



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 097

Le mardi 9 avril 2024

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 9 avril 2024

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)): La séance est ouverte.

Chers collègues, nous allons commencer.

Je vous souhaite la bienvenue à la 97^e réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes.

Je vais commencer par quelques rappels.

Cette réunion du Comité se déroule en mode hybride. Les délibérations sont diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Comme vous le savez, la diffusion Web montre toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité, et il est interdit de faire des captures d'écran.

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.

Nous avons quatre témoins dans le groupe d'aujourd'hui, alors je vais aller vite et je serai très ferme sur le temps. D'habitude, je suis plutôt libéral, mais je serai un peu conservateur aujourd'hui, je suppose.

De l'Air Line Pilots Association, International, par vidéoconférence, nous avons le capitaine Tim Perry. Merci d'être avec nous, monsieur Perry.

De la Canadian Horse Defence Coalition, nous accueillons Sinika Crosland, qui en est la présidente. Bienvenue, madame.

De l'Association canadienne des médecins vétérinaires, nous accueillons le Dr Trevor Lawson. Je crois que c'est aussi un électeur de ma circonscription, alors je suis ravi de vous voir, docteur Lawson.

Nous accueillons également Ewa Demianowicz, de l'organisme Humane Society International/Canada. Nous nous réjouissons d'entendre votre témoignage.

Vous êtes accompagnée du Dr Nicholas Dodman, professeur émérite à l'Université Tufts. Il se joint à nous par vidéoconférence.

Comme vous pouvez le constater, chers collègues, il y a plusieurs témoins et le débat sera fort intéressant aujourd'hui.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. MacDonald d'Avalon, qui remplace aujourd'hui M. Drouin. Nous avons également M. Dalton qui remplace M. Barlow.

Sans plus attendre, commençons. Chaque organisme ou témoin disposera de cinq minutes pour faire une déclaration liminaire.

Monsieur Perry, de l'Air Line Pilots Association, vous disposez de cinq minutes. À vous la parole.

Capitaine Tim Perry (président, ALPA Canada, Air Line Pilots Association, International): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Tim Perry. Je suis pilote professionnel depuis plus de 21 ans. Je suis commandant de bord sur 737 chez WestJet Airlines. Je suis actuellement président d'ALPA Canada, qui est la division canadienne de l'Air Line Pilots Association, International.

Je suis heureux de comparaître aujourd'hui devant le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes au nom de nos membres au Canada concernant le projet de loi C-355.

En guise de brève introduction, je dirais que l'Air Line Pilots Association est le plus grand syndicat de pilotes de ligne et l'organisation non gouvernementale la plus importante en matière de sécurité dans le monde. ALPA Canada représente 90 % des pilotes professionnels au Canada. Ils sont employés par 22 compagnies aériennes dans tout le pays.

ALPA Canada fournit des services essentiels à ses membres, notamment en matière de sécurité aérienne, de sûreté, d'assistance aux pilotes et de représentation syndicale.

J'aimerais commencer par rappeler que la principale responsabilité du pilote commandant de bord est d'assurer la sécurité de l'appareil avant le décollage, en vol et après l'atterrissage.

ALPA Canada estime que le projet de loi C-355 ne reconnaît pas cette responsabilité. Par conséquent, celui-ci aura un impact négatif sur nos membres en leur imposant une obligation inutile et redondante, qui s'accompagne de pénalités excessives en cas de contravention à la loi proposée.

En outre, nous maintenons qu'il est inapproprié d'imposer des responsabilités supplémentaires à un pilote alors que les responsabilités des pilotes sont déjà clairement définies dans le Règlement de l'aviation canadien et la Loi sur l'aéronautique.

Nous pensons également que toutes les responsabilités relatives à la déclaration écrite requise par le projet de loi devraient incomber exclusivement à l'agent en chef des douanes de l'aéroport, tel qu'identifié dans le projet de loi.

Pour les raisons susmentionnées, ALPA Canada suggère que le projet de loi C-355 soit amendé comme suit.

À l'article 4, sous les rubriques « Interdictions » et « Copie de la déclaration », nous demandons que l'alinéa 4(2)a) « au pilote ou à l'exploitant de l'aéronef » soit entièrement supprimé.

Au paragraphe 4(3) « Interdiction », nous demandons que l'alinéa 4(3)b) « de piloter l'aéronef » soit également supprimé.

Nous soumettrons volontiers ces remarques à la greffière.

Nous maintenons que les alinéas 4(2)a) et 4(3)b) sont inutiles et imposent des responsabilités supplémentaires au pilote, qui doit concentrer son attention exclusivement sur la sécurité et le déroulement du vol.

Avant de conclure, j'aimerais profiter de l'occasion pour préciser que nous nous attendons toujours à ce que notre association soit consultée lorsqu'une loi ou un règlement est envisagé, en particulier en ce qui concerne l'industrie aéronautique, nos membres et possiblement la sécurité de l'aviation. Dans le cas présent, cela n'a pas été le cas.

Je vous remercie de votre attention. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

• (1105)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Perry.

Nous allons maintenant passer à la Canadian Horse Defence Coalition et à Mme Crosland. Vous avez la parole pour cinq minutes au plus, madame.

Mme Sinikka Crosland (présidente, Canadian Horse Defence Coalition): Merci, monsieur le président et merci aux membres du Comité, de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui au nom de la Canadian Horse Defence Coalition.

Le bien-être des chevaux est un sujet qui m'intéresse énormément. Je remercie le député Tim Louis d'avoir présenté le projet de loi C-355 visant à mettre fin à l'exportation de chevaux vivants par voie aérienne à des fins d'abattage.

Mon engagement personnel avec les chevaux s'étend sur une période de 35 ans, au cours de laquelle ma famille et moi avons résidé dans des zones rurales de la Colombie-Britannique. À l'heure actuelle, nous sommes propriétaires d'une ferme d'agrément et vendons nos produits localement.

J'ai élevé des poulains âgés de trois mois jusqu'à l'âge adulte. Ayant participé au secours de nombreux chevaux, j'ai acquis de l'expérience dans le travail avec des chevaux non apprivoisés. Je connais parfaitement la nature craintive et sensible des chevaux et leur tendance à paniquer lorsqu'ils se trouvent dans des situations inconnues. Je connais également leur prédisposition à des urgences sanitaires potentiellement mortelles, telles que la colique, lorsque les routines d'alimentation sont perturbées ou que l'accès à l'eau est insuffisant.

Créée en 2004, la Canadian Horse Defence Coalition est une organisation à but non lucratif immatriculée au fédéral. J'en suis la présidente et l'un des directeurs fondateurs. Nous avons pour mandat de mettre fin à l'abattage des chevaux au Canada ainsi qu'à leur exportation vers d'autres pays dans le même but.

L'exportation de chevaux vivants par voie aérienne à des fins d'abattage est notre principale préoccupation depuis que nous en avons appris l'existence en 2012. De nombreux sympathisants et bénévoles de la Canadian Horse Defence Coalition, ainsi que la plupart des membres de notre conseil d'administration, sont des

propriétaires de chevaux qui ont des années d'expérience dans la manipulation et le soin des chevaux.

Au cours des 10 dernières années, des sondages et des pétitions nous ont convaincus que de nombreux Canadiens sont aussi consternés que nous par le traitement des chevaux durant leur transport aérien vers l'abattoir. Nous avons étudié des documents obtenus au titre de la Loi sur l'accès à l'information, qui détaillent la mort et les blessures dont sont victimes des chevaux expédiés par voie aérienne vers l'abattoir.

Un exemple particulièrement flagrant, qui remonte à 2014, est celui d'un cheval qui, dans sa souffrance, a brisé une caisse en bois et fait un trou dans le fuselage de l'avion. À l'arrivée, le cheval était mort.

Sur son site Web, l'Agence canadienne d'inspection des aliments déclare avoir connaissance de cinq cas de mort de cheval associés à l'exportation d'animaux vivants depuis 2013. Dans des documents obtenus au titre de la Loi sur l'accès à l'information, on peut voir qu'un an plus tôt, six chevaux sont morts en 2012 et trois en 2011. De nombreuses blessures liées à ces exportations de chevaux ont été documentées au fil des ans.

L'industrie de l'exportation de chevaux vivants doit respecter les exigences de l'Association du transport aérien international, l'IATA. Il convient de noter que ces exigences ont été modifiées pour satisfaire l'industrie en 2019, tout comme le Règlement sur la santé des animaux, ce qui a effectivement supprimé toute protection dont bénéficiaient les chevaux exportés.

Nous avons entendu une représentante de l'industrie s'exprimer contre le projet de loi C-355. Jennifer Woods a été présidente et est actuellement membre du conseil d'administration de l'IATA. Elle siège également au comité des transports de l'Organisation mondiale de la santé animale et s'emploie activement à mettre à jour les chapitres relatifs au transport afin de mieux répondre aux besoins de l'industrie. Toutes les protections dont les chevaux exportés ont pu bénéficier grâce à cette organisation, comme l'obligation de fournir de l'eau après six heures de voyage, cesseront probablement d'exister une fois que les mises à jour seront terminées.

On peut donc se demander ce que fait le renard pour garder le poulailler.

