de nos témoins ont parlé de la nécessité d'améliorer les investissements afin que nous puissions recueillir davantage de données en temps réel.

Je me demande simplement comment le gouvernement pourrait aider autrement l'industrie à recueillir des données sur les conditions météorologiques défavorables qui peuvent affecter certains corridors de transport, sur les arrières de l'ACIA à la frontière ou sur la capacité d'un poste de chargement/déchargement donné. J'essaie simplement de ne pas limiter la discussion à la réglementation et de voir si l'investissement dans l'acquisition de données en temps réel pourrait vous aider non seulement lors de la planification, mais aussi pendant le transport. L'industrie pourrait peut-être avertir le conducteur et des mesures appropriées pourraient être prises afin d'éviter ces complications en premier lieu.

M. David Fehr: De mon point de vue, toutes ces données seraient très utiles. Les États-Unis font un très bon travail à cet égard. Vous pouvez consulter les statistiques relatives à la sécurité dans notre industrie, dans notre sous-ensemble de l'industrie plus particulièrement. Si vous le comparez au reste des transporteurs commerciaux, nous sommes le groupe le plus sûr sur la route, et cela confirme le niveau de soins de nos conducteurs et tout ce qu'ils font. Si nous pouvions rassembler ces données, ces renseignements, et les utiliser pour présenter des arguments ou soutenir la manière

dont nous répartissons ou nous organisons notre information, je pense que ce serait extrêmement bénéfique.

Cependant, j'aimerais ajouter qu'à notre retour au Canada — et c'était au cours de l'été — nous avons souvent éprouvé des difficultés au point d'entrée parce qu'un nombre insuffisant de kiosques étaient ouverts pour le transport commercial. Je peux appeler l'Association nationale des engraisseurs de bovins. Elle appellera l'ACIA, qui appellera son homologue à l'ASFC, et je peux faire ouvrir un kiosque en 15 minutes. Ils sont conscients qu'il est préjudiciable d'être coincé sur le bord de la route par 30 °C, mais nous ne pouvons pas nous fier à cette possibilité ou l'intégrer dans nos règles de transport. C'est ma frustration.

Le président: Je vous remercie, monsieur MacGregor.

Merci, monsieur Fehr.

Chers collègues, je ne le fais pas souvent, mais j'aimerais poser quelques questions, si vous me le permettez.

Madame Noble, pour que les choses soient claires pour nous et pour résumer le tout, ce qui motive en partie cette conversation... La réglementation actuelle n'a pas changé, si ce n'est la mise en oeuvre des DCE qui ont remplacé les registres papier d'autrefois. Vous et moi avons déjà eu des discussions à ce sujet. À quel moment le DCE est-il déclenché? Le savez-vous?

C'est peut-être une question pour M. Fehr. Dès que le camion commence à se déplacer, ne serait-ce que de quelques kilomètres à l'heure, l'horloge se met en marche, alors qu'auparavant, il y avait peut-être plus de souplesse. Monsieur Fehr, savez-vous à quel moment le DCE se déclenche?

• (0915)

M. David Fehr: Je crois que c'est à trois milles à l'heure, dès que le camion commence à enregistrer une vitesse supérieure à trois milles à l'heure.

Le président: Comment les fonctionnaires...? La situation n'aurait peut-être pas été aussi grave. Pour poursuivre dans cette vaine, monsieur Fehr, je peux comprendre que dès que le camion commence à rouler à trois milles à l'heure ou à trois kilomètres à l'heure... Peu importe, le seuil est bas. Il pourrait s'agir d'un simple déplacement dans la cour pour faire monter les animaux dans le camion. Comment les fonctionnaires traitaient-ils cet élément auparavant? Y avait-il une certaine souplesse ou une approche dictée par une politique? Simplement pour notre gouverne, y avait-il une interprétation générale à ce sujet ou était-elle mitigée? Comment la situation a-t-elle évolué au fil du temps?

M. David Fehr: Je pense que le facteur le plus important est que, comme vous l'avez dit, il faut tenir compte de ce qui se passe dans un environnement donné. Que vous soyez prêt à reculer jusqu'à une rampe de chargement et à charger ou que vous soyez simplement en train de tourner et de reculer, votre journée a commencé. Tous ces facteurs sont importants.

Il se peut que vous chargiez en groupe, donc si vous traversez la frontière, vous devez traverser la frontière en groupe. Si vous devez prendre votre chargement en même temps qu'un autre groupe de camionneurs, vous pouvez attendre là pendant 45 minutes ou plus. Il se peut que vous soyez le premier arrivé, de sorte que votre journée a déjà commencé depuis une heure.

Le président: Madame Noble, en ce qui concerne le texte législatif, pour que nous sachions très clairement ce que nous pouvons recommander au gouvernement... Je vous ai remis une feuille sur laquelle figure la règle elle-même, pour que vous l'ayez sous les yeux. Sous la rubrique « Situations d'urgence et mauvaises conditions de circulation », le paragraphe 76(1) renvoie « au conducteur qui a besoin de plus d'heures de conduite pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule utilitaire et des autres usagers de la route ou la sécurité du véhicule utilitaire et de son chargement ». Bien sûr, dans ce cas-ci, il s'agit d'animaux.

Vous ne demandez pas de modifier ce type de règle. Vous demandez un énoncé de principe, soit de la part du ministre, soit du ministre, qui explique que dans ces conditions, cela comprend le bien-être des animaux.

Mme Cathy Jo Noble: Nous ne demandons pas de modifier le Règlement. Une directive existe. C'est à son égard que nous demandons des précisions, il ne s'agit donc même pas de modifier le Règlement.

À l'heure actuelle, la directive à ce sujet dit: « Une situation d'urgence est une situation existante ou imminente qui compromet ou qui pourrait compromettre la sécurité des personnes ». C'est ce que dit la directive. Nous demandons un ajout qui précise qu'en ce qui concerne le transport d'animaux vivants, si un problème imprévu lié au bien-être des animaux risque d'entraîner des souffrances pour les animaux, ce sera considéré comme une situation d'urgence aux fins du paragraphe 76(1). Je peux vous en faire part.

Nous ne parlons même pas du Règlement, mais de la directive.

Le président: S'agit-il d'un document interne que le ministère des Transports pourrait nous fournir? S'agit-il d'un document du domaine public?

Mme Cathy Jo Noble: Ils le fournissent aux agents d'application de la loi.

Le président: Parfait. C'est très utile.

Merci beaucoup pour cette première heure.

Chers collègues, en votre nom, permettez-moi de remercier les représentants de l'Association canadienne des bovins, du Conseil canadien du porc et de l'Association nationale des engraisseurs de bovins. La discussion nous a été très utile.

Ne vous éloignez pas, chers collègues. Nous allons accueillir notre deuxième groupe dans quelques minutes.

Nous suspendons nos travaux.

• (0915) _____ (Pause) _____

• (0926)

Le président: Chers collègues, bienvenue à la discussion avec notre deuxième groupe de témoins. C'est un plaisir d'être ici.

Avant d'aller plus loin, j'ai une chose à régler. Avant que j'aie pu me réveiller à coups de tasses de café ce matin... Nous n'avons pas adopté le budget pour cette étude. Je voudrais m'assurer que nous avons le consentement unanime pour que le budget proposé que vous avez reçu par courriel puisse être adopté. Je n'y vois aucun problème. Sinon, la première heure est à mon compte, si vous ne l'adoptez pas.

Des députés: D'accord.

Le président: Très bien, le budget est adopté.

Pour le deuxième groupe de témoins, par vidéoconférence, nous accueillons Susan Fitzgerald, directrice exécutive de la Canadian Livestock Transporters' Alliance. Bienvenue, madame Fitzgerald. Nous accueillons aussi Don Shantz, de Vernla Livestock Incorporated.

Nous accueillons aussi Barbara Cartwright, directrice exécutive d'Animaux Canada, ainsi que Lynn Kavanagh, directrice de campagne chez Protection mondiale des animaux.

Monsieur Perron a essayé d'inviter un témoin. Il n'a pas pu obtenir la participation des représentants du Québec qu'il espérait, alors j'ai usé de mon pouvoir discrétionnaire. Nous autorisons les représentants du Conseil canadien du porc à rester sur place pour répondre à d'autres questions. C'était à la demande de M. Perron, et j'ai été heureux de l'accepter.

