



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

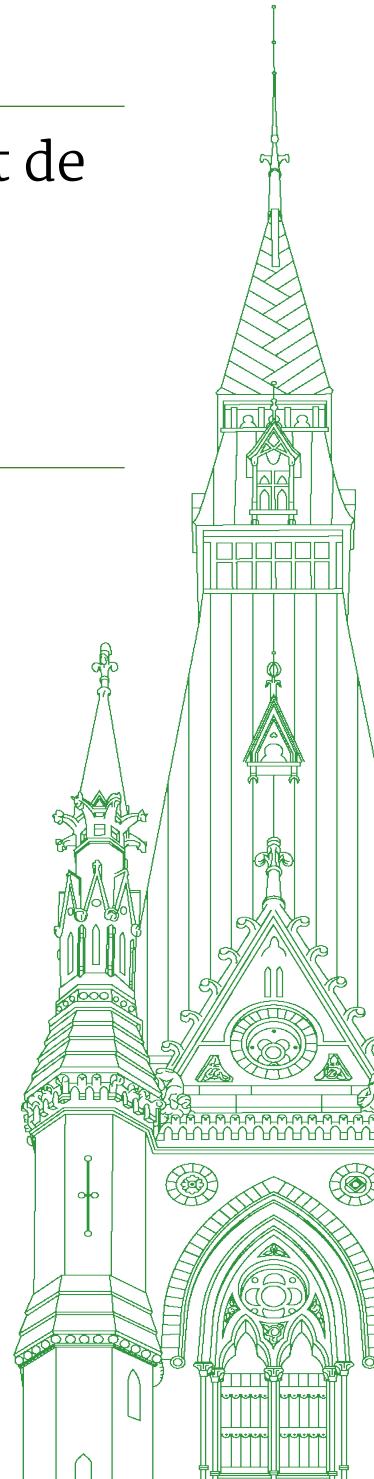
Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 094

Le jeudi 29 février 2024

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 29 février 2024

• (1100)

[Français]

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

Bienvenue à la 94^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, la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité. Les captures d'écran ou la prise de photos d'un écran ne sont pas autorisées.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 31 janvier 2024 et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 8 février 2024, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-355, Loi visant à interdire l'exportation par voie aérienne de chevaux destinés à l'abattage et apportant des modifications connexes à certaines lois.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue au premier groupe de témoins d'aujourd'hui.

Tout d'abord, nous avons deux représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada, à commencer par Graeme Hamilton, qui est directeur général intérimaire des Politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux, à la Direction générale de la politique stratégique.

[Traduction]

Nous avons également le plaisir d'accueillir Mme Cathy Toxopeus, directrice générale, Programmes commerciaux, Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux.

Nous souhaitons la bienvenue à Mme Mary Jane Ireland, directrice exécutive, Direction santé des animaux, vétérinaire en chef pour le Canada. Ce n'est pas sa première comparution devant le Comité, et nous la remercions d'être avec nous de nouveau. Mme Ireland est accompagnée aujourd'hui par M. Rick James-Davies, directeur général, Opérations Ouest.

Nous accueillons également Mme Shannon Nix, sous-ministre adjointe, Direction générale des politiques stratégiques, au ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Chaque organisation disposera de cinq minutes pour faire une déclaration d'ouverture. Nous allons commencer par les représentants de l'ASFC.

Monsieur Hamilton, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

[Français]

M. Graeme Hamilton (directeur général intérimaire, Politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux, Direction générale de la politique stratégique, Agence des services frontaliers du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis heureux de pouvoir contribuer à votre étude du projet de loi C-355.

Nous sommes ici aujourd'hui pour présenter au Comité les rôles et les responsabilités de l'Agence quant à la surveillance des exportations d'animaux terrestres, y compris les chevaux.

[Traduction]

Comme beaucoup d'entre vous le savent déjà, l'ASFC facilite le flux de milliards de dollars d'échanges commerciaux légitimes et applique plus de 100 lois et règlements à nos frontières. Ces efforts sont destinés à soutenir la prospérité économique de notre pays tout en assurant la sécurité de notre pays et des Canadiens. L'ASFC joue un rôle de soutien en vérifiant que les exigences des autres ministères sont respectées pour les marchandises importées ou exportées du Canada, ainsi qu'en appliquant la Loi sur les douanes.

Compte tenu de la grande diversité des lois appliquées à la frontière, l'ASFC travaille en étroite collaboration avec un certain nombre de ministères et d'organismes gouvernementaux pour s'assurer que les marchandises importées au Canada et exportées du Canada sont conformes à toute loi du Parlement qui interdit, contrôle ou réglemente leur importation ou leur exportation. Dans le contexte des importations et des exportations agricoles, nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, qui établit les exigences relatives à l'importation et à l'exportation de denrées alimentaires, de plantes et d'animaux au Canada. Les agents de l'ASFC suivent ses orientations et ses instructions et retiennent les marchandises lorsque les importations ou les exportations ne satisfont pas aux exigences de la loi applicable.

Voilà qui conclut ma présentation d'ouverture. Je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.

• (1105)

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant céder la parole aux représentants de l'ACIA. Madame Ireland, nous vous écoutons.

Dre Mary Jane Ireland (directrice exécutive, Direction santé des animaux, vétérinaire en chef pour le Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments): Merci beaucoup.

Je suis très heureuse de témoigner devant le Comité dans le cadre de votre étude sur le projet de loi C-355.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments réglemente les exportations de chevaux destinés à l'abattage en vertu de la Loi sur la santé des animaux et de ses règlements connexes. Je souhaite donc d'abord décrire le rôle actuel de l'ACIA dans le processus réglementaire.

La Loi sur la santé des animaux et ses règlements connexes visent à établir les exigences relatives à l'exportation d'animaux vivants. Il est notamment exigé que les animaux d'élevage, tels que les bovins et les chevaux, soient inspectés par un vétérinaire et accompagnés d'un certificat sanitaire d'exportation signé par un vétérinaire de l'ACIA. Le certificat sanitaire d'exportation est un document légal qui confirme qu'un animal est conforme aux exigences sanitaires du pays importateur.

Les exigences réglementaires relatives au transport sans cruauté des animaux ont été mises à jour en 2019. L'objectif de ces modifications était de prévenir les souffrances évitables des animaux tout au long du processus de transport en définissant les conditions d'un transport sans cruauté de tous les animaux par tous les modes de transport.

L'exportation de chevaux est un processus en plusieurs étapes qui exige que l'ACIA certifie que le cheval répond à toutes les exigences du Canada et à celles du pays importateur.

Tout d'abord, l'exportateur notifie à l'ACIA son intention d'exporter un cheval. Les exigences en matière d'importation peuvent varier d'un pays à l'autre. De nombreux pays exigent que le cheval commence une période d'isolement avant de pouvoir être exporté. Au cours de cette période, l'ACIA évalue le cheval pour confirmer qu'il n'est pas porteur de maladies préoccupantes pour le pays importateur, qui sont énumérées sur la liste d'exportation.

Une fois que les évaluations sont terminées et que le cheval répond à toutes les exigences, un vétérinaire de l'ACIA remet à l'exportateur un certificat sanitaire d'exportation signé. Le cheval est chargé dans une remorque à bestiaux pour se rendre à l'aéroport. À l'aéroport, les vétérinaires de l'ACIA confirment que le cheval est correctement certifié, qu'il ne présente aucun signe de détresse, qu'il est apte à voyager et qu'il sera transporté sans cruauté conformément aux exigences réglementaires canadiennes. Une fois que le cheval se retrouve au sein du pays importateur, l'ACIA n'a plus aucun contrôle ni autorité sur les traitements et les soins pouvant lui être accordés.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui du rôle de l'ACIA dans la réglementation de l'exportation des chevaux vivants.

Je vous remercie de votre attention et je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Ireland.

Chers collègues, je vous signale que les cloches commencent à sonner, mais comme nous l'avons généralement fait dans le passé, nous tenons à nous assurer de maximiser notre temps. J'aimerais demander le consentement unanime pour utiliser mon pouvoir discrétionnaire. Je veillerai à ce que vous disposiez du temps de parole nécessaire. Nous allons passer aux votes, et je vais m'assurer que tout le monde y trouve son compte. Cela vous convient-il?

Des députés: D'accord.

Le président: Je vais maintenant céder la parole à Mme Nix, sous-ministre adjointe au ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

[Français]

Mme Shannon Nix (sous-ministre adjointe, Direction générale des politiques stratégiques, ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie de m'avoir invitée à participer à votre discussion au sujet du projet de loi C-355.

[Traduction]

La question de l'exportation de chevaux destinés à l'abattage a suscité une grande attention de la part du public et des médias sociaux, et le public canadien a exprimé son inquiétude face à cette pratique. Les lettres que le ministère a reçues de citoyens canadiens, les pétitions présentées à la Chambre des communes, ainsi que les sondages d'opinion montrent que de nombreux Canadiens s'opposent à la pratique de l'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage.

En effet, en juin 2021, la pétition e-3187 a été présentée à la Chambre des communes. Il s'agit de l'une des pétitions électroniques ayant reçu le plus de signatures dans l'histoire du Canada; on parle de plus de 77 000 signatures. Plus récemment, la pétition e-4190 a été présentée en février 2023 et a recueilli plus de 36 000 signatures.

[Français]

Comme vous le savez, ce projet de loi fait suite à l'engagement, inscrit dans la lettre de mandat de la ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, d'interdire l'exportation de chevaux vivants à des fins d'abattage.

Agriculture et Agroalimentaire Canada a travaillé en étroite collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, et l'Agence des services frontaliers du Canada pour analyser le projet de loi.

La question est complexe et comprend un certain nombre de considérations clés, notamment les obligations légales, les relations et les engagements en matière de commerce international, les lois et les règlements sur les animaux au sens large, ainsi que les mécanismes de mise en œuvre et d'application.

Étant donné la complexité du dossier, je vais vous fournir certaines données simples qui, je l'espère, alimenteront votre réflexion.

● (1110)

[Traduction]

Selon Statistique Canada, en 2023, environ 2 500 chevaux ont été exportés du Canada à des fins d'abattage, pour une valeur d'environ 19 millions de dollars. Les poulains âgés de six à neuf mois proviennent d'éleveurs canadiens et sont transportés vers l'un des cinq parcs d'engraissement du Canada, où ils sont élevés jusqu'à l'âge de deux ans environ. Les chevaux sont ensuite transportés par avion vers l'étranger à partir d'Edmonton, de Calgary et de Winnipeg. Une fois que les chevaux atteignent le pays de destination, ce sont les autorités de ce pays qui sont chargées de la surveillance réglementaire.

Comparé à d'autres sources de viande, telles que les bovins et les porcs, le secteur de la viande de cheval est relativement petit et les données sont assez limitées. Comme il s'agit d'un secteur relativement peu important, et que l'on dispose de très peu de renseignements, il existe des lacunes dans les connaissances, notamment en ce qui concerne le degré de participation des populations autochtones dans ce type de commerce. Au sein du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, nous avons travaillé dur pour rassembler des données et des informations supplémentaires afin de mieux comprendre le secteur.

Dans le cadre du travail du département visant à fournir des conseils sur l'engagement du mandat du ministre, nous avons contacté, avec l'ACIA, les principales parties prenantes du secteur. Nous avons pris contact avec la plupart des exportateurs, un important transitaire, plusieurs organisations de protection des animaux, des producteurs individuels et des organismes autochtones.

Nos premières discussions avec les intervenants de ce secteur indiquent que le Canada compte environ quatre exportateurs actifs de chevaux vivants destinés à l'abattage. Ces exportateurs achètent des chevaux à quelques centaines de producteurs et les gardent dans des parcs d'engraissement jusqu'à ce qu'ils soient prêts à être exportés.

Les producteurs exploitent différents types de fermes. Certains dépendent beaucoup plus que d'autres du marché de l'exportation des chevaux. Si certains éleveurs de chevaux élèvent des chevaux spécifiquement pour le marché de l'exportation de chevaux vivants, il semble que la plupart des éleveurs qui approvisionnent ce marché élèvent des chevaux à d'autres fins. Certains producteurs nous ont dit que le marché de l'exportation constituait un marché secondaire précieux pour soutenir leurs activités.

Nous continuerons à nous engager et à consulter si nécessaire pour mieux comprendre l'impact que ce projet de loi pourrait avoir sur les producteurs et le secteur. D'après la correspondance que notre ministère a reçue et les conversations que nous avons eues avec les organismes de défense des droits des animaux, il est clair que de nombreux Canadiens considèrent les chevaux différemment des autres animaux d'élevage.

Pour conclure, j'aimerais souligner que notre département examine très attentivement tout changement de politique ayant une incidence sur les producteurs agricoles. Comme je l'ai indiqué au début, il s'agit d'une question complexe. À mesure que le projet de loi C-355 franchira toutes les étapes du processus parlementaire, nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec l'ACIA pour identifier tout impact potentiel et fournir des conseils au gouvernement afin d'atténuer toute conséquence involontaire.

J'espère que ce portrait de la situation vous sera utile. Je répondrai volontiers aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup, madame Nix. Nous allons en effet passer directement aux questions.

Monsieur Barlow, vous disposez de six minutes tout au plus.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est une bonne chose que des fonctionnaires soient présents pour nous fournir des précisions au sujet de ce projet de loi.