Les documents obtenus au titre de la Loi sur l'accès à l'information concernant un vol du 16 janvier 2024 au départ d'Edmonton montrent que les vols ne respectent pas toujours les règles de l'IATA concernant les animaux vivants. Après le chargement, on a découvert que l'une des caisses était en surpoids de 264 kilogrammes, mais, malgré cela, les chevaux ont été expédiés.

Les chevaux destinés à l'alimentation humaine sont souvent suralimentés au point de devenir obèses. Ils ne sont pas susceptibles de recevoir des médicaments en cas de maladie ou de blessure. Parmi les médicaments interdits dans la chaîne alimentaire figure un anti-inflammatoire courant, la phénylbutazone. L'Agence canadienne d'inspection des aliments et les autorités japonaises interdisent ce médicament et de nombreux autres pour les animaux destinés à l'alimentation. Par conséquent, les chevaux destinés à l'exportation risquent de ne pas recevoir de médicament antidouleur lorsqu'ils en ont besoin.

J'aimerais évoquer brièvement les allégations voulant que les chevaux envahissent le Canada si l'on met fin à l'exportation aérienne d'animaux vivants vers l'abattoir.

Il y a eu des allégations similaires aux États-Unis lorsque le gouvernement a supprimé l'inspection des abattoirs de chevaux, ce qui a donné lieu à de nombreuses histoires d'abandon de chevaux. Je peux vous dire que la grande majorité de ces allégations ont été démenties. J'ai des preuves sous forme de lettres et de documents dans mes dossiers pour quiconque souhaite les consulter. Il n'est pas du tout impossible que la collectivité équestre du Canada absorbe 12 à 13 chevaux de trait de plus.

En tant que propriétaire de chevaux, je sais que ces animaux sont des herbivores. Le pâturage est le moyen naturel pour eux de consommer les nutriments dont ils ont besoin, au cours de la journée. En fait, un cheval peut facilement passer de 10 à 17 heures par jour à brouter. Les chevaux de trait peuvent boire jusqu'à 20 gallons d'eau par jour.

L'industrie des chevaux de course reconnaît les besoins uniques des chevaux et y répond en leur fournissant du foin et des liquides pendant le transport. Ce genre de soins réduit le risque de coliques douloureuses et mortelles et d'autres affections dues à la privation de nourriture et d'eau.

Par ailleurs, dans un mémoire publié en ligne, l'industrie des courses équestres déclare: « Nous considérons que l'exportation de chevaux par avion en vue de leur abattage est odieuse. »

L'industrie qui transporte les chevaux à l'étranger pour l'abattage ne tient pas compte du bien-être, de la sécurité et du confort de ces animaux. Leur souffrance est négligée au nom du profit. Il est temps de hausser les exigences concernant les chevaux et de faire en sorte que leur bien-être corresponde aux attentes des Canadiens.

• (1110)

Je vous remercie de nouveau et répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant au Dr Lawson pour un maximum de cinq minutes. À vous la parole, docteur.

Dr Trevor Lawson (président, Association canadienne des médecins vétérinaires): Bonjour.

Je suis le Dr Trevor Lawson, président de l'Association canadienne des médecins vétérinaires. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui devant le Comité.

L'Association canadienne des médecins vétérinaires représente plus de 25 000 vétérinaires et techniciens vétérinaires agréés au Canada qui se consacrent au soin des espèces animales de petite et de grande taille. En tant que professionnels de la santé animale, nous examinons toutes les questions liées à la santé et au bien-être des animaux en nous concentrant sur des critères fondés sur des données probantes, sans parti pris concernant l'espèce ou l'utilisation de l'animal.

Après un examen fondé sur des données probantes et la consultation d'experts en la matière et d'observateurs expérimentés de l'ensemble du processus de la ferme au marché, l'Association canadienne des médecins vétérinaires conclut que les chevaux visés par le projet de loi C-355 ont une bonne qualité de vie dans leur ferme d'origine. Les chevaux destinés à ce marché sont élevés naturellement dans un environnement de troupeau et bénéficient de tous les éléments essentiels à une bonne vie.

En ce qui concerne le transport en question, il a été établi que ces animaux n'ont pas connu un bien-être ou des résultats inférieurs à ceux de n'importe quel autre animal destiné à l'alimentation. En fait, selon les données disponibles, les résultats seraient meilleurs en général.

En ce qui concerne tous les modes de transport, les amendements à la partie XII, « Transport des animaux », du Règlement sur la santé des animaux ont été mis à jour et promulgués en février 2020. Ce règlement modifié comporte plusieurs protections supplémentaires pour les chevaux en question, notamment des exigences quant à la place sur le plancher et à l'espace pour la tête, ainsi que des exigences strictes en matière de conteneurs, conformément au Règlement sur les animaux vivants de l'Association du Transport Aérien International, qui constitue la norme mondiale de pratiques exemplaires sur le transport aérien des animaux.

Le Canada applique des normes strictes en matière de soin des chevaux à la ferme, conformément aux lois et règlements provinciaux et au code de pratique équin du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage. Les protections liées au transport sont intégrées dans le règlement fédéral sur la santé des animaux. Le Canada est l'un des pays où les animaux destinés à l'exportation peuvent mener une vie agréable dans leur ferme d'origine et recevoir les soins et les protections nécessaires pendant le transport.

En ce qui concerne le projet de loi C-355, l'Association canadienne des médecins vétérinaires est consciente et inquiète du fait que les perturbations potentielles de l'offre actuelle de chevaux canadiens pour ce marché pourraient avoir des conséquences négatives imprévues. Il s'agit notamment de la diminution considérable de la valeur des chevaux dans la chaîne d'approvisionnement et de la diminution éventuelle concomitante des normes de bien-être élevé encouragées.

De plus, le bien-être des animaux serait menacé en raison du manque actuel de capacité d'abattage de ces chevaux et de l'incertitude quant à leur destination finale.

En outre, l'arrêt de ce marché au Canada pourrait entraîner le sourçage en chevaux dans des pays où le bien-être à la ferme et le transport ne sont pas considérés comme des priorités, contrairement à ce qui se passe au Canada. Il pourrait en résulter un préjudice important pour ces chevaux.

L'Association canadienne des médecins vétérinaires considère que les animaux destinés à l'alimentation doivent être traités sans cruauté tout au long de leur vie, de la naissance à la mort, y compris pendant le transport. D'après son examen fondé sur des données probantes, l'Association estime que le bien-être des chevaux transportés pour ce marché n'est pas plus menacé que celui des autres animaux transportés. En fait, il est possible que la norme de soins soit plus élevée dans l'ensemble, en raison de leur grande valeur.

L'Association canadienne des médecins vétérinaires estime que, bien qu'il n'y ait pas de risque immédiat pour le bien-être de ces chevaux, les améliorations apportées au processus de transport existant, ainsi que le financement public de la recherche et des innovations liées au transport des animaux permettront d'améliorer le bien-être lors du transport de ces animaux et de tous les animaux destinés à l'alimentation.

Pour faire face aux risques éventuels, l'Association canadienne des médecins vétérinaires encourage l'Agence canadienne d'inspection des aliments à consacrer les ressources nécessaires pour garantir l'inspection adéquate et l'application de toutes les exigences réglementaires, afin d'atténuer les risques liés au bien-être des animaux pendant le transport et à destination.

En conclusion, l'Association canadienne des médecins vétérinaires ne soutient pas le projet de loi C-355 tel qu'il est rédigé, car les conditions de transport actuelles ne suscitent pas de préoccupations notables sur le plan du bien-être animal. Le projet de loi aurait des conséquences négatives imprévues sur le bien-être des animaux, qui n'ont pas été pleinement prises en compte. L'Association canadienne des médecins vétérinaires est favorable à la poursuite des recherches, des améliorations et des innovations dans tous les domaines liés au transport des animaux destinés à l'alimentation.

Je vous remercie de votre attention.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, docteur Lawson.

Nous passons maintenant à notre dernier témoin, Mme Demianowicz, de l'organisme Humane Society International/Canada.

Vous avez la parole pour cinq minutes, madame.

[Français]

Mme Ewa Demianowicz (responsable principale de campagne, Humane Society International/Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Ewa Demianowicz et je suis responsable de campagne à Humane Society International/Canada. J'aurais aimé m'adresser à vous en français aujourd'hui, mais, comme la majorité des membres de ce comité comprennent l'anglais, je vais continuer ma présentation dans cette langue.

[Traduction]

Humane Society International est un groupe de protection des animaux de premier plan qui a des bureaux dans le monde entier. Nous représentons des sympathisants de tout le pays qui s'opposent à l'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage. Près de 50 000 personnes ont répondu à notre appel à l'action sur cette question. Hier encore, les résultats d'un nouveau sondage ont montré que 7 Canadiens sur 10 s'opposent à l'exportation par voie aérienne de chevaux vivants à des fins d'abattage. Les Canadiens et les gens du monde entier observent et soutiennent le projet de loi C-355.

Le transport est l'une des expériences les plus stressantes pour les animaux. Limiter sa durée et s'engager à respecter les normes les plus strictes en matière de bien-être animal pendant le transport devrait être l'objectif de tout pays qui prend au sérieux la question du bien-être des animaux. Selon les meilleures données scientifiques qui existent, les animaux ne devraient pas être transportés pendant plus de huit heures sans pause, comme c'est le cas dans l'Union européenne pour de nombreuses espèces, y compris les chevaux.