Nous allons accorder cinq minutes pour les allocutions préliminaires. Je vais commencer par la Canadian Livestock Transporters' Alliance.

Vous avez la parole, madame Fitzgerald.

Mme Susan Fitzgerald (directrice exécutive, Canadian Livestock Transporters' Alliance): Merci beaucoup, monsieur le président.

La Canadian Livestock Transporters' Alliance est heureuse de l'invitation du comité permanent à comparaître devant vous pour parler des dispositifs de consignation électronique et du transport des animaux.

Notre association représente des entreprises commerciales de transport de bétail. Nous avons des membres en Ontario, au Manitoba, en Alberta et au Québec. Comme vous l'avez dit, je suis accompagnée aujourd'hui de Don Shantz, de Vernla Livestock, en Ontario, une entreprise membre de l'association.

Les DCE offrent moins de souplesse pour consigner les heures de service que les carnets de route papier. En raison de cette souplesse réduite, nous craignons que les conducteurs n'atteignent leur nombre maximal d'heures de service en raison de retards imprévus avant d'atteindre la destination des animaux, ou en raison de retards lors du déchargement à la destination. Le conducteur se trouverait alors dans une situation très difficile: soit il se conformerait à la règle sur les heures de service en quittant le travail, soit il ferait ce qu'il sait être le mieux pour les animaux dont il a la charge, c'est-à-dire les conduire au lieu de déchargement prévu.

De plus, comme un témoin vous l'a dit ce matin, contrairement aux transporteurs de fret, les transporteurs d'animaux vivants ne peuvent pas simplement s'arrêter sur une aire de repos et cesser de travailler s'ils ne peuvent pas arriver à leur destination ou décharger pendant leurs heures de service. La plupart de nos remorques pour animaux sont à ventilation passive, ce qui signifie que le chargement ne peut rester longtemps stationnaire. Il doit rester en mouvement pour assurer un débit d'air maximal et un contrôle de la température.

Il en va de même pour le transport des abeilles. De plus, les abeilles peuvent s'échapper lorsqu'elles sont à l'arrêt, ce qui peut poser un problème de sécurité pour les humains.

Le transport d'animaux est soigneusement planifié. Les circonstances que nous appréhendons sont des retards ou des événements imprévus. Le dépassement des heures de service ne survient pas dans des situations prévisibles. Les transporteurs d'animaux ne demandent pas une exemption générale des DCE ou des heures de service. Nous demandons une certaine souplesse dans l'application des heures de service lorsque le bien-être des animaux doit être assuré.

Parmi les exemples de retards imprévus en cours de transport, et vous en avez entendu quelques-uns précédemment, citons les intempéries, les accidents de la route qui ferment des routes ou immobilisent la circulation, les retards au passage des frontières, les pannes de ponts ou de routes et une panne à l'usine de transformation qui retarderait le déchargement.

Depuis 2017, lorsque les modifications au Règlement ont été publiées pour la première fois, nous avons exhorté Transports Canada à harmoniser notre réglementation canadienne avec celle des États-Unis. Nous avons des transporteurs d'animaux vivants qui conduisent des deux côtés de la frontière, souvent dans la même journée, et ils doivent se conformer aux deux réglementations. L'harmonisation apporterait de la clarté. Plus important encore, nous pensons que la réglementation des États-Unis reconnaît les aspects propres au transport d'animaux vivants et qu'elle offre la souplesse nécessaire.

Aux États-Unis, l'exemption pour les heures de service dans un rayon de 150 milles aériens à partir de l'origine du chargement était en vigueur pour le transport d'animaux vivants sur une base provisoire depuis 2017. L'U.S. Infrastructure Investment and Jobs Act de novembre 2021 a instauré une exemption permanente des heures de service pour les transporteurs de bétail et d'insectes, mais uniquement dans un rayon de 150 milles aériens à partir du point d'origine et de destination de leur voyage.

L'idéal serait d'harmoniser la réglementation relative au transport des animaux entre nos deux pays. En attendant cependant, certains articles de la réglementation canadienne pourraient être invoqués pour protéger le bien-être des animaux.

Vous avez entendu parler des paragraphes 76(1) et (2) du Règlement, qui permettent aux conducteurs de prolonger le temps de conduite autorisé en cas de conditions de conduite défavorables ou de situations d'urgence afin d'atteindre leur destination pour la sécurité des occupants et du chargement. Cette disposition peut couvrir les préoccupations relatives au bien-être des animaux, mais l'interprétation de ce qui constitue des conditions de conduite défavorables et des situations d'urgence est laissée en grande partie à la discrétion des agents chargés de l'application de la réglementation.

Dans un groupe de travail national, nous avons rencontré à plusieurs reprises des représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et de Transports Canada pour discuter de cet enjeu. Nous avons demandé de fournir à tous les organismes chargés de l'application de la loi des directives strictes stipulant clairement que les enjeux relatifs au bien-être des animaux sont définis comme des situations d'urgence en vertu des paragraphes 76(1) et (2) du Règlement. Cela clarifierait la situation pour les agents d'application de la loi et rassurerait les transporteurs d'animaux, qui sauraient qu'ils ne seront pas pénalisés parce qu'ils accordent la priorité au bien-être des animaux. Jusqu'à présent, les fonctionnaires de Transports Canada ne nous ont pas indiqué qu'ils donneraient suite à cette demande raisonnable.

Le transport d'animaux vivants diffère nettement du transport de fret, et nous pensons qu'il faut tenir compte de ces différences. La sécurité des conducteurs et le bien-être des animaux doivent être pris en compte.

Je vous remercie de votre attention.

● (0930)

Le président: Je vous remercie, madame Fitzgerald.

Nous passons maintenant à Animaux Canada et à Protection mondiale des animaux qui, si j'ai bien compris, se partageront les cinq minutes.

Je cède la parole à Mme Kavanagh ou à Mme Cartwright pour cinq minutes.

Mme Barbara Cartwright (directrice générale, Animaux Canada): Je vous remercie.

Bonjour à toutes et à tous.

Depuis plus de 40 ans, Animaux Canada, qui est la fédération des associations de protection des animaux et des SPCA, travaille en collaboration avec l'industrie et les gouvernements au Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage afin d'améliorer les normes de soin de ces animaux.

Le transport, comme il a été dit, est l'expérience la plus stressante dans la vie des animaux d'élevage et il est essentiel que les exigences mises en place...

Le président: Madame Cartwright, je suis désolé de vous interrompre. Les interprètes demandent si vous pouvez rapprocher légèrement le microphone de votre bouche, juste un peu plus haut.

Mme Barbara Cartwright: D'accord.

Comme cela?

Le président: Oui, voyons si c'est bon. Merci.

Mme Barbara Cartwright: Parfait.

Après des dizaines d'années de consultations, la réglementation canadienne du transport sans cruauté des animaux a enfin été mise à jour afin d'imposer des durées de transport plus courtes et de meilleures protections. Une période d'entrée en vigueur a également été prévue afin de permettre à l'industrie de se préparer à respecter cette réglementation. Nous avons donc espéré que, pendant ce temps, des changements seraient apportés aux infrastructures. Les animaux parcourraient de plus courtes distances et tout retard dans le transport n'empêcherait pas de respecter les délais prescrits.

Le bien-être des animaux devrait toujours être un élément essentiel dans la réglementation que doivent respecter les chauffeurs qui transportent du bétail. S'il faut modifier la réglementation des dispositifs de consignation électronique pour prévoir des situations d'urgence en matière de bien-être animal, il faut préciser ce qui constitue une situation d'urgence en l'espèce, et pas seulement du point de vue de l'industrie.

Nous ne sommes pas favorables à des modifications qui maintiennent le statu quo ou qui visent à remédier à l'inefficacité de l'industrie, mais qui ont ensuite des conséquences pour le bien-être animal. Par exemple, dans un récent article de Rabble sur le sujet, des spécialistes de l'industrie expliquent que des choses comme des horaires de travail irréguliers, les effets d'un temps chaud sur le chargement et le déchargement du bétail, les horaires des abattoirs ou des lieux de ventes aux enchères, les inspections aux postes frontaliers et les heures d'ouverture des entreprises contribuent à des horaires irréguliers. Il ne s'agit pas en soi de situations d'urgence en matière de bien-être animal, mais de situations qui peuvent causer de telles urgences. Il s'agit de circonstances tout à fait prévisibles auxquelles l'industrie a des solutions, comme une meilleure planification, des distances plus courtes, plus d'abattoirs canadiens et des véhicules climatisés.