J'espère que nous ne gouvernons pas en fonction du nombre de pétitions. Eh bien, peut-être que nous devons commencer à le faire. Une pétition de 350 000 signatures a été déposée à la

Chambre des communes pour demander la tenue d'élections. Si nous nous engageons dans cette voie, je crois que nous serions bien avisés de suivre celle-là également.

Docteure Ireland, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, merci beaucoup de votre présence. Je voudrais souligner une lettre que l'ancienne ministre de l'Agriculture a adressée à la Métis Nation de l'Alberta concernant ce projet de loi. Cette lettre de Mme Bibeau disait ceci:

L'Agence canadienne d'inspection des aliments est un organisme à vocation scientifique. Par conséquent, il n'interdira l'abattage d'une espèce que sur la base d'un ensemble important de preuves solides, examinées par des pairs. En l'absence d'un tel ensemble de preuves, il n'est actuellement pas prévu d'interdire l'abattage des chevaux au Canada.

L'ACIA dispose-t-elle d'un ensemble de preuves solides, examinées par des pairs, pour justifier l'interdiction d'exporter des chevaux destinés à l'abattage — ou de tout autre animal, d'ailleurs?

Dre Mary Jane Ireland: L'Agence est un organisme scientifique. Les règles sur le transport sans cruauté édictées aux termes de la Loi sur la santé des animaux et le Règlement sur la santé des animaux encadrent l'exportation et le transport des animaux à l'intérieur et à l'extérieur du pays. L'objectif de ces règles est de veiller à éviter toute souffrance évitable. Elles ont été mises à jour en 2019 pour tenir compte des meilleures données scientifiques disponibles et de considérations observées à l'étranger. Ces mises à jour sont le fruit de nombreuses années d'interaction avec les parties prenantes. Ces modifications sont relativement récentes. Elles offrent des protections accrues pour les animaux transportés.

Je suis d'accord avec la question dans le sens où l'ACIA est un organisme scientifique. Nous réglemtons en fonction de l'information dont nous disposons. Les règles particulières au transport des animaux ont été publiées en 2019 et elles sont entrées en vigueur en 2020.

• (1115)

M. John Barlow: Cela étant dit, à votre avis, docteure Ireland, ce projet de loi est-il fondé sur des preuves scientifiques indiquant qu'il y a un préjudice ou un risque excessif pour ces chevaux? Ce projet de loi est-il fondé sur des preuves scientifiques dont vous auriez eu connaissance à l'ACIA?

Dre Mary Jane Ireland: Je ne parlerai pas du projet de loi en particulier. Je dirai que notre règlement veille à ce que les animaux soient traités sans cruauté pendant leur transport. Cependant, dans le cadre des exigences réglementaires, les transporteurs sont tenus de signaler à l'Agence les décès de chevaux ou les blessures importantes qui se produisent lors du transport, et cela s'applique à n'importe quel animal.

Les règles applicables aux chevaux en ce qui concerne leur déplacement et leur transport sont les mêmes, que les chevaux soient destinés à un autre pays ou non, pour quelque raison que ce soit. Que la destination soit une exposition, une compétition ou un parc d'engraissement, ce sont les mêmes règles qui s'appliquent.

M. John Barlow: Les témoins que nous avons entendus et le parrain du projet de loi nous ont clairement dit que la Loi sur la santé des animaux et l'ACIA ne protègent pas les chevaux qui sont transportés par avion. Diriez-vous que cette affirmation est juste?

Dre Mary Jane Ireland: Comme je l'ai dit, le règlement a été modifié en 2019 pour offrir des protections et des mesures supplémentaires afin de prévenir les souffrances évitables chez les animaux transportés, y compris les chevaux. Des dispositions sont également prévues pour le transport aérien.

Le règlement prévoit un espace adéquat et une formation appropriée des personnes qui transportent, ainsi que la fermeture des caisses et un mécanisme de signalement à l'ACIA en cas de problème pendant le transport entraînant la mort ou des blessures importantes.

J'ai confiance en ces règles, mais comme je l'ai déjà dit lors de l'étude sur les dispositifs de consignation électronique, le transport d'animaux est complexe et des événements imprévus peuvent se produire. Des plans d'urgence sont exigés du transporteur, et il arrive que l'organisme de réglementation et le transporteur ou la personne réglementée soient appelés à prendre des décisions dans l'intérêt du bien-être de l'animal.

M. John Barlow: Merci, docteur Ireland.

J'ai encore deux questions rapides, car je manque de temps.

Depuis la mise à jour du règlement, en 2019, y a-t-il eu des décès de chevaux transportés par voie aérienne? Avez-vous des statistiques sur le nombre de blessures qu'ont subies les chevaux transportés par voie aérienne?

Dre Mary Jane Ireland: Comme nous l'avons indiqué sur notre site Web, depuis 2013, il y a eu cinq décès sur les quelque 47 000 chevaux exportés. Cela représente un taux de mortalité d'environ 0,011 %. Je n'ai pas connaissance d'autres cas de blessures importantes. Les parties réglementées sont tenues de signaler les cas de mortalité et de blessures graves.

M. John Barlow: Pour mettre les choses en perspective, il faut savoir qu'au cours de la même période, il y a eu 250 décès d'animaux de compagnie à bord des compagnies aériennes, ce qui fait une sacrée différence en termes de chiffres.

La loi proposée va imposer une nouvelle charge particulièrement lourde à l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC. À l'heure actuelle, l'ASFC dispose-t-elle des ressources nécessaires pour faire face à ce que la loi proposée attend d'elle? J'aimerais aussi savoir si, à l'heure actuelle, l'ASFC a un quelconque rôle à jouer en ce qui a trait à la réglementation du transport des chevaux.

M. Graeme Hamilton: Je comprends la question dans la mesure où l'ASFC joue un rôle très important en assurant la circulation des marchandises à la frontière, tant pour l'importation que pour l'exportation. Nous sommes souvent l'organisme qui applique les règlements d'autres ministères aux points de passage de la frontière.

À l'heure actuelle, comme vous l'avez entendu dans le témoignage de mes collègues de l'ACIA, l'Agence joue un rôle très important dans l'exportation de chevaux vivants. Les fonctionnaires de l'ACIA accordent beaucoup de soin et d'attention à l'exportation de ces animaux et veillent à encadrer ces exportations, de leur point de départ à leur point d'exportation, comme c'est le cas actuellement.

Pour ce qui est de faciliter cette transaction, l'ASFC joue un rôle très modeste. Dans sa forme actuelle, le projet de loi prévoit que l'ASFC sera chargée d'assurer que certains documents sont fournis lors de l'exportation. Pour l'Agence, il s'agira d'une nouvelle responsabilité en matière d'application de la loi. Toutefois, nous n'avons pas encore travaillé avec l'ACIA pour définir les procédures opérationnelles normalisées et la manière dont ces dernières seraient appliquées à la frontière. Je ne suis donc pas en mesure d'en dire plus sur le fardeau supplémentaire que cela représentera pour l'Agence et sur la question de savoir si les ressources nécessaires sont en place à l'heure actuelle.

• (1120)

Le président: Merci, monsieur Hamilton.

Merci, monsieur Barlow.

Nous allons passer à M. Louis.

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur présence. Ce n'est pas la première fois, et ce ne sera certainement pas la dernière. Il est très important que vous soyez là. En tant que comité, nous rédigeons surtout des rapports et peu de textes de loi. Il est important que vous sachiez que vos témoignages dans le cadre de ces rapports contribuent vraiment à façonner ce qui se passe. Nous vous en sommes très reconnaissants.

En même temps, lorsqu'un texte législatif est présenté, c'est quelque chose d'important, parce que vous êtes ceux qui sont sur le terrain. Il est primordial pour nous d'en entendre parler. C'est pourquoi je vous remercie d'avoir accepté de comparaître et d'être présents dès le début de cette importante étude.

Je commencerai par Mme Nix, qui est sous-ministre adjointe à l'Agriculture et Agroalimentaire Canada.

Tout à l'heure, vous avez fait mention de la correspondance que votre ministère a reçue. Je suis sûr que c'est un sujet dont nous avons tous entendu parler dans nos circonscriptions respectives. Il y a eu beaucoup de pétitions à ce sujet et un grand nombre de gens nous en ont parlé.

Pouvez-vous nous donner une idée de la nature de cette correspondance, de la part de soutien, de la part d'opposition et des préoccupations communes que vous avez entendues de la part des Canadiens, comme cela a été le cas pour chacun de nous?

Mme Shannon Nix: Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est une question qui a suscité beaucoup d'attention. Le ministère a reçu des dizaines de milliers de lettres. La majorité d'entre elles sont en faveur de l'interdiction et expriment quelques préoccupations communes. Je dirais que le stress ainsi que la taille et le type de caisses dans lesquelles les chevaux sont exportés sont les deux aspects les plus fréquemment évoqués.

M. Tim Louis: Pouvez-vous également nous parler des autres pays ou États qui ont une loi similaire à celle que propose le projet de loi C-355? Avez-vous une idée de leur raison d'être et de leur processus de mise en œuvre?

Mme Shannon Nix: Nous connaissons d'autres pays qui ont mis en œuvre ou qui envisagent de mettre en œuvre des interdictions similaires: la Nouvelle-Zélande, l'Australie, le Royaume-Uni, l'Allemagne et le Brésil.

Je signale que la Nouvelle-Zélande, par exemple, a interdit l'exportation d'animaux destinés à l'abattage en 2008. Plus récemment, elle a interdit l'exportation de bétail par voie maritime. En décembre de l'année dernière, un projet de loi a été déposé à la Chambre des communes du Royaume-Uni pour interdire l'exportation de certains animaux d'élevage à des fins d'abattage. Je crois que ce projet est actuellement en deuxième lecture à la Chambre des lords.

M. Tim Louis: Au cours des dernières années, avez-vous commencé à travailler en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments ou l'Agence canadienne des services frontaliers sur les mesures que vous pourriez prendre si ce projet de loi était adopté? Pouvez-vous nous parler de la coopération et de la communication que vous entretenez?

Mme Shannon Nix: J'ai noté d'emblée que les données dans ce domaine sont assez limitées. Nous avons mené des recherches sur l'industrie de la viande de cheval de manière plus générale. Ce n'est pas un domaine dans lequel nous avons beaucoup d'expertise. Nous avons examiné les considérations relatives à une éventuelle interdiction.

Les consultations avec les différentes parties prenantes ont été très importantes pour mieux comprendre les répercussions de la loi proposée. Nous nous sommes entretenus avec des représentants de l'industrie, avec les provinces que cela concernerait ainsi qu'avec des défenseurs du bien-être des animaux et des groupes autochtones.

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

En tant que parrain du projet de loi, j'ai moi-même parlé à de nombreuses parties prenantes, y compris à des exportateurs. Il semble que vous l'ayez fait aussi. Il y a environ quatre exportateurs actifs, et vous avez dit qu'il y avait quelques centaines de producteurs et d'éleveurs.

Pouvez-vous préciser les pourcentages? Vous avez dit que certains producteurs élevaient dans le but d'exporter, mais que la plupart des producteurs se limitaient à d'autres marchés intérieurs. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre d'éleveurs qui vendent des chevaux? Quel est le pourcentage destiné à l'abattage à l'étranger et quel est le pourcentage destiné au marché intérieur?

Mme Shannon Nix: Nous savons que l'année dernière, en 2023, il y a eu environ 2 500 chevaux qui ont été exportés aux fins d'abattage. Ces chevaux étaient presque exclusivement destinés au Japon. Pour situer le contexte, l'année dernière, nous avons exporté environ 10 000 chevaux aux États-Unis par voie terrestre. Environ un dixième d'entre eux étaient destinés à la reproduction et le reste, au sport et aux loisirs. J'espère que cela vous donne une idée des différences.

Je tiens aussi à mentionner qu'un petit nombre de chevaux ont probablement été exportés vers des pays autres que le Japon et les États-Unis. Nous pensons qu'ils ont été transportés principalement par avion.

• (1125)

M. Tim Louis: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Louis, il vous reste une minute.

M. Tim Louis: Je pense que c'est bon pour l'instant, parce que je voudrais passer à autre chose, mais que je n'aurais pas assez de temps pour ce faire.

Le président: D'accord. Nous vous accorderons peut-être un peu plus de temps au prochain tour.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Pour ma part, je suis sincèrement désolé de ne pas pouvoir participer à la réunion en personne.

L'expertise des témoins est très importante. J'envoie tout particulièrement mes salutations chaleureuses à Mme Ireland, qui participe souvent à nos réunions et qui est maintenant notre amie.

J'ai des questions sur les conditions de transport. Je ne sais pas qui, parmi les témoins, est la personne la mieux placée pour y répondre.

Les conditions de transport des chevaux exportés pour l'abattage sont-elles vraiment différentes de celles des chevaux qui sont transportés par avion à d'autres fins?

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: C'est une très bonne question.

Les règles et règlements pour le transport des chevaux par voie aérienne — à vrai dire, juste le transport des chevaux — ne changent pas selon l'usage auquel ils sont destinés.

Les exigences relatives au transport vers un autre pays d'un cheval destiné à un parc d'engraissement ou à la production d'aliments ne sont pas différentes des exigences relatives au transport aérien d'un cheval qui, par exemple, doit participer à événement sportif. La durée d'alimentation, d'abreuvement et de repos, ou l'intervalle entre les moments où un animal doit bénéficier de repos, de nourriture ou d'eau pendant le transport est de 20 heures, quel que soit le sort qu'on lui réserve.