À l'heure actuelle, la durée totale du voyage complexe vers le Japon est nettement supérieure à cette limite. Une fois que les chevaux ont quitté le pays, l'horloge est remise à zéro et l'autorité canadienne ne s'applique plus. À destination, au Japon, le Canada n'a plus d'autorité sur la façon dont ces animaux sont traités. C'est un voyage extrêmement long et épuisant pour eux, sans nourriture, sans eau et sans repos. Les conditions stressantes dans lesquelles

ces chevaux sont transportés ont causé des blessures et la mort. Il est inhumain de transporter ces animaux très sensibles et facilement agités dans de petites caisses en bois, plusieurs chevaux par caisse, sans la présence à bord d'un vétérinaire expert en science équine, sans accès à la nourriture et à l'eau et sans repos.

Quelque 47 000 chevaux ont déjà enduré cet horrible voyage vers le Japon dans les conditions épuisantes et difficiles qui ont été décrites devant le Comité, pour être ensuite servis comme un plat de luxe.

Nous avons la possibilité de mettre fin à cette pratique et d'éviter la souffrance de milliers d'autres chevaux en adoptant le projet de loi C-355.

Je vais maintenant laisser la parole à mon collègue, le Dr Nicholas Dodman, de la Humane Society Veterinary Medical Association.

Dr Nicholas Dodman (professeur émérite, Tufts University, Humane Society International/Canada): Je suis le Dr Nicholas Dodman. Je suis vétérinaire, certifié en anesthésie vétérinaire et à titre de comportementaliste. J'ai de l'expérience en matière d'anesthésie, d'analgésie et de comportement équin. J'ai travaillé avec des milliers de chevaux au cours de ma carrière. J'ai pris ma retraite de la Tufts Cummings School of Veterinary Medicine en 2016 en tant que professeur émérite, après 25 ans passés au sein de la faculté.

Je suis ici aujourd'hui pour faire la lumière sur une pratique qui est restée largement dans l'ombre de notre conscience: l'expédition de chevaux par voie aérienne pour l'abattage dans des endroits éloignés tels que le Japon. En tant que vétérinaire et spécialiste du comportement animal, j'ai le devoir solennel d'attirer l'attention sur les désagréments inhérents au transport de chevaux par avion sur de longues distances, ainsi que sur les problèmes éthiques qui s'y rapportent.

Les problèmes posés par ces transports stressants sont les suivants: plusieurs chevaux logés ensemble dans une même caisse; des chevaux sans acclimatation ni expérience préalable des voyages aériens; des chevaux non accompagnés en cours de route ou non surveillés, de préférence par un spécialiste des équidés; et 24 heures ou plus de transport sans nourriture, sans eau et sans repos.

Tout d'abord, il faut reconnaître la nature innée du cheval. Ces magnifiques créatures ne sont pas de simples marchandises; ce sont des êtres sensibles qui ont des besoins émotionnels et physiques complexes. Les placer dans un environnement confiné et stressant dans un avion va à l'encontre de leur essence même. C'est pourquoi il faut prendre des mesures pour assurer leur sécurité et leur bien-être.

Le transport dont nous parlons aujourd'hui ignore les principaux besoins des chevaux. Les confiner dans un espace et les soumettre au bruit, aux vibrations et aux turbulences du transport aérien, c'est leur infliger un degré de stress et d'inconfort qui est à la fois inutile et inhumain. En outre, la logistique du transport aérien des chevaux comporte des risques importants pour leur santé et leur bien-être. Contrairement aux autres animaux d'élevage, les chevaux sont de nature craintifs et facilement effrayés.

Le stress causé par le mouvement de l'avion et le bruit à l'intérieur de l'appareil peut provoquer une fièvre des transports et des coliques. La fièvre des transports cause une détresse respiratoire, de la fièvre et la déshydratation. En outre, la proximité de plusieurs chevaux dans un espace confiné, quatre dans une caisse, augmente le risque de blessure. Des chevaux non familiers peuvent ne pas être compatibles et ne devraient pas voyager ensemble en contact étroit, avec trois ou quatre chevaux dans une seule caisse sans cloisons. Il y a lieu de prendre des précautions extrêmes lors du transport des chevaux par voie aérienne, ce qui n'est pas le cas avec le genre de transport dont nous parlons aujourd'hui.

En conclusion, la pratique consistant à expédier des chevaux par voie aérienne du Canada au Japon pour l'abattage n'est pas seulement discutable d'un point de vue éthique, mais pose également de nombreux problèmes pratiques. En tant que gardiens du règne animal, il nous incombe de rechercher d'autres options qui donnent la priorité à la santé, à la sécurité et à la dignité des chevaux, afin de garantir un avenir dans lequel ils seront traités avec le respect et la compassion qui leur sont dus.

Je vous remercie de votre attention.

• (1120)

Le président: Merci, docteur Dodman.

Chers collègues, nous allons maintenant passer aux questions.

Nous commencerons par M. Steinley. Je serai ferme sur le temps, vous avez donc jusqu'à six minutes, monsieur, et pas plus s'il vous plaît.

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

Monsieur Perry, à la fin de votre exposé, vous avez expliqué pourquoi les pilotes de ligne s'opposent à ce projet de loi. Pourriez-vous confirmer que l'auteur de ce projet de loi n'a pas consulté l'Air Line Pilots Association? Quand avez-vous entendu parler de ce projet de loi pour la première fois? Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Capt Tim Perry: Il faudrait que je vérifie exactement quand nous avons été informés pour la première fois. Je peux vous répondre par écrit, monsieur. Toutefois, je peux confirmer que les pilotes de ligne n'ont pas été consultés pour ce projet de loi. Je pense que cet aspect du projet de loi le reflète.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup. Si vous pouvez répondre par écrit, je vous en serais reconnaissant et le Comité serait heureux de disposer de ce renseignement.

Je passe maintenant à l'Association canadienne des médecins vétérinaires.

Combien de vétérinaires représentez-vous? Vous avez dit que vous n'appuyez pas le projet de loi tel qu'il est rédigé. Est-ce que la plupart de vos membres appuient cette position? Je suppose que oui, puisque vous représentez les vétérinaires.

Dr Trevor Lawson: L'Association canadienne des médecins vétérinaires représente les intérêts de 15 000 vétérinaires au Canada et à l'étranger.

Pour ce qui est de la façon dont nous représentons nos membres, nous nous appuyons strictement sur la science qui sous-tend le sujet en question. Cela nous indique que le bien-être des chevaux expédiés par voie aérienne est souvent supérieur à celui des autres ani-

maux destinés à l'alimentation, de sorte que cela ne représente pas un risque inhérent pressant à ce stade.

Nous représentons certainement aussi le fait que le bien-être des animaux est une norme qui n'est pas immuable, et nous sommes donc d'avis qu'il est toujours possible de travailler à l'amélioration du transport des animaux de ferme, et ce travail est quelque chose que nous soutenons fortement.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup.

Nous avons à nouveau entendu l'affirmation erronée selon laquelle les chevaux transportés par voie aérienne pour l'abattage sont nettement moins bien lotis que les chevaux qui voyagent par avion pour d'autres raisons. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette affirmation, s'il vous plaît?

• (1125)

Dr Trevor Lawson: Je ne suis pas en mesure de confirmer que c'est le cas. Je pense que les données parlent d'elles-mêmes, à savoir que les chevaux qui sont exportés à des fins alimentaires sont très bien traités. Il y a eu très peu de rapports. Je pense que certaines données plus anciennes ont été mentionnées dans d'autres témoignages.

Je dirais que le fait que les données plus anciennes ne se vérifient pas aujourd'hui laisse entendre que nous avons apporté des améliorations au fil du temps pour garantir le bien-être des animaux exportés. Cela serait conforme au Règlement sur la santé des animaux, qui a été mis à jour en février 2020.

M. Warren Steinley: Sur les 8 000 vétérinaires que vous représentez, beaucoup sont des spécialistes des gros animaux. Quelques spécialistes des petits animaux — l'un d'eux a même travaillé dans un aquarium pendant plusieurs années — ont affirmé que les chevaux étaient maltraités. Étant donné que vous représentez de très nombreux vétérinaires de gros animaux, puis-je vous demander de nous expliquer davantage le fait que, même si cette loi, telle qu'elle est rédigée, ne va pas accroître la sécurité du transport aérien des chevaux et que, même si le règlement en vigueur pourrait être amélioré, le règlement actuel compte probablement parmi les meilleurs au monde en ce qui concerne le transport aérien des chevaux?

Dr Trevor Lawson: Tout à fait. C'est ce que j'ai tenté d'expliquer dans mon témoignage.

Si on examine les normes du Règlement sur la santé des animaux, on constate que le transport aérien de ces chevaux s'effectue de manière tout à fait conforme, et que la durée des trajets est même largement en deçà du maximum permis de 28 heures. Les trajets de 10 ou 12 heures sont très courants.

Le plus important à retenir est que dès leur naissance dans une ferme, les chevaux ont une excellente qualité de vie. Nous n'avons aucune donnée qui indique que ces chevaux sont moins bien traités que les autres chevaux transportés par voie aérienne.