Il incombe au secteur agricole de structurer l'industrie de manière à ce qu'elle ne soit pas imprévisible, mal planifiée ou inefficace, en ce qui concerne le bien-être animal comme le bien-être humain. Le secteur agricole devrait être tenu de respecter des normes plus élevées que tous les autres secteurs de transport parce que ses chargements se composent d'animaux doués de sensibilité qui vivent les moments les plus stressants de leur existence.

En conclusion, nous plaidons pour plus de transparence et de responsabilité dans le secteur agricole. Nous avons entendu dire aujourd'hui que l'on manque de données. Les journaux électroniques pourraient se révéler utiles pour recueillir des données qui permettraient ensuite de repérer des problèmes et d'informer les organismes d'application du Règlement sur la santé des animaux. Ces données pourraient être communiquées à l'ACIA, qui pourrait consacrer des ressources à remédier à des problèmes systémiques.

Nous soutenons un système agricole qui encourage une production et un abattage locaux sûrs et qui ne s'appuie pas sur le transport des animaux d'un bout à l'autre du pays plusieurs fois dans leur courte vie. Nous ne soutenons pas un système qui accorde la priorité à la structure actuelle de la chaîne d'approvisionnement au détriment du bien-être de centaines de millions d'animaux élevés et abattus pour nous nourrir.

Je vous remercie.

• (0935)

Le président: Je vous remercie, madame Cartwright.

Nous avons, bien entendu, parmi nous le Conseil canadien du porc, mais son représentant a déjà présenté ses observations préliminaires. N'hésitez pas à poser à M. Schwindt toute question que vous n'avez pas eu l'occasion de lui poser pendant le premier groupe.

Nous allons passer aux questions, et je me tourne vers les conservateurs.

Monsieur Barlow, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Barbara Cartwright: Je suis désolée. Vous avez oublié une intervenante.

Le président: Veuillez m'excuser. Je pensais que vous aviez terminé.

En effet, il reste une minute et demie. Allez-y. Je suis désolé, madame Kavanagh.

Mme Lynn Kavanagh (directrice de campagne, Protection mondiale des animaux): D'accord, formidable. Je vous remercie.

Je vous remercie, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invitée à m'exprimer devant vous aujourd'hui.

Je suis la directrice de campagne de Protection mondiale des animaux. Nous sommes un organisme caritatif international qui s'occupe du bien-être des animaux. Nous travaillons en collaboration avec des intervenants afin d'améliorer le bien-être des animaux d'élevage, et nous sommes aussi membres du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler des exigences relatives au transport d'animaux vivants et de leur bien-être pendant le transport. Comme l'a dit Mme Cartwright, le transport est, sans aucun doute, une des périodes les plus stressantes de la vie des animaux d'élevage.

Nous sommes d'accord avec les préoccupations de l'industrie pour ce qui est de faire en sorte qu'un strict respect des règles ne compromette pas le bien-être des animaux, et nous serions favorables à des exceptions pour certaines raisons, comme un retard imprévu dû à la météo, mais nous craignons aussi de voir cette souplesse dans les exigences utilisée comme excuse pour prolonger des trajets déjà longs, au lieu de chercher à réparer un système défaillant.

Ce que j'entends par là, c'est que le système d'abattage centralisé au Canada — qui est contrôlé par deux entreprises, JBS et Cargill — signifie qu'il y a peu d'abattoirs locaux, d'où de longs trajets pour les animaux, qui sont vendus aux enchères, et de longues files d'attente devant les abattoirs. Au Canada, il est courant que des animaux soient expédiés à l'autre bout du pays ou aux États-Unis pour être abattus. Dans plusieurs provinces, les petits agriculteurs estiment que le manque d'options d'abattage locales est un problème.

Le récent rapport de Protection mondiale des animaux qui met en lumière le mauvais traitement de vaches laitières fragiles, et qui s'appuie sur des rapports d'inspection de l'ACIA et des recherches de l'Université de Guelph et de l'Université de la Colombie-Britannique, montre que les vaches peuvent se trouver dans le système pendant plusieurs jours avant d'arriver à leur destination. En moyenne, elles le sont pendant trois jours et demi, mais il arrive qu'elles le soient pendant sept à 10 jours. De toute évidence, leur état se détériore considérablement pendant ce temps. De plus, avec des inspections limitées, les normes minimales prévues par le Règlement sur la santé des animaux ne sont pas toujours respectées ou appliquées.

Les longues files d'attente devant les abattoirs ou le fait de devoir charger beaucoup d'animaux aux enchères ne constituent pas des exceptions appropriées en ce qui concerne les temps de transport maximaux. Ces problèmes sont parfois prévisibles et systémiques, et ils doivent être traités comme tels. Des situations quotidiennes obligeant à prolonger les temps de trajet ne devraient pas être considérées comme des situations d'urgence en matière de bien-être animal, car les temps de transport autorisés au Canada sont déjà parmi les plus longs du monde.

Je vous remercie.

Le président: Madame Kavanagh, je vous remercie infiniment.

Je tiens à préciser que la conversation aujourd'hui ne concerne certainement pas la prolongation des temps de trajet... Nous parlons des dispositifs de consignment électronique, de la réglementation des transports et de faire en sorte de protéger la santé des animaux. Pour les personnes qui nous regardent à la maison, le Comité ne propose aucunement d'étudier quoi que ce soit qui concerne la prolongation des temps de trajet et il n'étudie pas cette question.

Monsieur Barlow, vous avez la parole pour six minutes.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous sais gré d'avoir clarifié l'objectif de l'étude que nous entreprenons.

Madame Fitzgerald, nous avons posé cette question au groupe précédent, mais je sais, étant donné vos compétences à ce sujet... Ce que nous disent, entre autres, les représentants de Transports Canada, c'est que ceux qui transportent les animaux devraient mieux planifier leur itinéraire. Je me suis rendu dans une installation d'élevage à Thunder Bay plus tôt dans l'été. La route 1 dans le Nord de l'Ontario est à une voie. Il n'y a pas de bas-côtés. À propos de la planification des itinéraires, je ne sais pas s'il existe d'autres options dans cette région.

Pouvez-vous nous donner une idée de la logistique et de la planification nécessaires pour ces itinéraires? Je ne pense pas que la planification du transport de bétail se fasse à la légère.

• (0940)

Mme Susan Fitzgerald: Certainement. Je vous remercie de la question.

Bien sûr. Les situations dont nous parlons ne sont pas dues à une mauvaise planification. Les transporteurs ont tracé leur itinéraire et prévu les horaires. Nous parlons de situations imprévues. Il peut s'agir, comme je le mentionnais, d'intempéries, d'accidents de la route, de pannes de pont. Vous avez, cependant, tout à fait raison. Il arrive que, dans certains endroits, il n'y ait pas d'autre itinéraire possible, autrement dit, d'itinéraire de rechange approprié pour les transporteurs.

Comme nous l'avons également mentionné, si le chauffeur rencontre un problème... parce que nous parlons des heures de service des chauffeurs. S'ils dépassent leurs heures de service, il se peut qu'il n'y ait pas d'endroit approprié où décharger les animaux et veiller à ce qu'ils soient nourris et abreuvés et à ce qu'ils se reposent, ou qu'une telle halte ne soit pas dans l'intérêt supérieur des animaux transportés.

M. John Barlow: En tout cas, si l'on regarde la situation à certains égards dans le Nord de l'Ontario, par exemple... Comme je le mentionnais, il n'y a pas d'autre solution que de se ranger au bord de la route, de décharger et charger les animaux. Je suppose qu'il serait très dangereux, non seulement pour les animaux eux-mêmes, mais aussi pour le chauffeur, de se ranger sur le bord de la route et d'essayer de manipuler un chargement de porcs ou de bétail dans une tempête hivernale.