[Français]

M. Yves Perron: Je vous remercie beaucoup de vos réponses précises, madame Ireland.

Ce n'est donc pas différent. Pourtant, les gens du milieu ou les gens qui souhaitent que nous adoptions le projet de loi C-355 nous expliquent que les conditions de transport sont extrêmement différentes. On nous dit que les chevaux sont dans des cages en bois beaucoup plus petites, qu'ils sont plusieurs animaux ensemble et qu'ils ont moins d'espace pour se déplacer ou pour absorber les chocs au décollage et à l'atterrissage.

Dans les cas où les gens transportent les animaux de façon différente, par exemple lorsqu'on transporte un cheval pour aller faire une compétition, qu'il est seul dans son box et qu'il est accompagné par quelqu'un, est-ce à dire que ces gens vont au-delà des normes? Est-ce que j'ai bien compris?

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: Certains chevaux peuvent être transportés individuellement et d'autres peuvent l'être en groupe.

En ce qui concerne les exigences réglementaires, en matière de densité de peuplement ou d'espace pour éviter le surpeuplement, par exemple, notre réglementation se réfère à celle sur les animaux vivants de l'Association du transport aérien international, qui décrit de façon précise la superficie qu'il faut allouer à chaque animal pendant le transport. Ces règles exigent également que les animaux soient compatibles entre eux et elles fixent certaines exigences en ce qui concerne les caisses, c'est-à-dire comment elles doivent être construites, de quoi elles doivent être faites ainsi que d'autres détails particuliers qui doivent être respectés.

Dans certains cas, les règles renvoient à celles de l'Association du transport aérien international concernant les animaux vivants, mais en ce qui concerne l'espace qui doit être accordé aux animaux, elles sont assez normatives. Bien entendu, elles s'appliquent en fonction de la taille du cheval. Plus le cheval est grand, plus il faut prévoir d'espace.

[Français]

M. Yves Perron: D'accord. Si je vous comprends bien, madame Ireland, les gens qui transportent les chevaux dans des box individuels sont dans une classe à part et vont au-delà des normes.

Vous dites qu'il y a des normes pour la compatibilité des bêtes. C'est un élément qui a été soulevé dans plusieurs documents. Des gens avancent que des chevaux sont mis ensemble dans des boîtes de transport sans qu'on ait nécessairement vérifié la compatibilité des animaux.

Me dites-vous qu'il y a une réglementation là-dessus et que c'est vérifié? Me dites-vous plutôt que certaines associations ont une réglementation à cet égard, mais que ce sont elles qui la contrôlent, et non vous? Je ne sais pas si ma question est claire.

• (1130)

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: Il vaut peut-être la peine de souligner ce que fait l'Agence canadienne d'inspection des aliments à l'aéroport.

Dans ce contexte, nous nous assurons que les animaux sont en bonne santé, qu'ils sont aptes à voyager, qu'ils ne seront pas en surnombre et qu'ils sont compatibles entre eux. Nous procédons à une inspection visuelle pour vérifier que les chevaux peuvent se tenir debout confortablement et de façon naturelle, et qu'ils n'entrent pas en contact avec le couvercle de leur caisse lorsqu'ils se tiennent debout. Les inspecteurs de l'ACIA sont présents lorsque les chevaux sont chargés.

Lorsque je dis que nous nous assurons que les animaux sont compatibles entre eux, nous prenons en compte des éléments tels que leur taille, c'est-à-dire que nous veillons à ce que les individus qui se retrouvent à l'intérieur d'une caisse donnée soient de tailles relativement semblables. Nous voulons éviter, par exemple, qu'un animal très grand se retrouve à côté d'un animal très petit, car cela pourrait causer des problèmes pendant le transport.

Je pense qu'il est utile de souligner que les inspecteurs et les vétérinaires de l'ACIA sont présents à l'aéroport lorsque les animaux sont déchargés des camions, placés dans les caisses et mis à bord des avions, afin d'assurer qu'ils sont aptes à voyager, qu'ils sont en bonne santé, qu'ils ne sont pas en surnombre et qu'ils sont compatibles entre eux.

[Français]

M. Yves Perron: Je vous remercie de vos réponses claires. Ce que vous venez de nous dire est très éclairant.

Vous vérifiez donc la compatibilité des chevaux sur le plan physique, mais, pour ce qui est de leur tempérament et de savoir s'ils vont se chamailler en vol, c'est un élément très difficile à évaluer en quelques minutes avant l'envol. Est-ce que j'ai bien compris?

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: Ces animaux ont été élevés ensemble. Ils ont été transportés ensemble dans des camions. Ils sont déchargés, et lorsqu'ils sont chargés dans les caisses, le personnel respon-

sable du chargement et les vétérinaires et inspecteurs de l'ACIA — qui, comme je l'ai mentionné, sont présents — travaillent ensemble pour veiller à ce que les exigences réglementaires soient respectées. Nommément, les animaux doivent être compatibles entre eux, avoir suffisamment d'espace, être placés dans des caisses appropriées et être aptes à voyager.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Perron et madame Ireland.

Je vais maintenant céder la parole à M. MacGregor.

[Traduction]

Juste avant que vous ne commenciez, je vous signale que nous allons devoir nous arrêter pour la tenue d'un vote. Par conséquent, je vais vous arrêter 30 secondes avant le moment du vote pour permettre à tout le monde de faire son devoir. Je mettrai votre temps de parole sur pause, et puis nous pourrions prendre une décision au sujet de ce que nous ferons par la suite.

M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NPD): Je me demandais si je pouvais terminer mes six minutes, car la durée du vote est de dix minutes. Cela vous conviendrait-il?

Le président: Tant que tout le monde est d'accord. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: Oui.

Le président: D'accord, allez-y, pour six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie également les témoins de contribuer à nous orienter dans le cadre de notre étude.

Docteure Ireland, je voudrais commencer par vous interroger. C'est bon de vous revoir participer à une séance du Comité.

Par contraste avec la question posée par mon collègue, M. Barlow, je comprends qu'il importe de prendre des décisions fondées sur des données scientifiques. Notre comité est en possession d'une lettre rédigée par 20 experts, à savoir des vétérinaires ayant de nombreuses années d'expérience dans le domaine du bien-être des animaux et de la médecine vétérinaire. Je vais lire leur conclusion afin qu'elle figure dans le compte rendu:

Bien que la Loi sur la santé des animaux et le Règlement qui s'y rattache protègent un peu les chevaux pendant leur transport, ils ne les empêchent pas de connaître certains des états affectifs négatifs les plus graves pendant le transport. Étant donné que le transport des chevaux des parcs d'engraissement canadiens vers l'étranger en vue de l'abattage comporte des facteurs de stress importants, il est impossible de maintenir cette pratique sans infliger de grandes souffrances aux animaux.

Il est important de faire état de cette conclusion dans le compte rendu. Des personnes ayant une longue expérience dans ce domaine expriment des craintes tout à fait légitimes qui reposent sur leur évaluation scientifique de la pratique.

Cependant, je ne veux pas trop m'attarder sur ce point. Je voudrais parler de votre déclaration préliminaire, au cours de laquelle vous avez déclaré que l'ACIA était chargée de veiller à ce que les chevaux remplissent les conditions d'exportation du Canada, mais aussi les conditions d'importation du pays d'accueil. Je crois comprendre que notre compétence prend fin au moment où les chevaux arrivent au Japon.

Si, à leur arrivée là-bas, on découvre des chevaux blessés — des chevaux qui ont manifestement souffert de problèmes médicaux —, comment recueillerons-nous des données à cet égard? Sommes-nous tributaires de la bonne volonté des Japonais? Est-ce qu'ils prennent la situation en charge à partir de ce moment-là? Je me demande comment se passe la transition en matière de surveillance à ce moment-là.

Dre Mary Jane Ireland: La réglementation exige que le transporteur signale les décès ou les blessures graves à l'agence.

• (1135)

M. Alistair MacGregor: Est-ce le cas même à l'arrivée au Japon?

Dre Mary Jane Ireland: Nous attendons du transporteur qu'il nous signale les blessures et les décès, même si l'avion atterrit dans un autre pays. Nous avons plusieurs occasions d'obtenir ces renseignements. En outre, comme nous avons des liens et des communications avec les autorités japonaises, les informations peuvent nous être communiquées de différentes manières. Notre réglementation indique clairement que le transporteur, c'est-à-dire la partie réglementée, est tenu de nous signaler ces cas.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie de vos réponses.

Madame Nix, j'aimerais maintenant m'adresser à vous.

Depuis que la lettre de mandat ministériel a été publiée au début de la présente législature, votre ministère a eu beaucoup de temps pour examiner cette question et ses répercussions politiques. Vous avez parlé des consultations.

En attendant, deux projets de loi abordent cette question. Il y a le projet de loi C-355, dont notre comité est actuellement saisi, mais le Sénat examine aussi le projet de loi du sénateur Dalphond. Deux différentes approches législatives sont envisagées, et des projets de loi d'initiative parlementaire traitent de cette question.

Pendant tout le temps que le ministère a dû consacrer à la consultation des principaux intervenants et à l'examen approfondi des répercussions de cet enjeu, des répercussions de la lettre de mandat ministériel et maintenant des deux projets de loi, quelle a été l'approche stratégique privilégiée par AAC pour cerner cet enjeu et exécuter la lettre de mandat ministériel? Voyez-vous une voie à suivre dans le cadre du projet de loi C-355? Est-ce la solution que le ministère envisageait? Cette solution figure-t-elle dans le projet de loi S-270, ou est-elle complètement différente?

Les membres du Comité aimeraient vraiment juger cette mesure législative à l'aune de ce que le ministère lui-même envisageait.

Mme Shannon Nix: Comme je l'ai indiqué au cours de ma déclaration préliminaire, cette question est complexe et, comme vous l'avez fait remarquer, nous avons passé beaucoup de temps à l'étudier et à discuter avec les intervenants.

Dans l'intervalle, nous avons évidemment examiné le projet de loi qui a été présenté. Nous nous sommes attachés à suivre les étapes du processus parlementaire qu'il franchissait, à comprendre les répercussions qu'il pourrait avoir si le Parlement décidait de l'adopter et à être prêts à conseiller le gouvernement sur la façon de le mettre en œuvre de manière à atténuer toute conséquence imprévue.

M. Alistair MacGregor: Je suis désolé d'insister là-dessus, et corrigez-moi si je fais fausse route à ce sujet, car je tiens à comprendre les choses clairement. Vous avez observé les étapes parle-

mentaires que le projet de loi franchissait, et il s'agit encore des premières étapes. Est-ce à dire que, dans l'intervalle, AAC n'a pas élaboré son propre projet de loi ou n'a pas envisagé de le faire? Alliez-vous vous fier uniquement à un projet de loi d'initiative parlementaire pour exécuter une lettre de mandat ministériel? Je tiens à ce que les choses soient claires à ce sujet.

Mme Shannon Nix: Pour être claire, je précise que, depuis que ce mandat a été confié au ministère en décembre 2021, nous avons passé du temps à faire preuve de diligence raisonnable pour mieux comprendre le secteur et les répercussions qu'une interdiction aurait et pour rencontrer les intervenants concernés. Dans l'intervalle, le projet de loi qui nous occupe aujourd'hui a été déposé.

Nous nous sommes attachés à suivre l'évolution de ce projet de loi et à en comprendre les répercussions afin d'être mieux à même de conseiller le gouvernement si le Parlement décidait de le mettre en œuvre.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie de cette précision.

Le président: Chers collègues, le vote va avoir lieu dans un instant, et je vais vous demander votre avis à ce sujet. On m'a suggéré de permettre à chaque député de voter virtuellement. Lorsque nous serons convaincus que tout le monde a voté et que tout est en ordre, nous pourrons poursuivre nos délibérations pendant que les hauts fonctionnaires sont présents, afin d'utiliser efficacement le temps dont nous disposons.

Est-ce ainsi que nous aimerions procéder par consentement unanime?

Des députés: Oui.

Le président: D'accord. C'est ce que nous ferons.

Il est maintenant temps de voter. Je vais accorder à tous les députés quelques minutes pour voter. Nous confirmerons par la suite que tout le monde a voté, puis nous poursuivrons nos délibérations à partir de ce moment-là.

Nous allons suspendre nos travaux pendant deux minutes, puis nous les reprendrons.

• (1135)

(Pause)

• (1140)

Le président: La séance reprend.

Chers collègues, avec le consentement de tous, nous allons poursuivre nos délibérations. Sommes-nous tous d'accord?

Des députés: Oui.

Le président: D'accord. Je vais maintenant donner la parole à M. Steinley pendant cinq minutes.

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

Je remercie également les témoins de leur présence.

Je vais formuler une brève observation à propos de l'un des arguments que M. MacGregor a fait valoir au sujet des 20 vétérinaires qui ont envoyé une lettre au Comité. Seulement deux de ces 20 vétérinaires ne sont pas spécialisés dans les petits animaux. Les 18 autres traitent des chiens et des chats. Quand on prend cela en considération, je ne suis pas sûr que cela cadre exactement avec ce qui a été dit. Je veux juste que tous les députés sachent qu'un grand nombre de ces vétérinaires ne travaillent pas avec des chevaux ou des animaux de grande taille.

Je voudrais axer mes observations sur les consultations, car Mme Nix a déclaré qu'elle avait consulté les provinces.

Qui a consulté les producteurs autochtones, comme les membres de la nation métisse d'Alberta, qui seront touchés de manière disproportionnée si ce projet de loi est adopté?