M. Warren Steinley: C'est ce dont je voudrais parler maintenant.

Ces chevaux ont effectivement une bonne qualité de vie. Le Comité a reçu un éleveur de chevaux qui nous a parlé de la grande valeur qui leur est accordée et de tout ce qui est fait pour en prendre bien soin à la ferme. Des témoins continuent d'affirmer faussement que ces chevaux sont maltraités à la ferme et à leur destination finale.

Vous êtes vétérinaire, et comme c'est le cas probablement d'un bon nombre de vos 8 000 confrères, vous avez visité des fermes pour voir si ces chevaux sont bien traités et bien soignés. Pensez-vous qu'il existe une différence entre la manière dont ces chevaux sont traités durant leur transport vers leur destination finale au Japon et dans les fermes? Je crois qu'une des faussetés qui revient sans arrêt dans ce débat est que ces chevaux sont traités différemment durant leur élevage à la ferme.

Dr Trevor Lawson: Merci de poser cette question.

Je ne peux pas me prononcer personnellement sur la manière dont les chevaux sont traités au Japon, mais je crois que Jennifer Woods a témoigné de son expérience de première main devant le Comité. Pour ma part, je peux vous parler de mes 20 années d'expérience avec les chevaux et les bovins dans le secteur des animaux destinés à l'alimentation, mais aussi avec les chevaux de plaisance.

Il y a quelques années, j'ai également eu l'occasion de visiter des parcs d'engraissement de l'Alberta où des chevaux étaient élevés aux fins d'exportation au Japon. Je peux vous affirmer que je n'y ai pas vu grand-chose d'inquiétant du point de vue du bien-être animal. J'irais même jusqu'à dire que beaucoup de chevaux y recevaient des soins exceptionnels et tout à fait conformes à la norme que j'applique en tout temps pour les chevaux de mes clients.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup, et merci de nous avoir fait bénéficier de votre expérience du terrain et de votre témoignage fondé sur des données probantes.

Le président: Merci, monsieur Steinley.

La parole ira maintenant à M. Carr. Vous disposez de six minutes.

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

Monsieur Lawson, pouvez-vous nous expliquer en détail votre compréhension des protocoles mis en place pour assurer le bien-être des chevaux entre leur arrivée et leur abattage au Japon? Pouvez-vous nous expliquer en détail votre compréhension des protocoles en place pour assurer le bien-être des chevaux durant ces étapes du processus de transport?

Merci.

Dr Trevor Lawson: Comme je l'ai dit, je n'ai jamais visité les installations de manutention au Japon. Les informations que j'ai à ce sujet m'ont été rapportées par des personnes qui sont allées là-bas et qui ont constaté une très haute qualité.

Je crois qu'il est admis que culturellement, les Japonais ont...

M. Ben Carr: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Lawson, mais pouvez-vous nous donner plus de détails? Vous avez parlé de « très haute qualité » et d'« informations rapportées ». Qu'est-ce que cela signifie? Qu'est-ce que ces personnes vous ont dit au sujet du protocole suivi au Japon?

Dr Trevor Lawson: Eh bien, de manière très large, cela signifie que les animaux sont bien traités et que les fermes où ils sont gardés sont situées assez près de l'aéroport. Ils sont donc transportés sur une très courte distance après leur arrivée au Japon.

• (1130)

M. Ben Carr: À votre avis, la proximité entre les chevaux et l'aéroport suffit-elle pour affirmer que leur bien-être est adéquatement pris en considération après leur arrivée au Japon?

Dr Trevor Lawson: Je crois que c'est un des éléments qui entrent en ligne de compte. Le fait que les chevaux ne font pas de long trajet après un long voyage contribue certainement à leur bien-être.

Si je me fie à ce qu'on nous a rapporté concernant les conditions au Japon, je crois qu'elles sont équivalentes, sinon supérieures à celles que nous observons ici au Canada.

M. Ben Carr: Monsieur Lawson, quelles sont ces conditions, mis à part la proximité de l'aéroport?

Dr Trevor Lawson: Essentiellement, l'animal doit être bien nourri et il doit être gardé dans un enclos assez spacieux pour pouvoir bouger. Il faut que les cinq libertés liées au bien-être animal soient respectées. C'est sur cette base que nous nous fondons pour affirmer que la qualité des soins ne se dégrade pas après l'arrivée au Japon.

M. Ben Carr: Avez-vous des données qui le confirment et que vous pourriez transmettre au Comité?

Dr Trevor Lawson: Non, mais je crois que Jennifer Woods pourra en témoigner ou vous donner d'autres informations étant donné qu'elle a participé à ce genre de voyages et qu'elle a vu ces lieux.

M. Ben Carr: Je comprends très bien, docteur Lawson. Toutefois, c'est à titre de président de l'Association canadienne des médecins vétérinaires, qui représente 8 000 vétérinaires, que vous affirmez avec assurance, si j'ai bien compris votre position, que le bien-être des chevaux est assuré au Japon, même si vous n'avez pas de preuve à offrir au Comité pour le corroborer.

Je vais passer à la question suivante.

Êtes-vous ici, docteur Lawson, pour présenter la position officielle des vétérinaires canadiens à l'égard du projet de loi C-355?

Dr Trevor Lawson: Je suis venu expliquer la position officielle de l'Association canadienne des médecins vétérinaires, qui est qu'elle ne peut pas donner son appui au projet de loi dans sa version actuelle.

M. Ben Carr: J'ai une question, docteur Lawson. L'Association canadienne des médecins vétérinaires affirme qu'elle représente 8 000 vétérinaires à l'échelle du Canada. Sur votre site Web, on trouve une explication très claire du processus d'adoption d'une position officielle. Selon le site Web de l'organisme que vous représentez, il faut souvent des « mois de travail » et plusieurs mises à jour avant qu'une ébauche d'énoncé de position soit considérée en vue de l'établissement de la version finale de l'ébauche qui sera soumise à l'approbation de votre conseil. Le conseil examine les ébauches finales et l'énoncé approuvé est ensuite publié au site Web de l'Association.

Je ne vois aucun énoncé de position sur le site Web. Pouvez-vous nous expliquer quel processus interne vous a mené à conclure que l'Association canadienne des médecins vétérinaires, après avoir suivi le processus de consultation rigoureux qui est décrit sur votre site Web, a tenu compte des points de vue et des perspectives d'au moins une partie de ces 8 000 vétérinaires?

Je vais répéter ma question. Quel processus avez-vous suivi pour consulter les membres en vue de l'adoption de la position que vous nous présentez aujourd'hui?

Dr Trevor Lawson: Comme je l'ai expliqué dans mon témoignage, nous avons réalisé un examen fondé sur des données probantes et consulté des experts, notamment ceux du Comité sur le bien-être animal, avant d'énoncer cette opinion.

M. Ben Carr: Pouvez-vous nous parler du processus par lequel vous avez donné aux 8 000 vétérinaires représentés par votre organisme la possibilité de réagir à l'énoncé de position que vous avez adopté? Avez-vous publié l'ébauche de l'énoncé de position concernant les procédures et les protocoles globaux sur votre site Web? Est-ce que cette ébauche est le fruit de « mois » de travail d'élaboration et de consultation, comme il est indiqué sur le site Web?

Dr Trevor Lawson: Il semble y avoir une certaine confusion entre le processus d'élaboration d'un énoncé de position et notre témoignage aujourd'hui.

Les extraits de notre site Web que vous avez cités concernant l'élaboration d'énoncés de position font référence à un processus auquel participent essentiellement des parties intéressées, y compris des membres, sur une base régulière. Pour préparer le témoignage d'aujourd'hui, nous avons fait appel uniquement à des experts, à notre comité sur le bien-être animal et à des personnes, y compris moi-même, qui ont visité les parcs d'engraissement en Alberta et observé cette partie du processus, et qui ont donc une expérience de première main.

M. Ben Carr: Docteur Lawson, pouvez-vous nous parler des autres positions sur le bien-être animal auxquelles adhèrent certains des 8 000 vétérinaires que vous représentez?

Certains de mes collègues d'en face ont essayé de miner la légitimité de ces points de vue en invoquant la fréquence des interventions auprès de certains types d'animaux. Quoi qu'il en soit, vous êtes sûrement au courant des divergences de points de vue au sein de votre organisme. Pouvez-vous nous faire part de quelques-uns de ces points de vue divergents?

Autrement dit, pouvez-vous nous indiquer quelques-unes des préoccupations soulevées par ceux parmi ces 8 000 vétérinaires qui ne sont pas d'accord avec la position que vous nous présentez aujourd'hui?

Le président: Le temps est écoulé, mais je vais accorder de 30 à 45 secondes au Dr Lawson pour qu'il nous donne une réponse brève.

Dr Trevor Lawson: Merci, monsieur le président.

Très souvent, les préoccupations soulevées sont fondées sur des arguments émotifs et reflètent la grande valeur donnée aux chevaux dans notre société. À mes yeux, ces préoccupations sont justifiées et compréhensibles, surtout que je travaille moi-même avec des chevaux tous les jours.

Cela dit, il ne faut pas laisser les émotions fausser notre appréciation des faits. La position que nous présentons au Comité est fondée sur les faits et nos consultations d'experts.

Merci de m'avoir accordé du temps.

• (1135)

M. Ben Carr: Merci à vous.

Le président: Merci, docteur Lawson.