Mme Susan Fitzgerald: C'est tout à fait exact.

Mon collègue, M. Shantz, qui m'accompagne ce matin, a peut-être quelque chose à ajouter à cela, mais, comme l'ont mentionné les membres de ce groupe et ceux du groupe précédent, le chargement et le déchargement sont stressants pour les animaux. Nous

voulons donc qu'ils arrivent à leur destination prévue le plus rapidement possible et dans les meilleures conditions de sécurité possible.

Comme l'a précisé le président, nous ne parlons pas de changer les heures allouées pour nourrir les animaux, les abreuver et leur donner un temps de repos. Nous parlons des chauffeurs de camion qui atteignent leurs heures de service maximales.

M. John Barlow: C'est une excellente transition pour ma question suivante, madame Fitzgerald.

Comme l'a dit Mme Noble plus tôt au sujet des engraisseurs de bovins, nous manquons de données au Canada, ce qui fait qu'il est difficile pour Transports Canada de comprendre la situation à laquelle nous sommes confrontés.

Quelle est la fréquence de ces situations exceptionnelles ou d'urgence? J'ai l'impression que les camionneurs font tout leur possible pour amener leurs animaux à destination en toute sécurité. Je suppose que nous parlons de circonstances exceptionnelles. Est-ce exact?

Mme Susan Fitzgerald: C'est exact.

Ce n'est pas fréquent, mais cela arrive, et nous voulons nous assurer que les chauffeurs se sentent à l'aise. Comme je l'ai dit, nous ne voulons pas les mettre dans une position difficile où ils doivent choisir entre respecter leurs heures de service en se mettant au repos et protéger le bien-être des animaux qu'ils transportent.

Transports Canada nous a demandé combien de chargements seraient concernés, de combien les heures de service seraient dépassées, et où et quand cela se produirait. Comme nous parlons de situations imprévues, nous n'avons pas de données à l'appui. Nous avons fourni au ministère des exemples et nous l'avons informé de situations où cela s'est produit, mais ce ne sont pas des données. Ce sont des exemples qui leur sont donnés.

Le ministère voulait aussi savoir si nous pouvions cartographier les itinéraires canadiens que suivent les transporteurs. Nous avons de l'agriculture dans tout le pays, le long de grands axes routiers ainsi que de routes de comté. Ce n'est pas comme s'il n'y avait qu'un ou deux itinéraires principaux suivis pour le transport des animaux.

M. John Barlow: Je vous remercie, madame Fitzgerald.

Il ne me reste qu'une minute et j'ai des questions pour Mme Kavanagh sur son témoignage aujourd'hui.

Votre groupe est connu pour avoir affirmé des choses qui ont ensuite été démenties. Par exemple, pendant la campagne, votre groupe a affirmé sans fondement que le bétail était à l'origine de la pandémie, affirmation à laquelle ont répondu dans une lettre ouverte plus de 50 experts en animaux du monde entier, dont le président de la World Veterinary Association, le président de la British Veterinary Association et la directrice du Center for Food Animal Wellbeing de l'Université de l'Arkansas. Plus récemment, vous avez essayé de gonfler les chiffres des émissions agricoles au Canada, et ces chiffres ont également été démentis par Agriculture et Agroalimentaire Canada.

Nous savons que votre association a pour objectif de mettre fin à l'agriculture animale. Comment le Comité peut-il croire quoi que vous lui disiez aujourd'hui, alors que votre association est connue pour affirmer des choses qui sont largement démenties par des experts du monde entier et ici, au Canada?

● (0945)

Mme Lynn Kavanagh: Oh, vous n'y allez pas de main morte!

Tout d'abord, je préciserai que nous n'avons pas pour objectif de mettre fin à l'agriculture animale. Nous disons très clairement dans nos campagnes que nous encourageons à consommer moins de viande et de produits laitiers pour le climat, que nous prônons une production alimentaire plus durable et davantage de protection de la biodiversité, mais nous ne militons pas pour un régime végétalien. C'est un premier point. Nous faisons partie de la NSAC, nous travaillons avec l'industrie pour élaborer des codes de bonnes pratiques et nous collaborons avec l'industrie sur d'autres aspects.

Deuxièmement, au sujet de la pandémie, nous pourrions avoir une très longue conversation, mais de nombreuses données montrent que les systèmes agricoles industriels constituent un risque pandémique important avec les nouveaux virus émergents. Les données tirées de rapports internationaux, de l'ONU, de Chatham House, etc., le montrent. Je communiquerai volontiers les liens aux personnes intéressées.

Troisièmement, au sujet des émissions, je ne vois pas très bien à quoi vous faites référence quand vous dites que j'ai parlé des émissions agricoles au Canada, mais à mon avis, il est juste de dire qu'il existe des données probantes à l'échelle mondiale. Nous ne sommes pas les seuls à le dire. Nous approuvons ce que dit un ensemble considérable de données probantes sur les émissions de l'agriculture animale et sur la nécessité d'en réduire la taille au Canada et dans le monde pour nous aider à atteindre notre objectif en matière de lutte contre les changements climatiques, et nous nous faisons simplement l'écho de ces données.

Encore une fois...

Le président: Je vous remercie, madame Kavanagh.

J'ai laissé courir l'horloge. M. Barlow a posé une question très pertinente et je voulais vous laisser y répondre, mais nous avons dépassé de deux minutes le temps imparti.

Mme Lynn Kavanagh: D'accord, je pense que c'était suffisant.

Le président: La parole est maintenant à M. Louis pour six minutes.

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur présence aujourd'hui, virtuellement et en personne. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous voulons tous faire en sorte que les chauffeurs, les autres véhicules sur la route et les animaux soient en sécurité. Je crois qu'il y a consensus sur ce point.

Nous examinons ce qui a été qualifié de loi « rigide » et parfois subjective. On nous a dit que l'article 76 du Règlement stipule que les exigences ne s'appliquent pas aux chauffeurs dans une situation d'urgence. D'après ce que j'entends dire et d'après les témoignages que nous entendons, nous souhaitons une clarification afin que les personnes qui appliquent la réglementation ne décident pas de manière subjective. Il n'est actuellement proposé aucune modification au Règlement. Nous cherchons simplement des solutions utiles, réalistes et opportunes prenant en compte le bien-être animal dans des situations d'urgence.

Je commencerai par M. Schwindt du Conseil canadien du porc. Je vous remercie d'être resté pour le deuxième groupe.

Dans notre région, nous avons, à proximité, Sofina Foods et Conestoga Meats, mais un certain nombre de chargements de porcs ontariens sont allés au Québec dans le passé. La fermeture d'Olymel a changé la face de l'industrie.

Quelle incidence cette fermeture a-t-elle sur les distances que doivent parcourir les chauffeurs?

M. Eric Schwindt: Je vous remercie de la question.

Il est certain que nous transportons une partie de nos porcs plus loin. Je prendrai aujourd'hui l'exemple de Brandon.

L'industrie doit mieux planifier et coordonner. Je pense que nous planifions bien les trajets de nos camions pour qu'ils s'arrêtent en temps voulu à Thunder Bay. Nous savons à l'avance quel camion s'y trouvera et à quelle heure il est prévu qu'il arrive à Brandon après ce temps de repos.

Beaucoup craignent que l'industrie se serve des circonstances imprévues comme d'une béquille. Je ne crois pas que ce soit le cas. Nous avons des obligations à respecter en ce qui concerne la livraison aux usines parce qu'elles ont elles aussi des horaires. Elles ne peuvent pas accepter sans cesse des retards imprévus. Nous avons donc tout intérêt à bien planifier, et nous avons la réputation de le faire.

M. Tim Louis: Je vous remercie de votre réponse.

Je vais passer à M. Shantz, de Vernla Livestock.

Vous avez une entreprise de transport de bétail. Peut-être pouvons-nous parler des retards dans les usines. Si un chauffeur est à la fin de son service, à la fin de sa journée, qu'il livre du bétail à une usine qui a elle-même des problèmes, l'usine le fera attendre parce qu'elle ne veut pas que le chauffeur décharge les animaux à moins de pouvoir redémarrer l'usine. Si cela se produit, par exemple, en été quand il fait plus chaud, elle demandera au chauffeur de rouler pour ventiler les animaux afin de les rafraîchir. Selon le temps que cela prend, le chauffeur pourrait se trouver dans une situation où il n'a plus d'heures où il est autorisé à conduire.