Mme Shannon Nix: Le ministère a consulté le Ralliement national des Métis ainsi que la Fédération des Métis du Manitoba. De plus, nous avons consulté un producteur métis de la province de l'Alberta.

Nous avons également mené des consultations approfondies avec des représentants des gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, ainsi qu'avec des exportateurs, des exploitants de parcs d'engraissement, des transitaires et des experts-conseils en bien-être animal, comme je l'ai indiqué au cours de ma déclaration préliminaire.

• (1145)

M. Warren Steinley: Je vous remercie de votre réponse.

Quels ont été leurs commentaires? Qu'ont dit les éleveurs de la nation métisse de l'Alberta? Ont-ils soutenu le projet de loi ou non?

Mme Shannon Nix: Ils ont compris le fait que cet enjeu comporte une composante autochtone. Un certain nombre d'Autochtones participent à cette industrie. Je crois que les gens ne comprennent pas bien l'ampleur du nombre d'Autochtones qui participent à cette industrie.

Évidemment, il y avait des inquiétudes concernant...

M. Warren Steinley: Je comprends que vous tentiez d'esquiver la question, mais mon temps est compté.

La réponse est-elle oui ou non? Ont-ils soutenu le projet de loi ou non?

Mme Shannon Nix: Je dirais qu'ils nous ont fait part de leurs préoccupations au sujet du projet de loi.

M. Warren Steinley: Je vous remercie beaucoup de votre réponse.

Je vais maintenant me tourner vers l'ASFC.

Mon collègue a parlé de certaines des tâches coûteuses qui vont vous être imposées. Le gouvernement a-t-il consulté l'ASFC au sujet du projet de loi? Est-il conscient que les responsabilités de l'ASFC augmenteront si le projet de loi est adopté?

Ce travail accru entraînera-t-il des coûts? Si le projet de loi est adopté, quels seront les coûts supplémentaires occasionnés par tout le travail de plus que vous devrez effectuer?

M. Graeme Hamilton: Depuis près d'un an, nous avons des discussions continues avec des représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et de l'ACIA. Comme il s'agit d'un projet de loi

d'initiative parlementaire, l'ASFC n'a pas été consultée en tant que telle à propos du libellé du projet de loi, mais nous avons mené des consultations étroites avec le ministère et l'agence — en particulier depuis que le projet de loi a été déposé —, afin de déterminer comment nous commencerions à administrer le cadre décrit dans ce projet de loi.

Il est vraiment difficile pour nous de déterminer les coûts que la mise en œuvre de cette mesure occasionnerait à l'agence. Une partie de ces coûts sera simplement liée à l'incidence qu'elle aura sur le marché lui-même, si le projet de loi a pour effet de réduire le nombre de chevaux vivants exportés. Il est évident que cela aura des répercussions sur les ressources que l'ASFC devra consacrer à l'application de la version actuelle de la mesure législative.

De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, mais le travail n'en est qu'à ses débuts. Le projet de loi prévoit une période de mise en œuvre de 18 mois. Une fois que la version actuelle de la mesure législative aura reçu la sanction royale, 18 mois s'écouleront avant qu'elle n'entre en vigueur. Au cours de cette période, nous prévoyons d'achever le travail qu'il faudra réaliser pour comprendre la manière dont la loi sera appliquée à la frontière.

M. Warren Steinley: Je vous remercie de votre réponse.

Je vais simplement faire un suivi à cet égard. Il y aura encore un grand nombre d'autres chevaux transportés, non pas pour l'abattage, mais pour le sport, pour des événements sportifs, pour les Jeux olympiques, pour l'exposition et pour l'élevage, ce qui imposera un fardeau supplémentaire à vos employés. La mesure législative aura une incidence importante, et vos employés devront accomplir beaucoup plus de travail.

Pensez-vous qu'en 18 mois, vous pourrez les préparer à faire face à ces tâches supplémentaires? Je pose la question parce que des chevaux seront toujours transportés, à l'exception de ceux qui étaient destinés à un certain marché.

M. Graeme Hamilton: Vous avez tout à fait raison. Je pense que Mme Nix a cité certaines statistiques plus tôt au cours de son témoignage. Des milliers de chevaux sont exportés chaque année. C'est un enjeu que nous continuerons de cerner pour tenter de déterminer comment nous affecterons nos ressources pour répondre à cette nouvelle priorité de l'agence en matière d'application de la loi.

M. Warren Steinley: Vous avez mentionné qu'environ 10 000 chevaux sont exportés vers les États-Unis chaque année, pour diverses autres raisons. Existe-t-il des données sur le nombre de blessures subies dans le cadre de l'exportation d'animaux par camion ou remorque?

M. Graeme Hamilton: En ce qui concerne cette question particulière, je m'en remets à ma collègue.

Mme Shannon Nix: Je n'ai pas ces renseignements sous les yeux, mais je me ferai un plaisir de renvoyer la question au ministère et de voir si nous disposons de renseignements concernant les blessures subies.

M. Warren Steinley: Je vous en remercie. Si vous pouviez nous faire parvenir cette information plus tard afin que le Comité puisse en prendre connaissance, ce serait une façon intéressante d'établir des comparaisons.

Le président: Je vous remercie, monsieur Steinley. Je vous remercie également, madame Nix.

Nous allons maintenant donner la parole aux libéraux, c'est-à-dire à M. Louis ou à M. Carr.

M. Tim Louis: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos invités de la patience dont ils ont fait preuve pendant que nous votions.

Je remercie également mes collègues conservateurs de comparer les chevaux à d'autres animaux de compagnie, comme les chats et les chiens. C'est l'une des raisons pour lesquelles le projet de loi C-355 est un projet de loi distinct qui vise précisément à mettre fin à cette pratique et à interdire l'exportation de chevaux vivants pour l'abattage. Le projet de loi n'a aucune répercussion sur les autres secteurs, car j'appuie pleinement l'idée de mettre du pain sur la table.

Je voudrais adresser mes questions à Dre Ireland, qui représente l'Agence canadienne d'inspection des aliments et que notre comité connaît bien.

Il y a une grande différence entre les conditions d'exportation des chevaux vivants destinés à l'abattage et celles des chevaux d'élevage, des chevaux de course ou des chevaux destinés à l'équitation récréative ou à des divertissements non compétitifs. D'après ce que j'ai compris, je crois qu'il n'y a plus qu'une seule compagnie aérienne qui exporte des chevaux vivants pour l'abattage. Les autres compagnies aériennes ne souhaitent plus le faire.

Est-il possible que l'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage puisse être confondue avec l'exportation de chevaux d'élevage, de chevaux de course ou de chevaux destinés à l'équitation récréative ou à la compétition?

• (1150)

Dr Rick James-Davies (directeur général, Opérations Ouest, Agence canadienne d'inspection des aliments): Je vais répondre à cette question au nom de ma collègue, Dre Ireland.

Les normes et les exigences sont les mêmes, et elles sont décrites dans la loi. Nos vétérinaires les appliquent tous les jours, et elles concernent la densité de chargement ainsi que les conditions de transport des animaux. Pour répondre à une question posée plus tôt, à savoir si les exportateurs dépassent ou non ces normes parce qu'ils ne transportent tout simplement pas autant d'animaux que prévu, c'est certainement une possibilité.

M. Tim Louis: Je vous suis reconnaissant de vos réponses. Cela crée une distinction. Vous dites que les normes sont les mêmes et que le projet de loi modifie la loi pour changer cette pratique.

Les conditions ne doivent pas forcément être les mêmes. Nous allons entendre bientôt des représentants d'Hippodromes du Canada et de Canada Équestre. Diriez-vous que les conditions de transport des chevaux diffèrent énormément?

Dr Rick James-Davies: Je reviens à la loi en vigueur qui permet des activités autorisées. Nos vétérinaires sont là pour contrôler quotidiennement ces activités, comme l'a indiqué ma collègue. Nos vétérinaires sont présents à la ferme lorsque les chargements sont préparés. Ils sont présents à l'aéroport pour l'arrivée des camions, la mise en cageot des animaux et le chargement final de l'avion. Comme nous l'avons mentionné précédemment, tout événement important entraînant la mort nous est signalé.

Nos vétérinaires appliquent les règlements de manière équitable et transparente. Ils réussissent à trouver un équilibre entre les exigences législatives et leurs propres convictions ou éthique professionnelles, la priorité étant la protection des chevaux qui voyagent par avion.

M. Tim Louis: Vous dites que l'ACIA n'exerce aucun contrôle une fois que l'avion a atterri dans un autre pays. L'ACIA accompagne-t-elle les avions à l'étranger, ou est-ce qu'elle n'a aucun moyen de vérifier ce qui se passe une fois que l'avion a décollé, si ce n'est de se reposer sur un régime de confiance? Il semble que les exportateurs soient censés signaler les blessures. Est-ce le cas? N'y a-t-il pas d'autre moyen de vérifier ce qui se passe, autrement que dans le cadre d'un régime de confiance?

Dr Rick James-Davies: Nous nous attendons à ce que ces incidents nous soient signalés. Les expéditions commerciales par voie aérienne sont accompagnées par un membre de l'industrie qui a la garde et le contrôle des chevaux, et qui est donc certainement là pour surveiller l'état des chevaux.

Comme l'a expliqué Dre Ireland, il s'agit d'une activité complexe à laquelle participent de nombreuses personnes et dans le cadre de laquelle l'ACIA interagit régulièrement avec l'industrie et les personnes qui jouent un rôle dans ces activités de transport.

M. Tim Louis: S'agit-il vraiment d'un régime de confiance? Devez-vous attendre d'être informés de la situation? N'avez-vous pas d'autres moyens de vérifier si le cheval a été blessé pendant le vol?

Dr Rick James-Davies: Ils sont tenus par la loi de rendre des comptes...

M. Tim Louis: C'est vrai, mais ce n'est pas applicable. À ce moment-là, vous imposez l'exportation. C'est un long voyage pour un cheval, des milliers de kilomètres, et il semble qu'environ 95 % de ce trajet se fasse sans surveillance et sans contrôle. Si cette pratique était interdite, cette loi permettrait d'éviter ce problème. Je ne critique pas ce que vous faites. Vous êtes présents à de nombreuses étapes de ce processus, mais il semble qu'une fois que l'avion a décollé, notre pays ne peut plus rien faire pour appliquer ces règlements. Est-ce exact?

Dr Rick James-Davies: La loi couvre en fait l'ensemble du voyage et exige que les chevaux puissent manger, boire et se reposer toutes les 28 heures. Comme nous l'avons dit, elle impose une obligation de déclaration aux industries concernées, indépendamment de l'utilisation finale des chevaux. C'est l'exigence législative en vigueur, et nous attendons de l'industrie qu'elle s'y conforme.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Louis.

Merci, monsieur James-Davies.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Je vais me tourner de nouveau vers les représentants de l'ACIA.

On parle beaucoup des conditions de transport. Certaines personnes peuvent excéder les normes, mais j'ai compris que votre réglementation était bien contrôlée.

Cela dit, devant les plaintes et les protestations de si nombreuses personnes à propos du transport des animaux par avion, est-ce qu'il a été envisagé par l'ACIA de revoir à la hausse les normes de transport? Avez-vous déjà travaillé là-dessus, que ce soit au sein d'un comité ou d'une autre façon?

• (1155)

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: Comme je l'ai mentionné précédemment, les règles ont été modifiées et publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2019, et elles sont entrées en vigueur en 2020. Elles reflètent et reflétaient à l'époque les meilleures données scientifiques et renseignements disponibles, ainsi que les commentaires des parties prenantes.

En tant qu'autorité réglementaire et organisme à vocation scientifique, nous continuons de surveiller les données et la science, et si nous estimons que les règles sont dépassées ou que des mesures supplémentaires sont nécessaires, nous en tenons toujours compte. Nous examinons les renseignements supplémentaires et nous apportons des modifications si nécessaire.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup de la réponse claire, encore une fois.

Si jamais le projet de loi C-355 était adopté, il exigerait que les gens qui exportent des chevaux à d'autres fins que l'abattage fournissent un certificat qui le prouve.

Si j'ai bien compris les interventions préliminaires, ce genre de certificat existe déjà. Alors, cela augmenterait-il vraiment la charge administrative?

[Traduction]

Dre Mary Jane Ireland: Nous suivons évidemment l'évolution du projet de loi tout au long de ce processus et nous discuterons de sa mise en œuvre. Notre organisme travaillera à la pleine mise en œuvre de l'ensemble des nouvelles règles ou lois qui relèvent de son mandat.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Il ne me reste plus que quelques secondes, alors je terminerai mon intervention en vous faisant part d'une question que je me pose. Si le gouvernement a demandé à la ministre, dans sa lettre de mandat, de procéder à ce changement, alors pourquoi procède-t-on par l'entremise d'un projet de loi émanant des députés, qui sera traité moins rapidement?

Je pourrai toujours poser la question au prochain groupe de témoins.

Merci.

Le président: Merci beaucoup. Il s'agit peut-être moins d'une question que d'un commentaire ou d'une question ouverte.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Traduction]

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Madame Nix, j'aimerais me tourner vers vous pour parler des consultations que vous avez menées. Nous avons entendu que l'année dernière, on avait exporté environ 2 600 chevaux, pour une valeur d'environ 19 millions de dollars. De combien d'exploitations ou d'éleveurs individuels proviennent ces 2 600 chevaux?