Merci, monsieur Carr.

[Français]

Monsieur Perron, c'est maintenant à votre tour, pour six minutes.

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

Merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Monsieur le président, je commence en présentant mes excuses à mes collègues et aux témoins. Lors de la dernière réunion, le jeudi 21 mars 2024, nous avons manqué de temps pour terminer l'adoption d'une motion dont j'avais donné avis. J'ai vérifié auprès de mes collègues avant la réunion d'aujourd'hui et, si vous le demandez, vous pourrez constater qu'il y a consentement unanime pour adopter la motion suivante, après quoi nous pourrions poursuivre le tour de questions avec les témoins. Merci.

Que considérant l'absence de réponse de Loblaws et Walmart à notre dernière communication et considérant que l'adoption négociée du Code de conduite semble sérieusement compromise, le Comité convoque les membres du Conseil d'administration provisoire du Code de conduite, ainsi que les membres du Comité directeur des négociations sur le Code de conduite à témoigner devant le Comité de l'état de la situation dans le but de nous informer avec précision sur la situation et de mieux orienter les potentielles recommandations du Comité au gouvernement.

[Traduction]

Le président: Nous verrons.

Chers collègues, je crois que M. Perron fait référence à la motion qui vous a été communiquée. Avons-nous le consentement unanime pour adopter la motion que M. Perron vient de nous lire?

(La motion est adoptée.)

Le président: C'est réglé, monsieur Perron.

Il vous reste quatre minutes et demie.

[Français]

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

Madame Demianowicz, veuillez m'excuser encore une fois de cette interruption.

Je veux entendre vos commentaires sur la réglementation du transport des animaux. Plusieurs témoins qui sont venus au Comité ont mentionné les mauvaises conditions de transport des chevaux destinés à l'abattage. Nous avons cependant entendu des témoignages contradictoires de vétérinaires et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, nous montrant des conditions de transport relativement décentes. Bien sûr, il appartient à la sensibilité de chacun de juger de la situation. Nous avons aussi vu des images de la part des deux camps.

Ne croyez-vous pas qu'une réglementation plus serrée du transport des animaux pourrait être une solution alternative au projet de loi C-355?

Mme Ewa Demianowicz: Je ne crois pas que la voie réglementaire soit la solution puisque c'est une voie qui a déjà été explorée. En effet, il y a à peine quelques années, des consultations ont eu lieu et des modifications ont été apportées à la Réglementation du transport des animaux vivants. Depuis, absolument rien n'a changé en ce qui a trait au transport vers le Japon de chevaux destinés à l'abattage. Au contraire, comme cela a été mentionné plus tôt, certaines exigences réglementaires ont été supprimées, semblerait-il, pour permettre à cette industrie de continuer à effectuer ce type de transport sans commettre d'infractions.

Depuis le début de ces transports au cours de la dernière décennie, il y a eu des infractions évidentes à la réglementation, notamment pour la séparation des chevaux, qui touchaient le toit des caisses dans lesquelles ils étaient transportés. Ces deux dispositions ont été supprimées. Nous nous demandons pourquoi, et nous ne voyons pas d'autre raison que celle d'aider l'industrie.

Je ne crois donc pas que le fait de modifier la réglementation améliorerait les conditions. Nous l'avons déjà essayé et cela n'a pas fonctionné. Il faudrait plutôt mettre un terme à ces transports, car c'est la seule solution pour améliorer le bien-être de ces chevaux.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Au Canada, il existe plusieurs types de production animale qui exportent des animaux vivants, et certaines personnes craignent que le fait de mettre fin à ce type de transport pour les chevaux crée un précédent qui s'étendrait au transport d'autres animaux. On s'est aussi demandé si ce n'est pas le statut social du cheval qui serait plus en cause que le transport des animaux lui-même.

Pourriez-vous nous fournir des commentaires sur le sujet?

Mme Ewa Demianowicz: C'est un argument que nous entendons chaque fois que de nouvelles dispositions législatives sont proposées pour améliorer le bien-être animal. Ce n'est donc pas nouveau.

Par le passé, des projets de loi ayant porté sur des questions semblables ne se sont pas rendus à l'étape de l'étude en comité. La raison pour laquelle l'étude du projet de loi C-355 s'est rendue jusqu'ici, c'est que celui-ci ne vise rien d'autre que de mettre fin à une pratique bien précise. Je ne vois donc pas comment ce projet de loi pourrait permettre de faire autre chose. Si d'autres dispositions sont proposées par la suite, elles vont devoir franchir les mêmes étapes que le projet de loi C-355 et ne se rendront peut-être pas jusqu'ici.

Il ne faut donc pas s'empêcher d'adopter une loi importante, qui va sauver la vie de chevaux, simplement parce qu'on craint que d'autres lois soient proposées par la suite. Je ne crois pas qu'on fonctionne ainsi en tant que société.

• (1140)

M. Yves Perron: Après le précédent qui serait créé ici en protégeant le cheval en particulier, certaines personnes craignent que la prochaine étape soit peut-être l'interdiction d'abattre des chevaux.

Culturellement, beaucoup de personnes au pays accordent une plus grande importance à cet animal qu'à d'autres, mais ça ne veut pas dire qu'on n'a pas la même sensibilité à l'égard d'autres animaux. Toutefois, des différences culturelles entrent aussi en jeu. Par exemple, je sais qu'au Canada français, et au Québec en particulier, on consomme plus de viande chevaline qu'ailleurs, bien que ça se fasse partout.

Que répondriez-vous en réaction à ces craintes?

Mme Ewa Demianowicz: Je vous rassure: même au Québec, la majorité des Québécois s'oppose au transport de chevaux destinés à l'abattage au Japon.

Un des arguments souvent invoqués par les experts jusqu'ici est que ce n'est pas la symbolique du cheval qui est en cause dans le cas présent, mais bien la nature très particulière du cheval, du fait que cet animal est une proie. C'est un animal qui panique, qui devient agité très facilement, ce dont je pense que n'importe quel expert objectif peut convenir. C'est un animal qui a des besoins phy-

siologiques et psychologiques très précis. C'est donc de la nature du cheval qu'on discute, du fait qu'il est différent d'autres animaux.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Le président: D'accord. Merci beaucoup à vous deux.

Monsieur MacGregor, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Je remercie l'ensemble des témoins de nous guider dans notre étude du projet de loi C-355.

Capitaine Perry, j'aimerais commencer par vous.

Je vous sais gré d'avoir été aussi clair au sujet des amendements. Vous avez indiqué précisément quelles dispositions vous aimeriez voir disparaître.

Pensez-vous que si le Comité adopte ces amendements, la position de votre organisme à l'égard de cette version du projet de loi sera plutôt ambivalente? Allez-vous appuyer le projet de loi ou vous y opposer si nous adoptons les amendements?

Capt Tim Perry: Je vais me garder de tout commentaire sur le bien-fondé du projet de loi pour la simple raison que ni mon organisme ni moi ne sommes des experts en la matière.

Néanmoins, je vous ai présenté des observations très précises dans mon témoignage et, si ces modifications sont apportées, nous n'aurons pas d'autre objection concernant le projet de loi, même si ni mon organisme ni moi ne sommes des experts, comme je l'ai dit.

M. Alistair MacGregor: Merci. Je tiens à vous remercier personnellement. J'estime qu'il est de la plus haute importance d'avoir le point de vue de nos pilotes de ligne. Je suis convaincu que votre témoignage nous sera d'une grande utilité pour notre étude du projet de loi.

Une chose m'intrigue. Quel type d'aéronef est le plus souvent utilisé pour le transport de chevaux?

Capt Tim Perry: Beaucoup d'aéronefs différents peuvent être utilisés, mais les modèles qui servent le plus souvent en configuration fret pour le transport d'animaux vivants au Canada sont le Boeing 767 et le Boeing 757. Il y en a d'autres, mais ces aéronefs sont les plus couramment utilisés pour le fret aérien au Canada.

M. Alistair MacGregor: Si je donne l'exemple d'un vol entre Winnipeg, d'où proviennent une bonne partie des chevaux, et le Japon, est-ce que ce vol est le plus souvent direct ou peut-il y avoir des escales?

Capt Tim Perry: Tout dépend de la planification du vol. Il peut y avoir un vol direct entre ces deux endroits, mais tout dépend de la planification et de l'exploitation de chaque vol. Je serai heureux de vous donner ces informations, mais, pour l'instant, je pourrais seulement faire des hypothèses concernant les paires de villes pour ce genre de vol.

• (1145)

M. Alistair MacGregor: Pouvez-vous nous donner une idée approximative de la quantité de carburant nécessaire pour transporter des chevaux vivants de Winnipeg au Japon par voie aérienne?

Capt Tim Perry: Cela dépend vraiment, monsieur, du type d'aéronef et de la charge transportée. La quantité utilisée varie énormément selon la masse totale de fret.

M. Alistair MacGregor: Pouvez-vous me donner une idée pour un vol type? Je veux seulement une approximation.

Capt Tim Perry: Encore une fois, je tiens à préciser que je n'ai pas moi-même été formé pour piloter ce type d'aéronef.

Je dirais que c'est entre 50 000 et 70 000 kilogrammes, ou quelque chose du genre.