Est-ce que cela se produit, et quels genres de solutions proposeriez-vous en pareil cas?

● (0950)

M. Don Shantz (Vernla Livestock Inc. et membre, Canadian Livestock Transporters' Alliance): Cela s'est déjà produit dans le passé. Il arrive qu'il y ait des pannes dans les usines de Conestoga ou Sofina et les camions attendent à la file de pouvoir décharger les animaux. Il fait 30 °C dehors. Les animaux ont chaud. Tout le monde sait qu'ils ont besoin de ventilation. L'usine demande que les camions quittent les lieux et aillent prendre la route pour faire circuler un peu d'air dedans pendant, peut-être, une demi-heure avant de revenir à l'usine. Cela ajoute du temps de conduite à l'emploi du temps déjà serré des chauffeurs ce jour-là.

Ils retournent à l'usine — en espérant que tout fonctionne à nouveau — pour décharger le bétail. Il est possible que le chauffeur ait terminé ses heures de service entretemps. Quand cela se produit, en général, le chauffeur n'est pas autorisé à stationner à l'usine et il doit partir. Il peut arriver qu'il doive dépasser ses heures de service quand il quitte l'usine à ce moment-là.

M. Tim Louis: Je vous remercie de votre réponse.

Étant donné le peu de temps qu'il me reste, je poserai une question à Mme Fitzgerald, de la Canadian Livestock Transporters' Alliance.

Vous demandez d'intégrer une certaine flexibilité et vous souhaitez que le transport d'animaux soit pris en considération si une situation d'urgence se produit. On nous parle de ces situations qui peuvent se produire.

Avec la flexibilité vient la responsabilité. On nous parle d'un manque de données. Existe-t-il actuellement une procédure de signalement des situations d'urgence qui amènent les chauffeurs à dépasser leurs heures autorisées et recommanderiez-vous, de quelque manière que ce soit, d'instaurer une procédure de signalement afin de recueillir des données pour que l'industrie et le ministère voient comment ces situations se produisent et s'il est possible d'en atténuer les conséquences? Autrement dit, comment le gouvernement et l'industrie peuvent-ils travailler ensemble pour recueillir ces données afin d'aider à planifier et à prendre des décisions?

Mme Susan Fitzgerald: Je vous remercie de la question.

À l'heure actuelle, quand les chauffeurs décident de dépasser leurs heures de service pour le bien des animaux qui leur sont confiés, ils consignent la raison de ce dépassement horaire dans leur dispositif de consignation électronique. Ce sera relevé si un agent d'inspection demande à voir leur dispositif de consignation électronique et il remarquera qu'ils ont dépassé leurs heures de service. Il est certainement possible, avec du temps et des fonds, de mener un projet de recherche pour réunir des données, mais cela va prendre du temps. On transporte tous les jours des chargements d'animaux.

Par ailleurs, les représentants de Transports Canada disent que leur ministère ne veille pas à l'application de sa propre réglementation. Ce sont, en fait, les provinces et les territoires qui appliquent les règlements, ce qui est tout à fait vrai. Cependant, il existe une association appelée Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Le gouvernement canadien en est membre, tout comme les provinces et les territoires. Cette organisation est chargée de la coordination de tous les aspects de l'administration et de la réglementation, y compris de l'interprétation des dispositions législatives.

Vous avez entendu dire qu'il existe déjà un document de référence. Il a été produit par l'association que je viens de mentionner, le CCATM, dont le gouvernement fédéral fait partie. Il est très possible pour Transports Canada de fournir des directives aux agents d'application de la loi par l'intermédiaire de cette organisation.

Le président: Je vous remercie, madame Fitzgerald.

Je vous remercie, monsieur Louis.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Perron pour six minutes.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur participation et de leur disponibilité.

Je vais commencer par Mme Cartwright, d'Animaux Canada.

Vous avez dit que la modification demandée afin d'avoir une flexibilité pour le transport des animaux était nécessaire. Vous êtes donc d'accord pour qu'on donne de la flexibilité dans des situations où le bien-être animal serait en jeu et vous appuyez cette demande.

Est-ce bien ce que vous avez dit?

[Traduction]

Mme Barbara Cartwright: À ce stade, nous ne savons pas vraiment, pour notre part, ce qui est demandé.

Nous estimons important que, lorsqu'il se produit une situation d'urgence concernant le bien-être animal, cette situation soit reconnue comme telle.

On nous dit aussi que c'est la pratique de l'industrie. On nous dit qu'une marge de manœuvre est nécessaire. Nous avons entendu utiliser d'autres termes, comme « situations ou circonstances exceptionnelles » et « flexibilité », et il a été question de problèmes systémiques. Ces derniers ne sont pas imprévisibles. Ils font partie d'un système mal organisé, qu'il s'agisse des itinéraires ou des endroits où s'arrêter pour se reposer. Tout cela doit être examiné du point de vue du bien-être des animaux.

Si des directives sont nécessaires au sujet du paragraphe 76(1) — et nous comprenons ce que demandent nos collègues de l'industrie —, nous aimerions qu'il en soit donné et pas seulement en collaboration avec l'industrie, mais avec d'autres aussi, comme nous et nos partenaires de l'industrie.

J'entends et je comprends l'idée selon laquelle cela risquerait de créer des échappatoires, et que ce n'est pas l'intention. Il me semble que quelqu'un a dit plus tôt... bien que je ne croie pas que ce soit le cas, mais faisons en sorte que ce ne soit pas le cas et que les directives se concentrent sur les situations d'urgence en matière de bien-être animal.

• (0955)

[Français]

M. Yves Perron: Madame Cartwright, je comprends bien votre souci. Vous voulez que cela s'applique dans des circonstances exceptionnelles, dans le but d'assurer le bien-être des animaux. Si c'était le cas, vous seriez favorable à une clarification de la description donnée dans le document directeur relatif à l'article 76 du règlement en question.

Dans votre intervention, vous avez aussi mentionné qu'il serait souhaitable qu'on modifie les infrastructures. Cela me ramène au sujet que j'ai abordé plus tôt. De façon plus globale, il serait souhaitable aussi que l'État crée des conditions plus favorables aux sites de transformation régionale, de sorte qu'il y ait une moins grande concentration. Cela pourrait avoir pour effet secondaire d'améliorer le bien-être des animaux.

Êtes-vous d'accord sur cette approche?

[Traduction]

Mme Barbara Cartwright: Pour que les choses soient claires, oui, nous sommes favorables à des installations de transformation régionales plus proches pour réduire les temps de transport, si c'est ce que vous demandez.

[Français]

M. Yves Perron: C'était effectivement ma question. Merci beaucoup.

Madame Kavanagh, vous avez formulé sensiblement les mêmes recommandations et exprimé le même souci. Vous êtes contre la centralisation de l'abattage. C'est sûr que cela ne pourra pas s'améliorer du jour du lendemain. Cependant, si l'État en venait à prendre des mesures pour faciliter la transformation régionale dans des sites de moins grande capacité, j'imagine que vous seriez d'accord.

[Traduction]

Mme Lynn Kavanagh: Oui, tout à fait.

Je suis d'accord avec ce que dit Mme Cartwright. Nous avons effectivement besoin de plus d'abattoirs localisés et régionaux, par souci du bien-être animal et pour d'autres raisons dont de petits agriculteurs ont parlé publiquement dans les médias et sur des sites Web, etc.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup. Je comprends que vous êtes d'accord aussi pour permettre une certaine flexibilité en cas d'exception, par souci pour la santé des animaux.

Monsieur Schwindt, que pensez-vous de l'idée d'avoir plus d'abattage régional et plus d'investissements?

Je vous ouvrirais aussi la porte pour parler d'investissements gouvernementaux en recherche. Je pense que vous êtes en attente d'un certain financement universitaire. Voulez-vous nous en parler?

[Traduction]

M. Eric Schwindt: En tant qu'industrie, il est certain que nous encourageons toujours à investir dans la transformation locale. Nous y croyons, mais c'est une question indépendante de celle du transport. Nous voulons être en mesure de garantir le bien-être des animaux où que nos porcs soient transportés, près ou loin.