Mme Shannon Nix: Je crois qu'il y avait environ 350 éleveurs.

M. Alistair MacGregor: Le ministère dispose-t-il d'une ventilation de ces 350 éleveurs indiquant si ces exportations de chevaux pour l'abattage constituent leur principale source de revenus ou une source de revenus secondaire? Avez-vous ces chiffres?

Mme Shannon Nix: Je n'ai pas de chiffres précis sous les yeux. D'après nos consultations, pour la majorité d'entre eux, l'exportation est secondaire par rapport à l'ensemble de leurs activités agricoles.

M. Alistair MacGregor: Leur activité agricole consiste-t-elle principalement à élever d'autres animaux?

Mme Shannon Nix: Ils élèvent des chevaux et élèvent parfois également d'autres animaux.

M. Alistair MacGregor: Pour la majorité d'entre eux, cette activité est donc une source de revenus secondaire.

Mme Shannon Nix: C'est la conclusion que nous avons tirée de nos consultations.

M. Alistair MacGregor: Avez-vous une idée approximative du nombre d'éleveurs qui s'identifient comme autochtones et non-autochtones?

Mme Shannon Nix: D'après les consultations que nous avons menées auprès de l'industrie, nous estimons qu'entre 15 et 25 % des chevaux proviennent d'éleveurs autochtones, ce qui représente environ 40 % des chevaux exportés pour l'abattage.

M. Alistair MacGregor: Je pense que vous avez dit que les consultations relatives à ce projet de loi et les réactions à ce dernier avaient été compliquées. Si ce projet de loi est adopté, envisage-t-on une phase de transition qui permettrait à ces personnes de se tourner vers d'autres domaines de l'élevage, etc.

• (1200)

Mme Shannon Nix: Comme le sait le Comité, cette question figurait dans la lettre de mandat du ministre de l'Agriculture de décembre 2021 et, comme l'a déjà souligné mon collègue de l'ASFC, sa formulation actuelle prévoit une période de mise en œuvre de 18 mois avant son entrée en vigueur.

M. Alistair MacGregor: Merci. J'ai une dernière question, monsieur le président.

J'aimerais savoir, madame Nix, si le ministère pourrait présenter un résumé officiel de ces consultations afin que les membres du Comité puissent mieux s'informer sur ce projet de loi.

Mme Shannon Nix: Oui, je peux m'assurer de vous faire parvenir ce résumé.

Le président: Merci, monsieur MacGregor.

Chers collègues, nous arrivons à la fin de notre discussion avec le premier groupe de témoins.

Nous devons régler quelques questions d'ordre administratif. La greffière vous a remis le budget proposé pour cette étude, le projet de loi C-355, et pour le secteur horticole. Nous demandons le consentement unanime pour approuver le budget tel qu'il a été distribué.

Des députés: Oui.

Le président: Je salue mon collègue des Maritimes, M. Long, de Saint John-Rothesay, qui nous a fait l'honneur de sa présence ici aujourd'hui au sein du comité de l'agriculture.

Merci aux fonctionnaires de s'être joints à nous aujourd'hui et pour le travail qu'ils accomplissent au nom de tous les Canadiens.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant deux ou trois minutes, le temps d'accueillir le prochain groupe de témoins. Merci.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1205)

Le président: Nous allons poursuivre, chers collègues.

Nous accueillons le deuxième groupe de témoins, qui compte Mme Kaitlyn Mitchell, d'Animal Justice, directrice du Parrainage juridique.

Bienvenue. Merci d'être venue en personne à Ottawa.

De Canada Équestre, nous avons Melanie McLearn, directrice, Marketing et communications, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Bienvenue, madame McLearn.

Nous accueillons également la présidente des Hippodromes du Canada Inc., Mme Katherine Curry.

Merci beaucoup d'être présente.

Vous disposez de cinq minutes pour formuler vos observations liminaires. Nous passerons ensuite aux questions.

Nous devons procéder à certains votes pendant la deuxième moitié de la séance. J'espère que nous pourrions continuer d'obtenir le consentement unanime des députés et d'avancer.

Allez-y, madame Mitchell. Vous avez cinq minutes au plus.

Mme Kaitlyn Mitchell (directrice, Parrainage juridique, Animal Justice): Bonjour. Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité aujourd'hui pour parler de cette question extrêmement importante.

En tant que principal organisme national de défense des animaux au Canada, Animal Justice soutient sans réserve le projet de loi C-355, qui mettrait fin à l'exportation de chevaux vivants du Canada pour l'abattage à l'étranger. Cette pratique relativement nouvelle semble avoir débuté il y a moins de 20 ans, lorsqu'une entreprise américaine s'est installée dans l'Ouest du Canada.

L'exportation de chevaux vivants vers le Japon à des fins d'abattage entraîne des souffrances importantes et inutiles pour les chevaux. C'est pourquoi la grande majorité des Canadiens de toutes les provinces et de toutes les tendances politiques soutiennent l'interdiction de cette pratique.

Les chevaux expédiés au Japon pour y être abattus subissent un voyage extrêmement long et stressant et sont soumis à des conditions bien pires que celles dans lesquelles sont transportés les chevaux destinés au sport et aux spectacles pour des événements. J'ai observé ces expéditions de mes propres yeux à de nombreuses reprises à l'aéroport de Winnipeg. J'ai vu des employés frapper les chevaux avec des perches pour les faire descendre des camions et je les ai vus monter dans de petites caisses en bois à peine plus grandes que leur corps. Une fois dans ces caisses aux parois ouvertes, ils attendent sur le tarmac bruyant de l'aéroport qu'on les embarque dans les avions, même par des températures hivernales glaciales.

À l'inverse, le service de transport d'équidés d'Air Canada ne transporte qu'un maximum de 18 chevaux par vol, ce qui garantit

des conditions de transport spacieuses et humaines. Les chevaux transportés pour l'abattage sont souvent entassés dans des vols qui transportent 100 chevaux, voire plus, à la fois. Comme vous l'avez entendu à de nombreuses reprises ce matin, les règles sont les mêmes, mais dans la pratique, les conditions sont différentes.

Le Comité a reçu des preuves scientifiques claires et convaincantes qui démontrent que la manière dont les chevaux sont exportés pour l'abattage, la manière dont ils sont traités, est totalement inacceptable. Elle les expose à la peur, à la panique, à une soif extrême, à la faim, à la fatigue, aux blessures et aux maladies. Certains sont même morts en cours de route.

Les cas tragiques de chevaux morts ou gravement blessés pendant le transport sont très préoccupants et mettent en évidence la nature dangereuse de cette pratique. Je tiens toutefois à préciser que même lorsque les chevaux survivent au voyage sans subir de blessures apparentes, leur bien-être peut être gravement compromis, comme le montrent clairement les témoignages d'experts qui vous ont été présentés. Ces animaux ont un centre de gravité élevé, une ouïe très sensible et un fort instinct de fuite. Des recherches scientifiques récentes montrent que même de courts trajets routiers de trois heures ou plus peuvent avoir un effet négatif sur les fonctions endocriniennes et immunitaires des chevaux.

Il est temps de mettre fin à cette pratique.

J'ai entendu certains membres du Comité suggérer que les lois existantes suffisent à protéger les chevaux exportés pour l'abattage, mais en tant qu'avocate spécialisée dans la protection des animaux, je tiens à préciser que ce n'est pas le cas. Les lois provinciales sur la protection des animaux et le Code criminel fédéral sont rarement utilisés dans le contexte agricole. Ils sont principalement appliqués lorsque quelqu'un fait montre de cruauté délibérée envers un animal, par exemple en le battant ou en l'affamant. Ils ne s'appliquent toutefois pas aux souffrances causées par les pratiques industrielles courantes, y compris le transport vers l'étranger.

Les règles relatives à la santé des animaux interdisent de transporter des chevaux pendant plus de 28 heures sans nourriture, sans eau et sans repos, mais même cette limite insuffisante n'est pas toujours respectée. Cette semaine, Animal Justice s'est rendu au tribunal de Winnipeg, où un juge a accepté de porter plainte contre une société d'exportation de chevaux pour une expédition qui avait largement dépassé la limite légale et au cours de laquelle au moins trois chevaux se sont effondrés. L'ACIA a refusé de prendre des mesures d'exécution.

Nous calculons la durée pendant laquelle ces chevaux sont privés de nourriture, d'eau et de repos en fonction du moment où l'avion atterrit au Japon, comme si, à la seconde où l'avion atterrit, on leur donnait de la nourriture et de l'eau, et qu'ils pouvaient immédiatement se reposer. Nous savons évidemment que ce n'est pas le cas. En réalité, le voyage des chevaux est alors loin d'être terminé. Une fois ces dizaines de chevaux déchargés des avions et sortis de leurs caisses, on les fait monter dans des camions et on les transporte vers des installations de quarantaine. Nous ne savons en fait pas combien de temps dure ce voyage. Nous ne savons tout simplement pas combien de temps dure le voyage après l'atterrissage de l'avion, mais on peut craindre que bon nombre de ces expéditions dépassent la limite des 28 heures.

Je vous exhorte à soutenir le projet de loi C-355 et à adapter nos lois aux valeurs des Canadiens.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1210)

Le président: Merci, madame Mitchell.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme McLearn, de Canada Équestre, qui disposera de cinq minutes au plus.

Mme Melanie McLearn (directrice, Marketing et communications, Canada Équestre): Merci.

J'aimerais tout d'abord vous remercier pour l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant le Comité. En tant qu'organisme directeur des sports et de l'industrie équestres du Canada, Canada Équestre soutient sans réserve les initiatives visant à préserver la santé et le bien-être des chevaux. Nous pensons toutefois que certains aspects du projet de loi doivent faire l'objet d'un examen attentif afin d'éviter toute conséquence involontaire sur un secteur important de notre industrie équine.

Nous souhaitons souligner l'importance d'établir une définition du terme « exportation » dans le cadre du transport des chevaux, et je sais que ce point a aujourd'hui fait l'objet d'une longue discussion au sein du Comité. Il est toutefois important de préciser, peut-être dans le préambule ou dans d'autres définitions, que le transport aérien est utilisé pour les chevaux à d'autres fins dans le secteur du sport. Le transport aérien de chevaux destinés au sport pour les compétitions, la vente et l'entraînement fait partie intégrante du sport équestre et constitue une pratique courante pour d'autres organismes équestres nationaux représentés par nos membres votants dans le secteur de l'élevage.

Les difficultés liées au transport peuvent être une source de stress, et l'atténuation des retards et la garantie d'un transport sans heurts pour les chevaux que l'on transporte légitimement pour le sport sont une question de bien-être des animaux. Si cette loi engendre des retards pour les chevaux, elle pourrait dissuader de nombreuses personnes de transporter des chevaux à des fins légitimes pour le sport.

Nous souhaitons insister sur la distinction entre les chevaux destinés à l'abattage et ceux destinés au sport et à l'élevage. Une formulation ambiguë peut nuire au transport légitime, et nous voulons nous assurer que la loi n'aura pas de répercussions négatives sur la communauté équestre. Nous demandons également que l'on envisage la création d'un plan de transition global, en cas d'adoption de ce projet de loi.

Notre compétence ne couvre que les équidés actifs au Canada, ceux qui participent à des activités sportives et récréatives. Les valeurs fondamentales de notre organisme concernent toutefois l'amour des chevaux et la nécessité de défendre leur bien-être dans la vie de tous les Canadiens.

Nous sommes conscients que l'objectif du projet de loi est de protéger la santé des chevaux, mais nous souhaitons insister sur la nécessité de reconnaître les répercussions de l'absence de prévoyance et de planification en matière de bien-être et de soins aux équidés. Il est essentiel de mettre en œuvre un plan global pour soutenir la transition de l'industrie vers l'abandon de la pratique de l'exportation pour l'abattage et d'éviter des douleurs et des souffrances inutiles aux chevaux qui seront touchés par cette transition.

Nous souhaitons proposer un plan de transition qui inclurait un soutien financier, une formation et des ressources destinées aux propriétaires de chevaux, aux éleveurs et aux parties prenantes de

l'industrie actuelle. En tant qu'organisme, nous sommes ouverts et disposés à jouer un rôle de soutien et de consultation dans ce domaine afin que les chevaux puissent être réorientés vers d'autres fins, comme le sport ou les loisirs. Ce plan de transition doit viser à protéger les chevaux concernés par cette transition et à assurer leur prise en charge.

Nous voulons que tout le monde sache que nous comprenons qu'il s'agit d'un engagement en faveur du bien-être des animaux. Cette volonté se reflète dans le projet de loi et dans les vives réactions qu'il a suscitées.

Nous soutenons les mesures visant à éliminer l'exportation de chevaux pour l'abattage. Nous préconisons toutefois l'adoption d'une approche plus nuancée. Cette approche exigera la clarification des termes employés, notamment pour souligner les diverses utilisations des chevaux voyageant par avion, mais aussi pour mettre en évidence les conséquences involontaires possibles de l'élimination immédiate d'une industrie sans le soutien adéquat. Nous pensons que nous devons adopter une approche équilibrée pour préserver le bien-être des chevaux dans l'ensemble et dans différentes circonstances.

Je tiens à remercier le Comité pour le temps et l'attention qu'il consacre à cet enjeu et je suis convaincue qu'il examinera attentivement tous les aspects pertinents, y compris les considérations que nous avons présentées au fil de l'avancement du projet de loi dans le processus législatif. Je vous encourage à poursuivre les efforts visant à promouvoir le bien-être des animaux tout en maintenant une approche équilibrée des problèmes auxquels est confrontée notre communauté équine.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Curry pour une durée maximale de cinq minutes.