M. Alistair MacGregor: Merci beaucoup.

Docteur Lawson, je vais me tourner vers vous. J'ai l'impression que votre organisme et vous, vous vous laissez une porte de sortie quand vous déclarez ne pas pouvoir appuyer le projet de loi dans sa version actuelle.

Que voulez-vous dire au juste? Voulez-vous dire que si le libellé était différent ou que si des amendements y étaient apportés, vous pourriez en venir à l'appuyer? Pouvez-vous expliquer au Comité le sens exact de ces remarques?

Dr Trevor Lawson: Le libellé actuel nous apparaît problématique parce qu'il vise un type de chevaux et ne prend pas vraiment en considération le bien-être animal. L'objet du projet de loi repose sur l'idée qu'il est inhumain d'exporter des chevaux par voie aérienne. C'est quelque chose qui n'est aucunement corroboré par les données.

Tout ce que je peux dire, c'est que l'Association canadienne des médecins vétérinaires sera heureuse de collaborer à un examen plus attentif de la législation et d'offrir des éclairages détaillés. Vous avez aussi en main le mémoire que nous avons préparé. Je crois qu'il traite d'un certain nombre des questions que nous avons soulevées jusqu'ici.

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie.

J'aimerais conclure, dans le peu de temps qui me reste, avec le Dr Dodman. Je retiens notamment de votre déclaration liminaire que vous avez de l'expérience auprès des chevaux. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de la position officielle de l'Association canadienne des médecins vétérinaires, vous qui avez une vaste expérience dans ce domaine?

Dr Nicholas Dodman: Tout d'abord, je précise que je m'adresse à vous au nom de mon organisme et également au nom de l'organisme international.

Mon propre organisme est la Humane Society of Veterinary Medical Association, qui couvre les États-Unis et, à vrai dire, l'ensemble de l'Amérique du Nord. L'Association compte 7 000 membres dont je suis le porte-parole. Ils ne sont pas tous des spécialistes des chevaux, mais tous ont une formation qui ne se limite pas à une seule espèce. Leur formation englobe la médecine et les pratiques concernant les chevaux, les bovins, les porcs, les chiens, les chats et les oiseaux. Absolument tous les membres souhaitent que cette pratique soit abolie, et je peux vous affirmer qu'il existe des données probantes sérieuses à ce sujet.

Je suis désolé... Quelle était l'autre partie de la question?

Le président: Malheureusement, M. MacGregor nous a un peu coincés dans les 15 dernières secondes... C'est quelqu'un de bien, mais nous devons néanmoins en rester là.

Le Dr Dodman a quand même eu le temps de nous dire qu'ils appuient le projet de loi.

Monsieur Barlow, vous disposez de cinq minutes.

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

Ma première question s'adresse au Dr Lawson.

Merci pour votre lettre, votre mémoire et votre témoignage aujourd'hui.

L'Association canadienne des médecins vétérinaires représente 8 000 vétérinaires au Canada qui n'appuient pas tous ce projet de loi parce qu'il ne repose pas sur des études scientifiques fiables et des données probantes. Ce qui est clair, c'est que les allégations formulées dans ce projet de loi ne s'appuient pas sur la science et les données probantes.

Sachant qui sont vos membres et quelle serait l'incidence de votre opinion sur cette mesure législative, est-ce que son parrain a contacté votre organisme ou vous a contacté personnellement, docteur Lawson, pour solliciter vos éclairages à l'étape de la rédaction, avant que le projet de loi soit déposé?

• (1150)

Dr Trevor Lawson: Non. À ma connaissance, nous n'avons pas été contactés.

M. John Barlow: Merci.

Mon collègue d'en face tente de nous faire croire que le bien-être animal passe à la trappe dès que l'avion atterrit au Japon. Je crois savoir que mon collègue a été invité à visiter les parcs d'engraissement au Japon, mais qu'il a décliné l'offre. Pour une bonne partie, les témoins qui sont venus exprimer leur appui au projet de loi ne sont jamais montés à bord des avions qui transportent ces chevaux ni visité les installations au Japon.

Nous avons reçu une lettre. J'aimerais savoir, docteur Lawson, si vous êtes d'accord avec son contenu. Il s'agit d'une lettre de l'ambassade du Japon au Canada dans laquelle il est fait état de lignes directrices en matière d'élevage animal qui visent expressément les chevaux après leur arrivée en sol japonais. Aux fins du compte rendu, je vais lire quelques extraits de cette lettre qui, je le répète, émane directement de l'ambassade du Japon:

Les importateurs japonais, avec le concours des exportateurs canadiens, respectent la réglementation du gouvernement canadien en matière de transport afin d'assurer le bien-être des animaux durant le transport international.

Le Japon se conforme à la norme internationale applicable, savoir le Code de l'Organisation mondiale de la santé animale. Ces lignes directrices énoncent expressément les mesures à prendre pour que le transport des chevaux s'effectue dans des conditions adéquates et conformes aux normes internationales. L'association agricole japonaise prend diverses mesures pour assurer la conformité de l'industrie aux lignes directrices, y compris en organisant des séances d'information destinées aux parties intéressées.

Docteur Lawson, est-ce que ce que je viens de lire concorde avec votre compréhension du processus et de la réglementation qui s'appliquent durant le transport des chevaux entre le Canada et le Japon et la période où ils sont gardés au parc d'engraissement avant l'abatage?

Dr Trevor Lawson: Je crois, oui.

Je tiens à réitérer que la réglementation canadienne sur la santé des animaux s'applique à la ferme d'origine, au transport et à l'arrivée à destination. Notre cadre couvre toutes ces étapes.

Si je me fie à mes collègues au Japon, cela me semble assez juste.

M. John Barlow: Je vais maintenant m'adresser au capitaine Perry.

Encore une fois, merci de votre témoignage.

Je veux m'assurer que les responsabilités que le projet de loi pourrait imposer aux pilotes de ligne canadiens sont bien comprises. Est-ce qu'il existe d'autres marchandises, d'autres produits ou d'autres types de cargaisons dont l'utilisation finale pourrait relever de la responsabilité du pilote de l'aéronef canadien utilisé pour le transporter?

Capt Tim Perry: Non, monsieur, pas à ma connaissance.

Par exemple, quand nous transportons des marchandises dangereuses, ce qui est courant, nous avons des documents à remplir. Cependant, il appartient au transporteur et à l'organisme de réglementation de s'assurer que les documents ont été bien remplis et que tout est conforme.

M. John Barlow: Merci beaucoup.

Une responsabilité extraordinaire et une procédure très lourde incomberaient aux pilotes de ligne si ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle. Est-ce que cela vous semble juste?

Capt Tim Perry: Je crois qu'il serait juste de dire que ce serait assez unique et, en ce sens, assez extraordinaire. Donc oui, monsieur, c'est juste.

M. John Barlow: Merci.

Je reviens à vous, docteur Lawson. Dans la lettre de votre organisme, il est dit que le projet de loi risque d'avoir des conséquences négatives imprévues pour le bien-être animal. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet et, si possible, nous donner quelques exemples? Je crois que vous parlez en particulier de la biosécurité.

Le président: Vous avez à peu près 30 secondes, docteur Lawson. Merci.

Dr Trevor Lawson: D'accord.

Effectivement, des préoccupations ont été soulevées concernant le sort de ces animaux de grande valeur qui font déjà partie de la chaîne d'approvisionnement. Il se peut très bien que la norme liée au bien-être de ces animaux soit moins stricte.

L'Association canadienne des vétérinaires canadiens craint aussi que les chevaux canadiens — pour qui, comme nous l'avons établi, la norme en matière de bien-être est très élevée — retirés de cette chaîne d'approvisionnement se retrouvent dans des secteurs qui n'ont pas des normes aussi élevées que celles du Canada. Divers pays entrent dans cette catégorie.

Nous devons être fiers de nos normes en matière de bien-être animal et des progrès réalisés dans le domaine du transport, et nous devons poursuivre nos efforts pour les améliorer.

• (1155)

Le président: Madame Taylor Roy, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci à tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je commencerai par dire, monsieur Perry, que je n'aurai pas de questions pour vous, mais je vous remercie de nous avoir proposé des améliorations au projet de loi afin qu'il tienne compte des préoccupations de l'industrie aérienne. Cependant, je ne crois pas que c'est le cœur du projet de loi.

Nous savons qu'en majorité, les Canadiens — y compris au Québec, comme M. Perron l'a souligné, où la viande chevaline est davantage prisée qu'ailleurs au Canada — s'opposent fermement au maintien des activités d'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage. Nous avons entendu différents points de vue à cet égard.

Permettez-moi tout d'abord de préciser une chose, monsieur Lawson.

Dans vos réponses aux questions de M. Carr, vous avez affirmé que la position de votre organisme repose sur des données probantes et sur l'avis d'une poignée de vétérinaires qui composent votre Comité sur le bien-être animal. M. Barlow vient de dire que les 8 000 vétérinaires que vous représentez sont tous opposés à ce projet de loi.

Pouvez-vous nous confirmer que les 8 000 vétérinaires que vous représentez sont tous opposés à ce projet de loi?

Dr Trevor Lawson: Non. Je crois que ce serait inexact. Il y a une grande diversité parmi nos membres. Bien entendu, certains se spécialisent dans les animaux de compagnie, d'autres dans les animaux destinés à l'alimentation. Je dirais qu'il existe à peu près autant d'opinions que de membres.