Vous avez mentionné la recherche. Il me semble qu'en tant qu'industrie, nous essayons toujours de mieux faire dans tout ce que nous faisons. J'en veux pour exemple le centre de recherche d'Elora rattaché à l'Université de Guelph. Notre industrie est enthousiasmée à l'idée de ce qu'elle peut y apprendre et du fait que cela permettra de la promouvoir et d'améliorer la production du porc et les soins aux animaux.

Nous sommes déçus de n'avoir pas pu, jusqu'à présent, former de partenariat avec le gouvernement fédéral à ce sujet. Nous espérons trouver des moyens d'obtenir son soutien à ce projet. Nous sommes impatients d'y parvenir et de voir ce que nous pouvons apprendre ensemble.

[Français]

M. Yves Perron: En une dizaine de secondes, pouvez-vous me dire à quelle aide ou à quelle réponse vous vous attendez?

[Traduction]

M. Eric Schwindt: Au centre de recherche d'Elora, trois bâtiments ont été construits jusqu'ici, soit une étable laitière, une étable à bovins et une porcherie. Les éleveurs laitiers ont reçu environ 3 millions de dollars et les éleveurs bovins, 2 millions de dollars. Nous espérons arriver à cet ordre de grandeur et nous voulons trouver un moyen d'obtenir de 2 à 3 millions de dollars en soutien du gouvernement fédéral.

• (1000)

Le président: Je vous remercie, monsieur Schwindt.

Je vous remercie, monsieur Perron.

Nous allons passer à M. MacGregor. Chers collègues, nous allons manquer un peu de temps pour la deuxième série de questions. Je vais essayer d'accorder quatre minutes aux libéraux et aux conservateurs. Vous aurez deux minutes et demie, et quelques minutes après, nous lèverons le camp.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie, monsieur le président.

Je ne pense pas utiliser entièrement mes six minutes. Le Comité se fait une idée assez précise de ce qu'est le problème.

Madame Cartwright, je tiens à vous remercier d'avoir parlé de la différence entre les circonstances prévues et imprévues. Le Comité a examiné la capacité de transformation du Canada. Nous savons parfaitement que deux entreprises dominent notre capacité d'abattage. Nous avons vu l'extrême faiblesse de ce système en pleine pandémie, surtout quand le personnel de certains abattoirs a été gravement touché par la COVID-19, et l'effet domino massif que cela a eu sur toute l'industrie. Nous en sommes tout à fait conscients, et je tiens à vous remercier de l'avoir souligné.

Souhaitez-vous ajouter quelque chose à votre intervention précédente avec mon collègue, M. Perron? Souhaitez-vous clarifier quelque chose? Je vous laisserai une minute environ.

Mme Barbara Cartwright: Je vous remercie de me permettre d'ajouter d'autres réflexions.

Je crois avoir dit très clairement que nous voulons nous assurer que toute directive, modification ou exemption concerne de réelles situations d'urgence en matière de bien-être animal, pas des insuffisances de l'industrie ou le fait qu'elle soit mal organisée, surtout avec les nouvelles réalités et les nouveaux règlements auxquels nous devons nous adapter. Ces règlements visent à améliorer l'industrie, qu'il s'agisse du secteur du camionnage ou du secteur agricole. Nous ne voulons contourner aucune de ses insuffisances. Nous voulons qu'ils encouragent l'industrie afin de créer de meilleurs processus, une meilleure planification et de meilleurs systèmes.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie.

Madame Fitzgerald, je tiens également à vous remercier d'être venue nous éclairer par vos compétences sur le point de vue du secteur du camionnage.

Voici ma question. Quand nous parlons de planification et de circonstances imprévues... Dans le pire scénario, où un camion tombe complètement en panne, que se passe-t-il généralement? Avez-vous un autre chauffeur en attente qui peut venir? J'essaie de comprendre. Je vois qu'on essaie de faire en sorte que le Règlement soit plus ouvert à interprétation dans les situations imprévues.

Que fait l'industrie aujourd'hui lorsqu'elle planifie en prévision de ce pire scénario? Quel plan de secours avez-vous lorsqu'un tel cas se produit?

Mme Susan Fitzgerald: Je vous remercie de cette question.

Je vais demander à mon collègue, M. Shantz, qui travaille dans une entreprise de transport, de vous en donner un exemple.

M. Don Shantz: Je vous donnerai un exemple de ce qui s'est passé dans les deux dernières semaines.

Un camion venait de l'Ouest du Canada avec un chargement de bovins d'engraissement — de jeunes veaux. Le camion se trouvait sur la route 17 entre Wawa et Sault Ste. Marie. Le nouvel équipement que nous avons de nos jours... Avec les exigences en matière d'émissions imposées au transport par camion, nous avons plus de pannes que dans le passé. Quand le système d'échappement détecte un problème, il peut réduire la puissance du moteur.

Le chauffeur m'a appelé. Il m'a dit que le moteur donnait des signes de perte de puissance. Il lui restait moins d'une heure. Il n'est plus qu'à 30 à 40 minutes de Sault Ste. Marie. Je passe à l'action. J'appelle l'atelier à Sault Ste. Marie pour y organiser un dépannage. Nous sommes déjà passé 18 heures un vendredi soir, avec personne à l'atelier. Je contacte quelqu'un qui me répond qu'il attendra notre camion sur place. Quelques heures plus tard, il me donne un diagnostic. Il dit qu'il n'a pas les pièces à Sault Ste. Marie.

L'équipe chez Vernla discute et décide que je vais partir en camion avec un autre chauffeur pour Sault Ste. Marie afin de sauver le chargement de bétail et de le conduire à destination.

• (1005)

Le président: Je vous remercie, monsieur MacGregor.

Madame Shields, vous avez la parole pour quatre minutes environ.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Merci de nous donner l'occasion d'être ici aujourd'hui.

La question que nous voyons est celle de la flexibilité, d'une définition de celle-ci, et d'une modification réglementaire par la suite. Je travaille actuellement sur un projet de loi d'initiative parlementaire afin, je l'espère, d'arriver à une harmonisation avec les États-Unis. Il s'agit d'un objectif à long terme.

Quelle est aujourd'hui la définition de la flexibilité? Je vais vous donner une idée de combien il est difficile d'obtenir les données.

Je suis sur la route. J'ai un journal de bord sur papier devant moi. Un grave accident impliquant trois véhicules se produit. J'arrête mon camion. J'aide sur les lieux de cet accident parce qu'il n'y a personne d'autre. Nous sortons des personnes des véhicules, etc. Avec un journal de bord sur papier, j'inscris cet arrêt comme étant une pause. Dans les journaux de bord que nous avons maintenant, comment explique-t-on à quelqu'un, longtemps après, ce qui s'est passé et est-ce qu'on va vous croire? Telle est la vie, en réalité, des camionneurs sur la route. Vraiment. J'ai moi-même conduit avec un journal de bord sur papier. C'est un défi.

Je vous remercie d'avoir mentionné les abeilles. Les apiculteurs sont très inquiets à ce sujet, car les abeilles s'échappent des camions qui les transportent s'ils s'arrêtent. C'est un problème.

Madame Fitzgerald, quand nous parlons de transport... Certaines personnes ne comprennent pas à quel point le secteur du bétail est intégré dans l'Ouest du Canada et dans le Nord des États-Unis et ne savent pas que nous avons très peu de postes frontaliers dans cette région. Quand nous parlons d'itinéraires de rechange... Nous en avons un en Alberta, à Coutts. Nous en avons un en Saskatchewan et deux en Colombie-Britannique.

Quel est, selon vous, le degré d'intégration de notre secteur du bétail?