Mme Katherine Curry (présidente, Hippodromes du Canada Inc.): J'aimerais remercier le Comité de m'avoir invitée à m'exprimer aujourd'hui au sujet du projet de loi d'initiative parlementaire C-355.

Je suis la présidente d'Hippodromes du Canada. Nous sommes une association industrielle qui représente les 30 hippodromes du pays, y compris des hippodromes destinés aux courses de standard-breds et de thoroughbreds, et un hippodrome destiné aux courses de quarterhorses à Ajax. Notre mandat consiste à promouvoir les intérêts de l'industrie des courses de chevaux et à défendre les intérêts des activités des hippodromes dans tout le Canada.

Le PIB annuel de l'industrie canadienne des courses de chevaux s'élève à 5,7 milliards de dollars. Cette industrie emploie plus de 47 000 personnes et compte plus de 45 000 chevaux actifs. Nous soutenons sans équivoque le projet de loi C-355. Les hippodromes ne cautionnent absolument pas l'abattage des chevaux. Tous les hippodromes possèdent d'ailleurs un programme visant à empêcher cette procédure et cette pratique pour les chevaux de course.

Cela dit, nous voulons nous assurer que le projet de loi C-355 n'aura pas d'incidence sur la capacité de transporter des chevaux à l'intérieur et à l'extérieur du pays pour les courses. Il suffira peut-être d'ajouter dans le projet de loi une phrase prévoyant une exemption pour les chevaux transportés pour le sport ou pour des courses de chevaux.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et je vous remercie à nouveau pour le temps que vous m'accordez aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer directement aux questions.

Nous allons commencer par M. Barlow, qui dispose d'un maximum de six minutes.

M. John Barlow: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Je vais d'abord m'adresser à la représentante de Canada Équestre.

Vous avez parlé des préoccupations entourant les conséquences imprévues du projet de loi C-355. Vous avez parlé des conséquences potentielles. Quelles seraient les répercussions financières si le projet de loi était adopté sans amendement?

Vous avez parlé de l'incidence que le projet de loi pourrait avoir sur l'élevage et sur les chevaux qui entrent au Canada ou qui en sortent pour des événements, des festivals ou des spectacles. Avez-vous des données sur les conséquences financières du projet de loi?

Mme Melanie McLearn: Nous n'avons pas examiné les données financières, je ne peux donc pas vous donner de chiffre. Cependant, je sais que, en se fondant sur le nombre de... Notre organisme compte 15 000 membres, qui participent activement à des compétitions de sport équestre au Canada et à l'étranger. Il compte aussi 1 200 athlètes membres de la Fédération équestre internationale, soit ceux qui compétitionnent sur la scène internationale. Ce sont eux qui transportent habituellement leurs chevaux à des fins sportives, et ce, plusieurs fois au cours de l'année, en fonction de l'endroit où ils se rendent pour compétitionner.

Les chiffres seraient beaucoup plus importants pour le nombre de chevaux transportés par avion à des fins de reproduction ou à des fins d'entraînement ou d'autres types de reproduction. Nous ne pouvons pas avancer de chiffre. Nous nous concentrons surtout sur le bien-être des chevaux et sur les problèmes que le projet de loi pourrait causer à l'aéroport. Si le projet de loi empêche un cheval de se rendre à un événement, il peut également avoir des conséquences inattendues lors de l'événement en question. Par exemple, il pourrait empêcher un athlète de se rendre à une compétition à laquelle il doit participer afin de se qualifier pour les Jeux olympiques de cette année.

Il existe tellement de conséquences imprévues qui n'ont rien à voir avec l'argent pour nous. Cependant, les conséquences financières seraient importantes, mais je n'ai pas les chiffres sous les yeux.

• (1220)

M. John Barlow: Merci. Si vous êtes en mesure de les obtenir, ces données seraient utiles.

Votre réponse a mené à ma prochaine question.

Spruce Meadows et le club de polo de Calgary se trouvent dans ma circonscription. Encore une fois, quelle serait l'incidence du projet de loi sur les compétitions internationales s'il n'est pas amendé? Des chevaux du monde entier viennent dans des circonscriptions des quatre coins du Canada pour participer à des spectacles et à des compétitions. À votre avis, le projet de loi nuirait-il aux compétitions internationales et nationales en incitant des compétiteurs internationaux à refuser de venir au Canada en raison des obstacles supplémentaires qu'ils auraient à surmonter?

Mme Melanie McLearn: Oui, absolument.

En fait, une telle chose s'est produite récemment quand nous avons tenté d'organiser un événement de la Coupe des nations à Bromont, au Québec. En réalité, nous ne l'organisons pas, mais nous aidions à obtenir les approbations et nous soutenions l'un de nos grands sites d'événements. Nous avons eu quelques difficultés à faire venir des équipes de différents pays en raison d'une certaine mesure législative.

Nous rencontrons également ce problème quand les équipes ne veulent pas venir parce qu'elles s'inquiètent de ce qui se passera lorsqu'elles partiront. La situation serait identique. Il est possible que des athlètes d'autres pays ne veuillent pas venir s'ils pensent qu'ils risquent de se retrouver coincés ici ou s'ils ont des préoccupations quant à l'exportation de leurs chevaux lorsqu'ils quittent le pays. Souvent, les gens qui participent à des compétitions internationales, comme celles qui se tiennent à Spruce Meadows, viennent de différentes régions et peuvent se rendre directement dans une autre région du monde, et leurs chevaux sont transportés par avion...

M. John Barlow: Merci de votre réponse. Mon temps de parole est limité, et il me reste d'autres questions à poser.

Si vous le pouvez, répondez rapidement à cette question.

Il y a des divergences entre les observations de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, le défenseur du projet de loi et, j'en suis certain, celles de la représentante d'Animal Justice. Certains disent que les normes appliquées aux chevaux transportés par avion pour l'abattage sont différentes de celles appliquées aux chevaux transportés par avion pour d'autres raisons.

Est-ce exact? Les normes sont-elles les mêmes, quelle que soit l'utilisation finale de l'animal?

Mme Melanie McLearn: Je suis désolée, mais je ne suis pas une experte et je ne peux pas répondre à cette question. Tout ce que je sais, c'est comment nos chevaux sont transportés. Je ne peux pas parler des différences.

Cependant, je peux dire que la plupart des gens ne savent pas comment ce transport est effectué, et c'est l'une de nos principales préoccupations. Si le libellé du projet de loi n'est pas clair, il pourrait être mal interprété. C'est l'une de nos plus grandes préoccupations en lien avec la façon dont le projet de loi a été rédigé.

M. John Barlow: Je vous remercie.

Je vous remercie d'être venue, madame Mitchell.

Vous insistez beaucoup sur le fait que les normes sont différentes, mais l'Agence canadienne d'inspection des aliments, elle, a indiqué au Comité que les normes sont exactement les mêmes.

Avez-vous la preuve que l'Agence canadienne d'inspection des aliments évalue un animal différemment d'un autre lorsqu'elle inspecte les chargements avant leur départ?

Mme Kaitlyn Mitchell: Je pense qu'il est très important de clarifier ce point. Je n'ai absolument pas dit que les normes ou les lois sont différentes. La loi, soit le Règlement sur la santé des animaux, est la même. C'est la pratique qui est en cause.

M. John Barlow: Toutefois, vous avez dit que l'Agence évalue les choses différemment.

Le même règlement s'applique, et vous en convenez.

Mme Kaitlyn Mitchell: Absolument. Il s'agit du Règlement sur la santé des animaux.

M. John Barlow: Vous avez dit que, selon l'utilisation finale, l'Agence canadienne d'inspection des aliments applique le règlement différemment.

Mme Kaitlyn Mitchell: Non, je ne parle pas de l'application du règlement par l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Ce dont je parle, c'est de la façon dont les gens expédient les chevaux.

Je crois comprendre — et les deux autres témoins ici présents pourraient probablement en parler — que, si on expédie, disons, 100 chevaux, ou 3 ou 4 quatre chevaux à la fois dans de petites caisses en bois à bord d'un avion pour un événement sportif... Je serais très surprise. Je n'ai jamais vu de documents à ce sujet, mais j'ai vu beaucoup d'images et de photos des nombreuses façons dont ces chevaux sont transportés. Ce sont tous...

M. John Barlow: Vous dites que vous seriez surprise, mais vous n'avez pas... L'Agence canadienne d'inspection des aliments est un ministère à vocation scientifique, et les fonctionnaires, eux, disent que les normes sont les mêmes.

Très rapidement, le projet de loi C-355 interdirait-il l'abattage des chevaux au Canada?

Mme Kaitlyn Mitchell: Non, le projet de loi C-355 n'aurait pas d'incidence sur l'industrie nationale de l'abattage des chevaux. Il vise expressément l'exportation de chevaux destinés à l'abattage à l'étranger.

M. John Barlow: Êtes-vous opposée au transport de chevaux ou d'autres animaux pour toute autre raison que l'abattage? Êtes-vous d'accord avec le transport de chevaux de spectacle par avion et avec le transport de bétail par camion? S'agit-il de questions que vous soutenez ou auxquelles vous vous opposez?

Le président: Le temps est écoulé. Cependant, madame Mitchell, je vous laisse le temps de répondre.

Mme Kaitlyn Mitchell: J'aurais du mal à répondre rapidement à cette question, car vous avez énuméré plusieurs moyens de transport.

J'essaie d'adopter une position très scientifique fondée sur les faits. Ce que je peux dire, c'est que la façon dont ces chevaux en particulier sont exportés est totalement inacceptable et cause de grandes souffrances.

• (1225)

Le président: Je vais céder la parole à M. Carr, qui dispose d'un maximum de six minutes.

M. Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à Mme Mitchell et aux autres témoins. Merci beaucoup d'être ici.

Certains éléments du témoignage de la Dre Ireland et des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada et d'Agri-culture Canada m'ont quelque peu préoccupé.

En particulier, le terme « nous nous attendons » est revenu souvent. Cependant, en réponse à la question de M. MacGregor, je n'ai pas entendu grand-chose qui peut indiquer s'il existe un mécanisme d'application de la loi ou de déclaration. En tant qu'éducateur, cela me fait penser à la façon dont nous envoyons nos enfants au camp de vacances. À notre réveil, tout va bien. Nous habillons nos enfants, puis nous préparons leurs bagages. Les repas sont prêts. Nous

avons fourni les numéros à composer en cas d'urgence, mais personne au camp ne nous appelle. Bien sûr, la différence, c'est que nos enfants reviennent du camp, mais les chevaux, eux, ne reviennent jamais.

Ce que j'essaie de dire, c'est qu'on dirait que l'on procède de la bonne façon, jusqu'à un certain point. Selon moi, mon collègue du Bloc, M. Perron, a posé une question très intéressante en demandant s'il y a une différence entre les règlements concernant les chevaux expédiés pour l'abattage et ceux concernant les chevaux expédiés pour des spectacles. Bien sûr, la différence, c'est que les chevaux de spectacle ou ceux qui participent à d'autres activités reviendront.

Une fois que les chevaux destinés à l'abattage arrivent au Japon, par exemple, ils sont engraisés intentionnellement, et il ne semble y avoir aucun mécanisme de déclaration. Je suppose que les organismes de réglementation canadiens affirment qu'il existe des règles qui régissent l'arrivée des chevaux au Japon. Uniquement parce qu'on utilise le terme « nous nous attendons », je ne suis toujours pas convaincu que cela se passe réellement dans le respect de la loi. Une fois que la loi canadienne cesse de s'appliquer aux chevaux lorsqu'ils entrent sur le marché japonais, nous semblons ignorer ce qui se passe.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce que nous savons de la façon dont les chevaux sont traités et de la situation au Japon ou dans tout autre pays qui reçoit des chevaux canadiens par le biais de l'exportation?

Mme Kaitlyn Mitchell: Malheureusement, nous ne savons pas grand-chose. Comme vous le soulignez et comme nous l'avons entendu ce matin, l'Agence canadienne d'inspection des aliments est certainement présente dans les aéroports. J'ai examiné des centaines, voire des milliers de pages de documents liés à des demandes d'accès à l'information, qui révèlent ce que nous savons au sujet du transport des chevaux. Si, à la fin du voyage, on découvre qu'un cheval est mort ou s'est effondré et se trouve toujours au sol — nous ignorons bien sûr s'il s'est effondré avant la fin du vol —, cette information est transmise à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, puis nous l'examinons.

Cependant, cela s'arrête à peu près là. Comme je l'ai dit, nous ne savons pas combien de temps il faut pour décharger les chevaux. Nous ne savons pas combien d'entre eux développent certaines des maladies que les experts ont signalées au Comité, comme la pleuro-pneumonie, la fièvre des transports ou la colique, ni combien ont vu leur système immunitaire ou endocrinien affecté par le voyage. Nous ne le savons tout simplement pas.

Je suis d'accord avec vous: le terme « nous nous attendons » est très inquiétant, car, une fois que les chevaux sont au Japon, c'est comme s'il y avait un trou noir.