La seule chose dont je suis certain, c'est que tous nos membres partagent le même espoir que le bien-être animal s'améliore, sans égard à l'espèce et sans parti pris, et...

Mme Leah Taylor Roy: D'accord, merci. Je n'ai pas beaucoup de temps, monsieur Lawson.

Pouvez-vous me donner une estimation? Comme vous représentez l'ensemble des membres de votre organisme, avez-vous une idée du nombre de ceux qui s'opposent au projet de loi et de ceux qui l'appuient?

Dr Trevor Lawson: Non, nous n'avons pas de données de sondage. Nous n'avons pas fait de sondage.

Mme Leah Taylor Roy: D'accord. Vous ne pouvez donc pas affirmer que la majorité de vos membres s'oppose au projet de loi.

Dr Trevor Lawson: Certainement pas, non.

Mme Leah Taylor Roy: Merci. Je voulais que ce soit clair.

Nous avons aussi entendu, au cours des témoignages sur ce projet de loi d'une grande importance, que les conclusions peuvent varier d'une personne à l'autre pour ce qui concerne le bien-être animal et l'impact que peut avoir le transport sur le bien-être des chevaux.

J'aimerais souligner qu'il y a d'une part des données probantes et, de l'autre, les conclusions qui en sont tirées. Les conclusions d'une personne ne sont pas plus valables que celles d'une autre, hormis le fait que des personnes peuvent avoir une expertise.

Docteur Dodman, je suis très heureuse que vous soyez ici aujourd'hui parce que vous êtes un éthologue et parce que vous avez travaillé avec des milliers de chevaux. J'aimerais savoir ce que vous pensez des conclusions de certains témoins selon qui ces chevaux ont une bonne qualité de vie et ne subissent aucun effet préjudiciable ou aucune menace durant leur transport.

Je serais intéressée d'entendre les commentaires de quelqu'un qui cumule 25 années d'expérience et d'enseignement dans ce domaine.

Dr Nicholas Dodman: C'est plutôt 50 ans...

Le même problème se pose pour la question de l'abattage des chevaux. Pour des raisons que je crois comprendre, la plupart des organismes vétérinaires comme l'Alberta Veterinary Medical Association et l'American Association of Equine Practitioners s'opposent à la solution sensible et humaine, et je constate que l'association canadienne leur emboîte maintenant le pas. Pour une raison ou une autre, ces organismes travaillent main dans la main avec l'industrie...

Le mot d'ordre des vétérinaires est d'agir en premier lieu dans l'intérêt de la société — en contribuant à la production de nourriture — plutôt que dans celui de l'animal. Je crois que c'est la raison à l'origine de ces conclusions. Ils ont une perspective différente, c'est tout. Ils interprètent la réalité à travers des lunettes roses, même si on sait qu'il y a des décès et des blessures durant le transport, et que c'est seulement la pointe de l'iceberg. La mort est une conséquence assez grave du transport.

Des améliorations sont possibles, mais il ne semble pas y avoir beaucoup de progrès. C'est un peu comme la beauté: elle est dans l'œil de celui qui regarde. À mes yeux, c'est inhumain, et c'est aussi l'avis de mon groupe.

Mme Leah Taylor Roy: D'accord. Vous avez déclaré que les 7 000 vétérinaires qui font partie de votre groupe sont opposés au projet de loi. Est-ce exact?

Dr Nicholas Dodman: C'est exact. J'ai parlé hier avec la dirigeante du groupe. Je lui ai dit que j'aimerais faire cette déclaration et je lui ai demandé si elle était exacte. Elle m'a répondu que oui.

Mme Leah Taylor Roy: D'accord. Je vous remercie.

Vous avez mentionné que, selon vous, nombre des vétérinaires qui travaillent avec l'industrie sont prêts à soutenir cette pratique continue parce qu'il s'agit de fournir de la nourriture. La majorité des chevaux expédiés au Japon le sont à des fins alimentaires. Ils sont destinés à fournir ce que les Japonais appellent le *basashi*, qui est un produit de haute gastronomie très apprécié.

Pensez-vous que cet objectif ou cet engagement à garantir l'approvisionnement en nourriture soit conforme à la philosophie générale selon laquelle nous transportons des animaux pour nourrir les masses?

• (1200)

Le président: Madame Taylor Roy, nous avons largement dépassé le temps de parole.

Docteur Dodman, soyez bref, si possible. Répondez. J'essaie de me montrer obligeant, mais notre temps est compté.

Mme Leah Taylor Roy: Je vous remercie.

Dr Nicholas Dodman: Je pense que le produit final est destiné à un petit nombre, à 1 % des Japonais. Il ne s'agit pas de nourrir les masses, comme vous dites.

Mme Leah Taylor Roy: Je vous remercie.

Le président: La parole est maintenant à M. Perron, puis ce sera le tour de M. MacGregor.

Vous avez tous deux légèrement dépassé le temps de parole. Je vous demanderai donc d'être succincts, s'il vous plaît, autrement dit

de vous en tenir à une question de 45 secondes et une réponse de 45 secondes.

[Français]

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Madame Demianowicz, que pensez-vous des amendements proposés par M. Perry, plus précisément du retrait des restrictions qui touchent les pilotes et de la possibilité de leur imposer moins de charges administratives pour qu'ils puissent se préoccuper davantage de la sécurité des vols que du bien-être animal? Cela ne fait pas particulièrement partie de leurs fonctions, d'ailleurs.

Mme Ewa Demianowicz: À mon avis, il est certainement possible de rendre ce processus très facile et moins compliqué, et de ne pas imposer de charges additionnelles. Pour les pilotes et les personnes qui assurent ce genre de transport, il y a certainement beaucoup de documents à remplir dans le cas des vols internationaux. L'idée ici est simplement d'ajouter une déclaration à ce qui fait probablement déjà partie du processus. J'ose espérer qu'il sera possible d'intégrer très facilement cette demande.

M. Yves Perron: Donc, si nous trouvons une façon d'amender le texte du projet de loi sans en changer la nature profonde, cela ne vous posera pas de problème. Est-ce exact?

Mme Ewa Demianowicz: En effet. Pour nous, l'important est que l'interdiction de ces transports soit effective. Pour ce qui est de la façon dont on s'y prendra par la suite pour appliquer la chose ou la rendre possible, nous sommes ouverts à diverses solutions.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Monsieur Lawson, ces amendements rendraient-ils votre point de vue sur le projet de loi plus flexible, ou n'auraient-ils aucun effet de ce genre? Je vous remercie de me répondre rapidement.

[Traduction]

Dr Trevor Lawson: Comme nous l'avons déclaré, me semble-t-il, il est certainement possible d'améliorer le projet de loi. En l'état, il présente des problèmes qui font que nous ne pourrions pas le soutenir.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. MacGregor.

[Traduction]

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

Madame Demianowicz, je me tourne vers vous.

Ce n'est évidemment pas la première fois que le Parlement essaie de régler ce problème. Depuis 2010, trois projets de loi d'initiative parlementaire présentés par le NPD visaient le même objectif. Je tiens à saluer l'ancien député Alex Atamanenko, élu de la circonscription de Colombie-Britannique-Southern Interior. Il s'est certainement battu pour ce sujet qui le passionnait.

Plus tôt au cours de cette législature, j'ai déposé la pétition e-4190, qui a recueilli plus de 36 000 signatures. Vous avez mentionné que sept Canadiens sur dix soutiennent cette initiative. Si j'en juge par la quantité de courriels que je reçois en tant que porte-parole en matière d'agriculture, c'est en tout cas une question prioritaire pour beaucoup de citoyens.

Comment votre organisation suit-elle le soutien à cette initiative? Reste-t-il constant au fil des années, après d'autres projets de loi d'initiative parlementaire et ainsi de suite? Pouvez-vous détailler davantage ces chiffres pour le Comité?

Mme Ewa Demianowicz: Je tiens à préciser que les projets de loi d'initiative parlementaire déposés par Alex Atamanenko concernaient la question de l'abattage des chevaux. Nous parlons ici de l'exportation d'animaux vivants et, plus précisément, de leur bien-être pendant le transport.

Je travaille à HSI Canada depuis 10 ans et ce dossier m'occupe pratiquement à plein temps depuis le début. Le soutien est évidemment immense sur la question de l'abattage des chevaux, mais encore plus, dirai-je, sur celle du transport de chevaux vivants en vue de leur abattage. Les résultats de sondage que je citais sont sortis en début de semaine. Ils sont donc très récents. En effet, dans tout le pays, les Canadiens sont, dans leur immense majorité, favorables à ces exportations. Nous ne sommes pas surpris parce qu'ils nous parlent tous les jours. Nous avons des interactions avec le public, et nous sommes ici pour représenter tous les Canadiens qui appuient ce projet de loi.

J'espère avoir répondu à votre question.

• (1205)

M. Alistair MacGregor: Je vous remercie.

Voilà, monsieur le président, je n'ai pas épuisé tout mon temps de parole.

Le président: Eh bien, je vais prendre 30 secondes pour poser une petite question au Dr Dodman.

Je vais vous dire ce qui me fait m'interroger, docteur Dodman. Ce sont les témoignages convaincants que nous présente l'autre côté. Est-il possible, selon vous, de transporter des chevaux par avion? Y a-t-il une manière éthique de le faire?