Mme Susan Fitzgerald: Comme M. Fehr vous l'a dit ce matin, l'industrie prévoit et planifie des lieux de chargement et de déchar-

gement, mais quand arrivent des situations où les itinéraires de rechange sont limités en raison des infrastructures, qu'il s'agisse de routes, de ponts ou d'autre chose, et que l'une d'elles est fermée ou hors service — et nous avons le même genre de situation dans le Nord de l'Ontario aussi avec la traversée du lac — il est très difficile alors de trouver d'autres itinéraires pour poursuivre sa route. Si l'on prend du retard, le temps du chauffeur continue de courir. Donc, même si les animaux se portent bien — parce que, comme il a été dit, les heures pour les animaux sont distinctes, et c'est habituellement 36 ou 28 —, les heures allouées au chauffeur sont bien plus courtes que cela. C'est donc le chauffeur qui pourrait prendre une pause avant que les animaux arrivent à leur destination prévue.

M. Martin Shields: Le secteur du bétail est très intégré dans l'Ouest du Canada et le Nord des États-Unis. Les animaux ne font pas la différence entre un côté et l'autre de la frontière. Les éleveurs peuvent transporter les animaux là où il y a les meilleurs prix, de part et d'autre de la frontière. Le problème que les gens ne comprennent pas est que nous avons un système de réglementation d'un côté de la frontière et un autre de l'autre, mais qu'ensuite, les chauffeurs se font attraper. Il me semble que notre membre — que je respecte — a mentionné qui se voit infliger des amendes ou pas. Ma femme ne s'en voit pas infliger. Moi, si.

Nous avons déjà eu cette discussion. Ce que nous devons clarifier, c'est l'interprétation, et c'est un défi. Est-ce exact?

Mme Susan Fitzgerald: C'est exact.

Nous parlons de donner aux chauffeurs l'assurance et la paix d'esprit qu'ils ne verront pas d'accusations portées contre eux pour avoir fait ce qu'ils savent être le mieux pour les animaux confiés à leurs soins. Transports Canada dit se soucier de la sécurité des chauffeurs, et le ministère nous a demandé si nous pouvions fournir des données ou des études sur les accidents de véhicules utilitaires et toute recherche sur les dispositifs de consignation électronique. Cette recherche n'a pas été faite au Canada, mais je lui ai fourni la recherche faite aux États-Unis par la Northeastern University, l'Université de l'Arkansas et la Michigan State University, qui se sont penchées sur la question.

Il ressort de cette recherche que depuis l'adoption des dispositifs de consignation électronique aux États-Unis, la réglementation des heures de service est mieux respectée, donc que les chauffeurs respectent leur horaire, mais qu'elle a aussi entraîné des infractions dangereuses au code de la route. Vous avez entendu plus tôt que nous ne voulons pas créer une situation où les chauffeurs ressentent la pression à conduire plus vite ou à modifier leurs pratiques de conduite sûres. Nous ne voulons pas de cela. Comme vous l'a expliqué M. Fehr, le secteur du transport d'animaux est un des plus sûrs dans le transport commercial en raison de la nature de la marchandise — on transporte des animaux vivants.

• (1010)

Le président: Je vous remercie, madame Shields.

Je vous remercie, madame Fitzgerald.

La parole est maintenant à Mme Taylor Roy pour quatre minutes.

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Je vous remercie.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui. Cette discussion est importante, car il s'agit de la santé et du bien-être non seulement des chauffeurs de ces camions qui transportent des animaux, et d'autres personnes sur la route, mais aussi des animaux, même si nous ne nous penchons pas particulièrement sur le temps que les animaux... Le Règlement relève de l'ACIA. De toute évidence, comme il a été dit, la capacité des chauffeurs de s'arrêter pour s'occuper de questions concernant le bien-être des animaux est pertinente.

Il est beaucoup question des directives exactes qui devraient être données aux organismes provinciaux et territoriaux qui appliquent le Règlement, et je suis d'accord qu'il faudrait être plus précis et que plus de directives s'imposent. L'industrie bovine et l'industrie porcine se sont exprimées, mais je me demande si Mme Cartwright ou Mme Kavanagh peuvent nous éclairer sur ce qui devrait être considéré comme une situation d'urgence et sur le type de directives qui devrait être donné à ces organismes, du point de vue du bien-être animal aussi, quand ils examinent la définition d'une situation d'urgence ou qu'ils cherchent à établir le degré de flexibilité du Règlement.

Mme Lynn Kavanagh: Voulez-vous répondre, madame Cartwright?

Mme Barbara Cartwright: Oui, certainement. Je vous remercie de la question.

Il a été question de certaines des situations que nous considérons comme étant des situations d'urgence, par exemple les conséquences d'intempéries et d'accidents de la route. Il est certain que, pendant la pandémie, le transport du bétail a connu son lot de situations d'urgence, qu'il s'agisse de la fermeture des frontières, de problèmes frontaliers ou des répercussions de la pandémie sur le personnel de différents abattoirs qui ont dû tourner au ralenti. Il se présentera forcément des problèmes et nous serons heureux de travailler avec Transports Canada et avec nos collègues dans l'industrie pour les identifier. Ce que nous ne voulons pas, c'est avoir des problèmes structurels auxquels il faut de toute façon remédier, par rapport à la Loi sur la santé des animaux et à la réglementation des transports.

Je pense avoir couvert le sujet.

Madame Kavanagh, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Leah Taylor Roy: Madame Kavanagh, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, j'ai une autre question. Je suis désolée. J'ai peu de temps.

De plus, nous parlons en ce moment des symptômes d'un problème fondamental qui est causé, semble-t-il, par une foule de problèmes structurels. Il a été question du manque d'aires de repos — comme on nous l'a expliqué, il y en a une seule dans le corridor Est-Ouest, à Thunder Bay — et de la concentration des abattoirs. Ce sont des choses qui causent des problèmes qui touchent non seulement les camionneurs, évidemment, et les personnes qui travaillent dans le secteur des transports, mais aussi les agriculteurs et les animaux. S'ajoutent à tout cela les risques de pandémie — ou les risques liés à la biosécurité, en tout cas.

Que peut-on faire pour restructurer cette industrie à plus long terme, afin que les chauffeurs qui transportent des animaux vivants ne soient pas stressés, que nous n'ayons pas de problèmes avec les animaux et toutes ces difficultés posées aux postes frontaliers ou lorsque des routes sont fermées, etc.? Selon vous, que pouvons-

nous raisonnablement faire pour atténuer certaines des causes profondes de ces problèmes?

Mme Barbara Cartwright: Je peux commencer par répondre à la question sur les camions, mais j'aimerais laisser Mme Kavanagh y répondre pour parler de la restructuration du système même de l'abattage.

Un des exemples donnés était que, lorsqu'il fait très chaud et qu'il y a un ralentissement à l'abattoir, on demande parfois aux camions de rouler pour créer une ventilation pour les animaux. Il en résulte un temps de conduite. Une solution simple à cela, ce sont les camions climatisés, que nous n'avons pas, mais qui devraient devenir obligatoires dans tout le pays, surtout avec les problèmes liés aux changements climatiques qui vont s'accroître. C'est une solution importante et majeure. Elle signifierait que les chauffeurs n'ont pas à conduire et que les animaux ne souffrent pas pendant que la situation d'urgence à l'usine est réglée.

Madame Kavanagh, voulez-vous parler des autres aspects?

Mme Lynn Kavanagh: Oui. Je vous remercie, madame Cartwright et madame Taylor Roy.

Nous avons entendu mentionner quelques fois — et nous avons déjà eu des questions à ce sujet — le problème de la capacité d'abattage limitée au Canada. J'imagine qu'il n'y a pas de solution simple et rapide à ce problème, mais beaucoup aimeraient le voir régler. Nous savons que des agriculteurs dans plusieurs provinces ont exprimé cette préoccupation. L'Union nationale des fermiers travaille sur ce dossier. J'ai entendu des agriculteurs québécois et britanno-colombiens dire qu'il fallait augmenter cette capacité. Il arrive qu'ils ne puissent même pas faire de réservation dans un abattoir pour leurs animaux, faute de place. Il faut aussi remédier à la domination exercée par les usines de transformation de deux conglomérats.

Je crois, parce que tellement de gens veulent voir régler le problème, que nous devons travailler ensemble — l'industrie, les groupes de protection des animaux et d'autres encore — pour y parvenir.

Je peux vous donner un exemple tiré de la recherche que j'ai faite sur la fin de vie des vaches laitières de réforme. Dans certains cas...

• (1015)

Le président: Madame Kavanagh, le temps de parole est écoulé. Nous avons même débordé de 45 secondes.