M. Ben Carr: Certains de mes collègues qui s'opposent au projet de loi ont en partie axé leur argumentaire sur le volet canadien. Il est juste qu'ils parlent de certains éléments de réglementation qui existent dans la loi canadienne. Toutefois, ils font ainsi complètement fi de la deuxième moitié du processus, à savoir que nous nous trouvons dans le pays d'où viennent les chevaux et où, au titre du projet de loi, ces animaux peuvent finir par se retrouver sur un marché étranger et échapper ainsi à notre contrôle.

Je trouve inquiétant que nous ne passions pas plus de temps à parler de ce qui arrive à ces animaux une fois qu'ils sont arrivés à leur destination. En effet, sur le plan moral ou éthique, nous ne pouvons pas nous en laver les mains en disant que nous avons fait tout ce qu'il fallait de notre côté et que, maintenant que les chevaux sont arrivés à destination, c'est aux Japonais ou à tout autre destinataire de ces animaux de décider comment ces derniers seront traités. Cela montre simplement que nous remplissons seulement une partie de notre mandat.

Par contre, je tiens à passer rapidement à un autre sujet.

Certains de mes collègues m'ont un peu taquiné en me disant: « Ben, ce n'est pas une question importante pour les gens. Tu ne fais que te plier à la volonté des défenseurs des droits des animaux. »

Madame Mitchell, vous êtes une habitante de ma circonscription. Pouvez-vous nous dire dans quelle mesure vos voisins, vos amis, votre famille et les personnes que je représente dans notre circonscription, Winnipeg-Centre-Sud, vous parlent de leurs préoccupations entourant cette pratique?

• (1230)

Mme Kaitlyn Mitchell: Absolument. Comme vous le soulignez, c'est une question qui préoccupe un très grand nombre de Canadiens, et les sondages le confirment. Vous avez raison de dire que les habitants de notre circonscription — et j'ai parlé à beaucoup d'entre eux — ont exprimé des préoccupations. Je crois comprendre que cette question transcende les frontières politiques. Des habitants de nombreuses circonscriptions de députés conservateurs ont également certaines préoccupations.

Les données scientifiques et la population appuient le projet de loi, alors j'espère vraiment qu'il ira de l'avant.

M. Ben Carr: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carr.

Chers collègues, je vais devoir quitter le fauteuil dans une minute, mais je vais céder la parole à M. Perron.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

Vous serez entre de bonnes mains avec M. Barlow pour le reste de la réunion.

Merci beaucoup.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous.

Tout particulièrement, je vous remercie d'avoir accepté l'invitation, madame Mitchell. Je suis désolé de vous voir participer en personne alors que c'est une des seules fois où, pour ma part, je ne suis pas présent physiquement. Je vous envoie mes salutations comme si j'y étais en personne.

Mes premières questions s'adresseront à vous, madame Mitchell.

On parle beaucoup des conditions de transport des chevaux, qui sont établies par l'ACIA. Celle-ci dit que les normes sont les mêmes pour les chevaux transportés en vue de l'abattage et pour

ceux transportés à d'autres fins. Toutefois, ceux qui transportent les chevaux destinés à d'autres fins prennent plus de soin ou de précautions.

Les représentants de l'ACIA nous ont dit tantôt que les normes de transport avaient été revues en 2019 et mises en application en 2021. Cela a-t-il amélioré la situation?

[Traduction]

Mme Kaitlyn Mitchell: Oui. Quelques améliorations ont été apportées dans le cadre de la révision du règlement en 2019. Je les qualifierais probablement d'améliorations modestes. Le Canada dispose toujours de certaines des pires normes en matière de transport des animaux du monde occidental. La limite est désormais de 28 heures, et non de 36. Le fait de se concentrer uniquement sur la durée ne règle pas les nombreux autres problèmes qui touchent les chevaux. Il n'y a pas d'exigences en matière de température ni de précisions sur la façon de les transporter.

D'autres, comme Air Canada par exemple, ont pris des mesures pour renforcer ces normes et veiller à ce que le bien-être des chevaux soit beaucoup mieux protégé que ce que le règlement très limité exige.

[Français]

M. Yves Perron: La situation est donc inégale.

Le projet de loi vise à bannir le transport des chevaux destinés à une fin en particulier. Faisons abstraction du côté plus émotif du transport des chevaux. En effet, pour plusieurs personnes, les chevaux ont un statut différent de celui d'autres animaux destinés à l'abattage. La solution ne consisterait-elle pas davantage à revoir le transport?

Avez-vous déjà fait des démarches en ce sens? J'aimerais bien entendre vos commentaires sur la question.

Si, demain matin, on garantissait que les conditions de transport de tous les chevaux allaient être les mêmes, peu importe qu'ils soient transportés pour des compétitions ou à d'autres fins, cela vous satisferait-il?

[Traduction]

Mme Kaitlyn Mitchell: Je pense que je devrais examiner la proposition. Selon moi, même sur le plan géographique, il est question de parcs d'engraissement situés — je suis du Manitoba, alors je vais me concentrer sur cette province — à au moins cinq heures d'un aéroport. Transporter des dizaines, voire plus de 100 chevaux à la fois d'un parc d'engraissement jusqu'à l'aéroport de Winnipeg en toutes saisons, été comme hiver, les charger à bord d'un avion, puis leur faire faire une escale avant qu'ils ne traversent l'océan pour ravitailler l'avion en carburant représente un voyage extrêmement long.

Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il y a des limites à ce que l'on peut faire pour minimiser la souffrance si on accepte que c'est un voyage que ces chevaux feront, et ce, non pas un ou deux chevaux à la fois, mais jusqu'à environ 110 chevaux à la fois. Je ne vois pas comment on pourrait élaborer de règlements qui permettraient d'y parvenir sans causer de souffrance. En outre, nous devons veiller à ce qu'il y ait des plans d'urgence afin que les chevaux soient absolument protégés si des circonstances imprévues surviennent au cours de ce voyage long et compliqué.

• (1235)

[Français]

M. Yves Perron: Je vous remercie de votre réponse. J'en comprends que cette possibilité pourrait être considérée, mais qu'au fond cela ne vous satisferait pas vraiment.

Dans votre allocution, vous avez mentionné les souffrances inutiles que les chevaux subissent pendant le transport, et ce, même lors d'un court trajet routier de trois heures. Vous avez aussi dit que la durée maximale de 28 heures de transport était parfois dépassée.

Au fond, les transporteurs et les normes en vigueur ont pour objectif de prévenir le plus possible la souffrance animale. Je pense que tout le monde abonde dans ce sens.

Je vais être très honnête avec vous, madame Mitchell, je me questionne beaucoup sur le précédent que pourrait créer l'adoption éventuelle du projet de loi C-355. En effet, d'autres espèces animales peuvent aussi subir des inconvénients durant le transport. Ne risquerions-nous pas de nous retrouver, comme c'est le cas dans d'autres États, dans une course vers l'interdiction d'exportation d'autres animaux? Beaucoup d'industries sont concernées. Nous exportons un bon nombre d'espèces animales, notamment le porc, le bœuf et le poulet. Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

Mme Kaitlyn Mitchell: J'ai déjà entendu cet argument être invoqué à maintes reprises au Comité, soit celui du dérapage pour l'avenir. Je dirais que le projet de loi cible uniquement une pratique très précise. Je n'ai vu aucune preuve qui indique qu'il existe un risque réel de dérapage. Le projet de loi est réellement fondé sur des données scientifiques. Il est question des chevaux, qui ont une physiologie très particulière, ainsi que d'un moyen de transport très précis, qui, selon les données scientifiques, cause des torts et de la souffrance.

Avec tout le respect que je vous dois, je ne vois vraiment aucun risque de dérapage. En outre, interdire cette pratique n'aura pas d'effet négatif sur les autres secteurs agricoles au Canada.

[Français]

M. Yves Perron: Abstraction faite des autres espèces, ne pensez-vous pas que ça pourrait mener à des demandes, dans un an ou deux, visant à mettre fin à l'abattage de chevaux au Canada, par exemple?

Mon temps de parole est écoulé, mais pouvez-vous répondre rapidement?

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, monsieur Perron.

[Traduction]

Pouvez-vous répondre rapidement? Je suis désolé, mais je n'étais pas sûr que le député avait vraiment posé une question.

Mme Kaitlyn Mitchell: Je vais juste répéter rapidement ce que j'ai dit tout à l'heure, à savoir que le projet de loi n'aura pas d'incidence sur l'industrie nationale de l'abattage des chevaux. Je soulève des préoccupations au sujet de cette industrie depuis des années, mais je considère ce projet de loi comme une question tout à fait distincte.

[Français]

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, monsieur Perron.

[Traduction]

Chers collègues, nous avons un vote dans environ 14 minutes. Je souhaite uniquement obtenir le consentement unanime pour que nous votions avec l'application. Je vous donnerai un avertissement dans quelques minutes.

Vous aurez droit à votre temps de parole de six minutes, monsieur MacGregor. Il n'y a pas de problème.

Êtes-vous d'accord pour continuer, puis à voter avec l'application?

Des députés: D'accord.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci.

Monsieur MacGregor, vous disposez de six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Bienvenue au Comité, madame Mitchell.

En votre qualité de directrice du parrainage juridique... Tout d'abord, j'ai été très intéressé à examiner les différentes formes légales que cette politique pourrait prendre. M. Louis a présenté le projet de loi dont le Comité est saisi. Le sénateur Dalphond, lui, a présenté le projet de loi S-270 au Sénat.

J'ai demandé au ministère s'il avait tenté d'élaborer une mesure législative, mais il n'en est pas encore là. Il aurait été intéressant de voir ce que le ministère a proposé comme projet de loi.

M. Louis a opté pour l'élaboration d'une mesure législative fédérale distincte. Elle prévoit des exigences assez détaillées en matière de déclaration et ainsi de suite. Le sénateur Dalphond, lui, a opté pour modifier une loi existante, soit la Loi sur la santé des animaux. Son projet de loi est très simple. Il prévoit simplement ceci: « Il est interdit d'exporter du Canada un cheval ou un autre équidé en vue de son abattage. »

Grâce à votre expertise, je me demande si vous pouvez donner votre opinion au Comité sur les différentes approches afin de nous aider à mieux déterminer si des amendements pourraient être nécessaires et quelle voie législative pourrait être la meilleure.

• (1240)

Mme Kaitlyn Mitchell: J'appuie sans réserve le projet de loi dans sa forme actuelle. Cela dit, j'ai appuyé sans réserve le projet de loi du sénateur Dalphond. Je crois l'avoir dit haut et fort lorsqu'il l'a présenté. Je suis consciente qu'il prévoit d'autres exigences en matière de formalités administratives lors de l'exportation de chevaux. J'espère que la déclaration pourra être intégrée dans le régime actuel sans trop alourdir le fardeau des gens que nous avons entendus aujourd'hui, qui exportent des chevaux pour d'autres raisons.

Cependant, comme je l'ai indiqué dans mon mémoire — et je serai heureuse de donner plus d'informations —, je pense que vous pourriez aussi amender le projet de loi afin d'éliminer complètement l'exigence de fournir une déclaration tout en conservant le même objectif final. C'est vraiment ce qui nous préoccupe. Comme je l'ai dit, on n'expédie pas un ou deux chevaux à la fois. D'énormes cargaisons de chevaux quittent des aéroports de l'Ouest canadien, généralement par Korean Air Cargo. En mettant en place une interdiction, je ne vois vraiment pas comment ces cargaisons pourront continuer à être expédiées.

Ce n'est pas vraiment une préoccupation pour moi. Qu'il s'agisse du projet de loi dans sa forme actuelle ou d'une version simplifiée dépourvue des exigences en matière de formalités administratives — j'ignore si elles sont préoccupantes —, je pense que l'un ou l'autre conviendrait très bien.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à la représentante de Canada équestre.

J'ai écouté votre déclaration liminaire, et vous avez soulevé des préoccupations au sujet des conséquences involontaires du projet de loi et des retards qui pourraient survenir. Corrigez-moi si je me trompe, mais je suppose que, si des compétiteurs étrangers viennent au Canada avec leurs chevaux de spectacle ou de compétition, vous craignez que, même s'ils ne sont pas originaires du Canada et qu'ils sont ici pour compétitionner, ils puissent se voir obligés de signer des documents, même si, à première vue, il est tout à fait évident que les chevaux ne sont pas destinés à l'abattage.

Vous ai-je bien compris? Pouvez-vous nous donner un peu plus de précisions à ce sujet? J'essaie vraiment de déterminer quels amendements pourraient être nécessaires selon vous.

Mme Melanie McLearn: Selon moi, il s'agit de toute formalité administrative supplémentaire nécessaire. Dans le cas des étrangers qui viennent ici et qui doivent ensuite exporter leurs chevaux, tout retard qui pourrait être causé par un malentendu ou, comme nous en avons discuté, le temps qu'un cheval pourrait devoir passer dans une caisse réglementaire sur le tarmac ou dans un avion peut susciter des préoccupations croissantes en matière de bien-être. Le projet de loi, tel qu'il était rédigé quand nous l'avons lu pour la première fois — et je sais qu'il a subi quelques modifications —, indiquait très clairement qu'une sorte de lettre signée par le ministre devait être remise directement au pilote. Voilà le genre de précisions que nous voulions. Les retards au moment du transport ou les retards découlant des formalités administratives qui pourraient être nécessaires pour ceux qui font des allers-retours au Canada ou qui y reviennent auraient une très grande incidence sur l'emploi du temps des gens, étant donné que, pour certaines compétitions, il faut arriver à une date précise pour donner au cheval le temps de s'acclimater au nouvel endroit.