Je vous laisserai terminer ce que vous disiez, mais faites très vite, si possible.

Mme Lynn Kavanagh: D'accord.

J'allais dire qu'il y a des préoccupations particulières au sujet de certains animaux fragiles, comme les vaches laitières de réforme. À cause de la façon dont le système est structuré, elles doivent être d'abord mises aux enchères, au lieu d'être directement abattues. C'est un autre changement qui pourrait être apporté. C'est, par exemple, ce qui prolonge leur temps considérablement.

Je vous communiquerai volontiers notre rapport sur ce sujet particulier. Si quelqu'un est intéressé, il peut faire le suivi.

Mme Leah Taylor Roy: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, madame Taylor Roy.

Je vous remercie, madame Kavanagh.

Pour finir, nous avons M. Perron.

[Français]

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Yves Perron: En fait, monsieur le président, je me contenterai d'une question.

Madame Fitzgerald, dans votre introduction tantôt, vous avez dit que, ce qui était souhaitable, c'était une exemption permanente, comme ce qui existe aux États-Unis.

Pour ce qui est d'apporter la clarification demandée au sujet de l'article 76 du règlement en question et de clarifier les consignes qui sont données pour l'interprétation de ce règlement, je comprends que cela peut se faire à court terme et que cela viendrait régler un problème.

Si on arrive à faire cela à court terme, est-ce que vous recommanderiez quand même au Comité de suggérer une modification à la loi pour créer une exemption permanente comme aux États-Unis, ou est-ce qu'une modification aux consignes pour l'application réglementaire serait suffisante?

[Traduction]

Mme Susan Fitzgerald: Dans un premier temps, parce que nous parlons de quelque chose que nous aimerions mettre en place assez rapidement, cette clarification ou des directives, notamment en utilisant les paragraphes 76(1) et 76(2) du Règlement existant... Dans l'idéal, comme je l'ai mentionné, une harmonisation avec les États-Unis est préférable. Nous avons souligné l'intégration du secteur agricole dans certaines régions du pays, plus que dans d'autres, et le fait que les entreprises qui transportent nos animaux travaillent de part et d'autre de la frontière, souvent au cours de la même journée. Elles doivent respecter deux réglementations.

Dans l'idéal, oui, nous aimerions voir une harmonisation entre les deux pays. À court terme, je pense que nous avons besoin de quelque chose pour protéger le bien-être des animaux. Les directives relatives aux paragraphes 76(1) et 76(2) pourraient être cet outil.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Perron.

J'ai une dernière question.

Madame Fitzgerald, vous avez évidemment mentionné que les chauffeurs sont tenus de consigner la raison s'il rencontre un problème et qu'ils doivent invoquer la règle relative aux situations d'urgence. Vous avez expliqué que les journaux sont, en fait, inspectés au palier provincial. J'ai notamment entendu dire aujourd'hui que Transports Canada demande, bien entendu, à l'industrie de fournir des chiffres qui, en fin de compte, semblent relever de la compétence provinciale. Peut-être s'agit-il de quelque chose que le conseil que vous avez mentionné, le CCATM, pourrait fournir, pour essayer de faire ressortir des chiffres un élément plus concret, au lieu de demander à l'industrie, où ces données sont enregistrées d'une façon décentralisée. Il se peut, en fait, que ces chiffres se trouvent à l'échelon provincial. Est-ce que j'ai bien récapitulé la situation?

Mme Susan Fitzgerald: Oui. Je vous remercie, monsieur le président. C'est une excellente suggestion. Comme il a été mentionné précédemment, les entreprises ne vont pas rendre compte à une association du nombre d'infractions qu'elles ont commises, et toutes les entreprises ne sont pas membres de notre association. Il est cer-

tain que les organismes chargés de l'application de la loi devraient disposer des données et connaître le nombre réel d'infractions.

Le président: En tant que fils de camionneur, je suis heureux d'avoir une bonne suggestion pour l'industrie du camionnage.

Je vous remercie, madame Fitzgerald.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui: Mme Fitzgerald et M. Shantz de la Canadian Livestock Transporters' Alliance, Mme Cartwright d'Animaux Canada, Mme Kavanaugh de Protection mondiale des animaux, et M. Schwindt du Conseil canadien du porc. Merci beaucoup d'être resté.

Chers collègues, très rapidement avant de vous laisser partir, à propos de la planification, nous avons demandé que les grands détaillants produisent des documents. Ces demandes sont maintenant parties, avec la date limite du 2 novembre. Cependant, on nous demande une séance à huis clos et je crois que nous avons besoin de précisions sur beaucoup d'éléments de procédure, de même que sur les dispositions juridiques relatives aux documents que nous verrons et sur les limites du privilège parlementaire. Je ne veux pas contrevenir au droit de la concurrence. J'ai donc demandé au légiste de venir nous faire une séance d'information à huis clos sur certains aspects juridiques du travail qui nous attend. Je compte que cette séance d'information ait lieu lundi.

Pour le 2 novembre, date pour laquelle nous n'avons rien de prévu, avec votre permission, je vous redonnerai ce temps pour travailler avec vos concitoyens et sur les dossiers de concitoyens. Le 6 novembre, nous pouvons passer au rapport sur la biosécurité que le Comité a préparé — car l'analyste devrait l'avoir terminé — ou prendre un moment à huis clos pour examiner la production de documents, en fonction de ce qui se passera le 2 novembre.

Cela vous donne une idée de notre calendrier. Beaucoup d'éléments restent à préciser, mais nous le ferons lundi. Je n'ai pas l'intention de tenir de réunion jeudi, sauf si vous voulez contester le pouvoir discrétionnaire du président. C'est bon.

Les recommandations relatives à la biosécurité pour l'étude que nous allons faire doivent avoir été remises demain avant 17 heures.

Monsieur Louis, voulez-vous poser rapidement une question?

● (1020)

M. Tim Louis: Avons-nous un budget à approuver aujourd'hui? Est-ce que nous avons quelque chose à approuver?

Le président: Le seul autre élément, évidemment, est que nous cherchons à faire venir le ministre des Transports. Cela fait partie de l'horaire que j'essaie d'établir pour remplir les réunions. On me dit que des représentants du ministère seraient disponibles avant le ministre. Souhaitez-vous que j'essaie d'appeler des représentants du ministère? Nous pourrions viser le 2 novembre, mais je ne suis pas certain que le ministre Rodriguez puisse être des nôtres. J'ai besoin d'un peu de latitude de la part du Comité.

Monsieur Steinley, voulez-vous communiquer avec l'administration du ministère des Transports? Il se peut que nous réussissions à les faire venir le 2 novembre, ou certainement lundi, potentiellement, mais le ministre n'est pas disponible la semaine prochaine. Normalement, nous recevons le ministre et des représentants du ministère. Souhaitez-vous recevoir les représentants du ministère seulement?

M. Warren Steinley: J'aimerais essayer d'obtenir la présence du ministre.

Avez-vous dit jusqu'à trois réunions? Je réfléchis. Nous avons proposé une liste de témoins assez longue. J'aimerais savoir si nous pouvons avoir les trois réunions afin que tous les témoins que nous avons contactés puissent être présents au Comité.

Le président: Nous en avons prévu au moins deux. C'est sur cette base que nous travaillons sur le calendrier. Il se peut que nous réussissions à en discuter aujourd'hui, mais ce que j'entends, du moins de la part de M. Steinley — et je serai heureux d'entendre l'avis d'autres membres du Comité —, c'est que si le ministre n'est pas disponible la semaine prochaine, nous voulons attendre de voir s'il est possible de faire venir les représentants du ministère et le ministre ensemble.

Monsieur Perron, monsieur MacGregor ou n'importe lequel de mes collègues libéraux, qu'en pensez-vous?

M. Francis Drouin: Du moment que les témoins respectent la fonction de la Chambre des communes, les pourcentages, c'est la seule chose.

Le président: Monsieur MacGregor, voulez-vous dire quelque chose? D'accord, bon. Nous allons essayer de trouver un autre moment où le ministre pourrait être des nôtres. Nous allons procéder comme je vous le disais et, pour le reste, nous pouvons en parler à un autre moment.

Je remercie les témoins.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>