Les conséquences sont nombreuses. Je pourrais passer en revue différents scénarios. Celui dont vous avez parlé est l'un d'entre eux.

M. Alistair MacGregor: Vous avez également indiqué que vous aimeriez qu'il y ait un plan de transition. Dans sa forme actuelle, le projet de loi contient une disposition qui prévoit son entrée en vigueur dans 18 mois. En ce qui concerne le plan de transition, demandez-vous au Comité d'envisager un amendement prévoyant d'exiger l'élaboration d'un plan de transition qui est destiné aux gens qui élèvent des chevaux pour l'abattage et qui vise à leur offrir un soutien financier? Demandez-vous que ce genre de précisions relatives à un plan de transition soient incluses dans le projet de loi?

Mme Melanie McLearn: Eh bien, cela pourrait être une option. Nous n'avons pas du tout eu l'impression que le projet de loi prévoyait un plan de transition ni aucune forme de soutien.

Notre principale préoccupation concerne les chevaux qui sont actuellement élevés à cette fin. Qu'advient-il d'eux au cours d'une transition de 18 mois si on ne prévoit aucun soutien supplémentaire? Pour cette raison, nous estimons que d'autres problèmes peuvent survenir, et, à notre avis, rien n'est prévu pour ces derniers. Nous voulons nous assurer d'être prêts à les régler.

Je ne suis pas législatrice, alors je ne sais pas ce que vous pouvez faire pour inclure cet élément dans le projet de loi, mais, s'il existait un moyen d'indiquer que cela doit être fait, nous le soutiendrions.

• (1245)

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, madame McLearn et monsieur MacGregor.

Madame Rood, vous disposez de cinq minutes. Allez-y, je vous prie.

Mme Lianne Rood (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame Mitchell, vous avez dit un peu plus tôt que les normes appliquées aux chevaux destinés à l'abattage sont différentes de celles appliquées aux chevaux qui participent à des événements sportifs. Or, l'ACIA et l'ASFC nous ont dit que les normes sont exactement les mêmes. En fait, les avions ne doivent pas toujours s'arrêter pour se ravitailler en carburant. Il y a des vols directs qui traversent l'océan.

Vous n'avez pas fourni de nouvelles données scientifiques pour étayer vos hypothèses, et je m'interroge donc à ce sujet. Peut-on dire que vous doutez de l'expertise de l'ACIA et de l'Agence des services frontaliers du Canada pour ce qui est de réglementer et de veiller au transport sécuritaire des chevaux vivants?

Mme Kaitlyn Mitchell: Je vous remercie de me donner l'occasion d'éclaircir la question.

Les règlements relatifs à la santé des animaux ne sont pas différents selon le type d'exportation. Ce que je dis, avec preuves à l'appui, c'est que dans la pratique, les conditions dans lesquelles les chevaux destinés à l'abattage sont transportés sont différentes.

En ce qui concerne le ravitaillement, je n'ai jamais vu un avion transportant des chevaux à destination du Japon qui n'ait pas dû se ravitailler. En général, ils font le plein en Alaska, mais ils peuvent aussi le faire à d'autres endroits. Je crois savoir qu'en raison du poids des envois de chevaux, ils doivent refaire le plein. C'est toujours ce que j'ai vu, mais s'il y a des cas où ils ne le font pas, j'aimerais bien le savoir.

En ce qui concerne les données scientifiques, je suis une avocate et non une scientifique — je suis la première à l'admettre —, mais ce que je peux vous dire, c'est que vous avez ici un mémoire signé par 34 vétérinaires et experts en bien-être animal. Je vous recommande de le lire. Nous avons aussi présenté un rapport plus détaillé qui expose certaines des préoccupations scientifiques, et je vous invite également à y jeter un coup d'œil.

Mme Lianne Rood: Merci beaucoup.

Je voudrais tirer certaines choses au clair. Parmi tous les vétérinaires qui ont signé ce mémoire, il n'y en a que deux qui ne sont pas des vétérinaires pour petits animaux. Les autres sont tous des vétérinaires pour petits animaux. Il semble que vos objections, madame Mitchell, ne soient pas fondées sur la science, mais plutôt sur l'amour des chevaux.

Pourquoi interdire totalement cette pratique? Pourquoi ne pas simplement plaider en faveur d'un renforcement des normes? Avez-vous déjà été à bord de l'un de ces vols? Avez-vous assisté à l'atterrissage de ces avions et au traitement des chevaux durant le vol?

Mme Kaitlyn Mitchell: En ce qui concerne les signataires de la lettre, je crois que vous vous trompez. Bon nombre d'entre eux possèdent une expertise en soins équinés. Il y a également un certain nombre de professeurs de l'Université de Guelph et d'autres établissements qui sont eux-mêmes des experts en matière de bien-être animal. Quoi qu'il en soit, je ne vais pas chercher tous leurs noms sur Google, alors je ne peux pas vous donner plus de détails pour l'instant.

Pour ce qui est du renforcement de la réglementation, comme je l'ai dit plus tôt à M. Perron, de par sa nature, ce transport, qui consiste à expédier une centaine de chevaux — quel que soit le nombre — depuis des parcs d'engraissement situés dans des régions très rurales du Canada jusqu'à l'étranger, est incroyablement stressant et risqué pour ces animaux. Nous estimons qu'il s'agit d'une souffrance inutile.

Mme Lianne Rood: En revanche, vous ne voyez pas d'inconvénient à ce qu'ils soient transportés à l'étranger pour des événements sportifs. J'aimerais que vous me répondiez par oui ou non.

Mme Kaitlyn Mitchell: Je n'en sais pas assez sur la façon dont ils sont transportés dans le cas des événements sportifs pour me prononcer. Je sais qu'ils voyagent dans de bien meilleures...

Mme Lianne Rood: Ils sont transportés exactement de la même manière que s'ils allaient être abattus, et c'est ce que nous avons entendu au cours de la dernière heure.

Pour mettre les choses en contexte, je tiens à dire qu'il y a plus de 15 000 vétérinaires au Canada, et sur les 20 vétérinaires qui ont signé la lettre remise au Comité, seuls deux d'entre eux sont des vétérinaires équinés ou ont de l'expérience avec les chevaux. Les autres sont des vétérinaires pour petits animaux qui soignent des chiens et des chats.

Pour la dernière minute qu'il me reste, j'aimerais m'adresser à la représentante de Canada Équestre. J'aimerais savoir dans quelle mesure la vente des chevaux destinés à la transformation est importante pour permettre aux propriétaires de récupérer leurs coûts?

Mme Melanie McLearn: Je suis désolée, mais je ne peux pas répondre à cette question parce que notre organisme s'occupe uniquement des chevaux actifs au Canada, donc rien de ce qui touche au secteur alimentaire. Notre champ de compétence se limite aux sports et aux loisirs équestres.

Mme Lianne Rood: Vous ne disposez d'aucune donnée concernant une possible récupération des coûts lorsque les chevaux sont en fin de carrière.

Mme Melanie McLearn: Vous voulez dire lorsqu'un cheval de sport est envoyé à l'abattoir?

Mme Lianne Rood: Oui.

Mme Melanie McLearn: Non, nous ne disposons pas de données sur ce qui arrive aux chevaux de sport en fin de vie. Ils sont habituellement traités par leur vétérinaire et ne font pas l'objet du même type de... pour les chevaux dont nous parlons aujourd'hui.

Je suis désolée. Nous n'avons pas cette information.

• (1250)

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, madame McLearn.

Madame Taylor Roy, vous disposez de cinq minutes.

Je tiens à vous informer que nous allons voter dans environ deux minutes et demie. Si tout le monde est d'accord, nous laisserons

Mme Taylor Roy terminer ses cinq minutes, puis nous voterons. Il sera presque 13 heures.

Je n'aurai pas besoin de vous interrompre, madame Taylor Roy. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

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

Je vous remercie, madame Mitchell, de votre présence. Je suis désolée de ne pas être avec vous en personne.

Je voudrais revenir sur certaines choses qui ont été présentées comme des faits. Ma fille fait de l'équitation et connaît bien les hippodromes et le monde de la compétition.

Je ne connais personne dans le secteur équestre ou de la compétition qui transporterait son animal, que ce soit pour l'élevage ou la compétition, conformément aux normes établies pour ces deux cas. Il est évident qu'elles sont les mêmes, qu'il s'agisse de chevaux d'équitation ou de chevaux transportés à des fins d'abattage, mais je ne connais personne qui le ferait.

Je sais que vous travaillez à la fois dans le secteur des courses et de l'équitation. Je me demande si vous avez déjà entendu parler de quelqu'un dans ce secteur qui transporte trois ou quatre chevaux dans une petite caisse en bois pendant 28 heures, sans nourriture ni eau. Pourriez-vous répondre à cette question? Je ne sais pas si vous avez des exemples concrets dont vous pouvez nous parler.

Cette question s'adresse à Mme McLearn ou Mme Curry.

Mme Katherine Curry: Je peux certainement répondre à cette question.

Je vais prendre l'exemple de l'hippodrome de Woodbine, soit le plus grand hippodrome au Canada. En général, entre 15 et 20 chevaux viennent s'affronter au cours d'une saison de courses. Ils viennent généralement par groupes de deux ou trois. Certains voyagent à bord d'un avion privé.

Ces chevaux sont dans des stalles rembourrées. On leur met des bandages de soutien. Ils ont de la paille sous les pieds. Ils ont accès à de la nourriture et à de l'eau tout au long du vol. Ils sont parfois accompagnés d'un vétérinaire pendant tout le trajet. C'est une expérience très différente de celle qui est décrite ici aujourd'hui.

Mme Leah Taylor Roy: Merci, madame Curry.

Et vous, madame McLearn? Personnellement, je n'ai jamais vu cela. Or, mon expérience se limite à ce que fait ma fille. Je suis sûre que vous en savez beaucoup plus que moi.

Mme Melanie McLearn: Oui, je suis tout à fait d'accord avec cette description.

Les chevaux ont amplement d'espace. Ils sont nourris et ont accès à de l'eau tout au long du vol. Je les ai moi-même embarqués dans leurs remorques avant qu'ils se rendent à l'aéroport et j'ai vu à quel point on s'en occupe bien. On leur met des bandages aux quatre pattes et on se soucie de leur bien-être tout au long du transport.

Je suis entièrement d'accord. Ces chevaux ne sont pas à l'étroit durant leur transport ni dans des caisses en bois.

Mme Leah Taylor Roy: Super. Merci beaucoup.

Il semble qu'on ait beaucoup insisté sur le fait que les normes sont les mêmes. Nous comprenons que les mêmes normes sont appliquées. Il reste à savoir si les normes assurent réellement le transport sans cruauté des animaux de compagnie, des animaux très sensibles, qui doivent être abattus. Lorsqu'on ne s'occupe pas de l'animal et qu'il n'y a personne à l'autre bout pour l'accueillir ou s'assurer de son bien-être, je pense qu'on applique une norme de soins très différente.

Madame Mitchell, je me demandais si vous pouviez nous parler de Willjill Farms. Je crois savoir que la plupart des grands exportateurs de chevaux destinés à l'abattage sont en Ontario, même si je comprends qu'il y a certains agriculteurs métis et autochtones qui participent à ce commerce. La majeure partie des chevaux exportés et des bénéfices provient de fermes de l'Ontario, dont Willjill Farms.

L'ACIA a enquêté sur un cas survenu chez Bouvry Exports. Je me demandais si vous pouviez nous en dire davantage, madame Mitchell, sur le traitement des chevaux qui ont été découverts et qui devaient être exportés à des fins d'abattage, sur l'état dans lequel ils ont été trouvés et sur la norme de soins qui a été appliquée par rapport à ce que nous venons d'entendre de la part du secteur équestre et des hippodromes.

Mme Kaitlyn Mitchell: En ce qui concerne la nature de l'industrie, comme nous l'avons entendu ce matin, il y a environ quatre entreprises qui exportent des chevaux. Elles sont situées en Alberta et au Manitoba. Parmi ces exportateurs, je crois savoir, principalement d'après des articles parus dans le *Western Producer* et d'autres articles, qu'il y a deux grands éleveurs qui approvisionnent ces indus-

tries et que tous deux se trouvent en Ontario. À ma connaissance, aucun des deux n'est Autochtone. Je ne doute pas qu'il y ait de nombreux éleveurs autochtones au pays, mais je ne crois pas que les deux principaux éleveurs le soient.

Quant à l'incident précis dont vous parlez, la situation est vraiment très choquante. En septembre 2023, l'ACIA a porté plainte contre Bouvry Exports Limited, l'un des principaux acteurs de cette industrie. Je crois savoir que les chevaux en question étaient à l'origine destinés à l'exportation, mais qu'en raison de leur mauvais état de santé, ils ont plutôt été acheminés à l'industrie de l'abattage. Il semble que les conditions dans lesquelles ils sont arrivés étaient absolument atroces. J'ai vu des photos de ces chevaux effondrés au sol. Certains sont morts.

C'est très préoccupant. Il semble que même au Canada, lorsque ces animaux, qui viennent de l'Ontario, sont envoyés dans les parcs d'engraissement de l'Alberta et du Manitoba, la façon dont ils sont traités suscite des inquiétudes légitimes.

● (1255)

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup.

M. John Barlow: Votre temps de parole est écoulé, madame Taylor Roy.

Je remercie tous nos témoins.

Nous allons nous arrêter ici, chers collègues. Nous reprendrons après la pause.

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>