Dr Nicholas Dodman: Oui. On transporte régulièrement par avion des chevaux de compétition et de spectacle.

Je suis certain qu'il leur faut un temps d'acclimatation et qu'ils voyagent avec un entraîneur ou d'autres experts équins. Je suis sûr qu'ils voyagent dans des conteneurs spéciaux, peut-être par deux, mais pas par quatre sans cloisons pour les séparer.

Des améliorations sont sans doute possibles, mais la durée du voyage est un des principaux problèmes. Les trajets, pour beaucoup de chevaux transportés par avion des États-Unis en Europe ou à l'intérieur des États-Unis, ne durent que cinq ou six heures, ce qui est raisonnable, surtout s'ils voyagent dans des conditions appropriées et avec la surveillance qui s'impose.

Par rapport à qui se passe à l'heure actuelle — les vols du Canada au Japon avec quatre chevaux par box pendant un temps très long, sans eau ni nourriture —, et vous avez parlé de chacun de ces points un par un, ce serait probablement peu économique d'un point de vue financier et ce ne serait pas intéressant pour une activité qui rapporte 20 millions de dollars par an.

Cependant, ce serait la façon de rendre ce transport acceptable.

Le président: D'accord. Je vous remercie de cet éclairage.

Chers collègues, je vous remercie. Permettez-moi de remercier, en votre nom, tous les témoins de leur présence aujourd'hui et de les remercier d'avoir pris le temps de venir témoigner devant nous.

Nous allons suspendre la séance le temps d'installer le prochain groupe de témoins. Nous allons faire vite, car nous voulons être certains d'avoir terminé à 13 heures.

Je suspends la séance.

• (1207)

(Pause)

• (1211)

• (1210)

Le président: Chers collègues, nous reprenons, car le temps presse. Je demande aux personnes en pleines conversations de les poursuivre en dehors de la salle ou de les interrompre.

Aujourd'hui, nous accueillons Don Anderson, vice-président principal, Gestion du risque de crédit, Financement agricole Canada.

Nous accueillons également Barbara Cartwright, directrice générale, Animaux Canada, qui est des nôtres en personne. C'est un plaisir de vous voir, madame Cartwright.

Nous accueillons aussi Brittany Semeniuk, spécialiste du bien-être animal, Winnipeg Humane Society.

Enfin, nous accueillons Erin Martellani, responsable de campagne, Défense des animaux, SPCA de Montréal.

Chers collègues, vous connaissez la chanson. Chaque organisation dispose de cinq minutes pour présenter ses observations préliminaires, puis nous passerons aux questions.

Je commencerai par Financement agricole Canada pour cinq minutes au plus.

Vous avez la parole.

M. Don Anderson (vice-président principal, Gestion du risque de crédit, Financement agricole Canada): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis également très heureux d'être des vôtres aujourd'hui. Je m'appelle Don Anderson et je suis vice-président principal, Gestion du risque de crédit, à Financement agricole Canada.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, FAC est une société d'État fédérale qui se consacre entièrement au secteur agricole et agroalimentaire canadien. Depuis que nous existons, nos 103 bureaux répartis dans l'ensemble du pays ont servi plus de 102 000 clients. Nous offrons à l'ensemble du secteur une gamme complète de services financiers, de services consultatifs, des logiciels de gestion et des connaissances.

FAC offre un soutien général aux clients de l'industrie équine. Au 31 décembre 2023, nous comptons dans notre portefeuille environ 536 clients qui représentaient à ce moment-là, un montant total dû de 198,9 millions de dollars.

Je me ferai un plaisir de répondre de mon mieux à vos questions. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Anderson. Merci de votre présence aujourd'hui.

La parole est maintenant à Mme Cartwright, d'Animaux Canada, pour cinq minutes au plus.

Mme Barbara Cartwright (directrice générale, Animaux Canada): Nous représentons les sociétés protectrices des animaux et les SPCA de toutes les provinces et de deux territoires, de zones très rurales et très urbaines, dont beaucoup font respecter les lois sur la protection des animaux. Nous sommes fiers de partager notre temps avec nos membres, la Winnipeg Humane Society et la SPCA de Montréal.

Animaux Canada travaille en collaboration avec l'industrie pour améliorer les normes de soins des animaux d'élevage. Les animaux d'élevage doivent être protégés contre les souffrances physiques et psychologiques, de la naissance à la mort.

On parle de mort sans cruauté non seulement lorsque les animaux sont tués de telle manière qu'ils meurent instantanément sans panique ni douleur ou en étant inconscients jusqu'à ce que la mort survienne, mais aussi lorsque les méthodes de manipulation, le matériel et les installations utilisés jusqu'à ce moment sont tels qu'ils réduisent le degré de peur, d'anxiété et de douleur chez les animaux, qui est, de plus, limité au strict minimum avant et pendant la mise à mort. Bien entendu, cela inclut le transport jusqu'au lieu d'abattage.

Les méthodes utilisées dans l'expédition de chevaux vivants par voie aérienne en vue de leur abattage à l'étranger soulèvent bien des questions quant au bien-être des animaux au sujet desquelles le Comité a déjà entendu de nombreux témoignages. En fait, il paraît impossible de réunir les conditions susmentionnées pour une mort sans cruauté et cette pratique doit donc être interdite.

Je profiterai du peu de temps qui m'est imparti aujourd'hui pour réagir au témoignage que le Comité a entendu sur les normes et systèmes actuellement en place.

Les codes de pratique canadiens sont considérés, encore aujourd'hui, comme instaurant des normes parmi les plus élevées en matière de bien-être animal. En tant que fondatrice de ces codes il y a plus de 40 ans, ainsi que du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage, qui a exigé notre participation à tous les codes, y compris celui des équidés, je dirai plus précisément que les codes résultent d'années de négociations entre de nombreuses parties ayant toutes des points de vue et des intérêts divergents, et qu'ils représentent souvent les normes de soins minimales, et non les plus élevées. En outre, ils n'ont pas force obligatoire dans la plupart des régions du pays.

En ce qui concerne la réglementation des transports, même si les récentes modifications marquent une nette amélioration, elle n'est pas idéale en matière de bien-être animal et elle n'a pas été élaborée en vase clos, à l'abri de pressions extérieures. Une demande d'accès à l'information présentée en 2017 a révélé que, sous la pression des préoccupations de l'industrie de la viande quant aux conséquences économiques négatives, l'ACIA est passée d'une position scientifique sur le bien-être animal selon laquelle des temps de transport plus courts, situés entre huit et douze heures, étaient idéaux pour les animaux, à une décision économique augmentant considérablement les temps de transport autorisés pour la plupart des espèces animales.

Animaux Canada ne demande pas l'interdiction de la viande de cheval ou la fin de l'industrie au Canada. Contrairement à d'autres qui l'affirment non sans émotion, nous ne pensons pas que ce projet de loi risque d'amener certaines personnes à tenter de mettre fin à l'industrie de la viande.

Plus de 800 millions d'animaux sont abattus chaque année au Canada. Nous parlons ici d'environ 25 chevaux dont le bien-être est menacé parce qu'ils sont expédiés par avion à l'autre bout du monde pour y être abattus, ce qui ne garantit pas que l'on réduise au strict minimum leur peur, leur anxiété et leur douleur avant leur mise à mort.

Je vous remercie.

• (1215)

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à la SPCA de Montréal.

Mme Barbara Cartwright: Je suis désolée, monsieur Blois. Je cède mon temps de parole à la Winnipeg Humane Society.

Le président: Je suis désolé. Il vous reste une minute et demie environ.

La parole est à la Winnipeg Humane Society.

Mme Brittany Semeniuk (spécialiste du bien-être animal, Winnipeg Humane Society, Animaux Canada): Je vous remercie.

Je parle aujourd'hui en qualité de technologue vétérinaire et de spécialiste du bien-être animal à la Winnipeg Humane Society.

Le Comité a entendu de nombreux témoignages sur les recherches concernant les effets négatifs sur le bien-être des chevaux, publiés dans le monde entier dans des revues vétérinaires. Des spécialistes se sont exprimés sur les différentes méthodes d'expédition employées dans le transport de chevaux de compétition et de spectacle. Des témoins ont déclaré que la réglementation de l'activité d'exportation de chevaux vivants devrait être renforcée, au lieu d'interdire totalement cette activité. Je suis d'avis que cette approche ne donnera rien. Il faudrait, pour réduire les risques pour la santé et le bien-être liés à l'expédition de grandes quantités de chevaux à l'étranger, procéder à une refonte totale du transport, à tel point que l'activité cesserait d'être faisable ou rentable.

Ces améliorations coûteuses comprendraient un meilleur capitonnage et un relèvement de la hauteur libre, plusieurs vétérinaires et moins de chevaux par expédition, des capacités d'intervention, d'autres techniques de manipulation pendant les chargements et des mesures d'atténuation de la détresse auditive. L'argument selon lequel l'arrêt des exportations de chevaux vivants entraînerait la fin d'autres secteurs de l'agriculture animale n'est rien d'autre qu'un discours alarmiste répétitif.

Nous rendons un bien mauvais service aux Canadiens — qui élisent les politiciens — en ignorant dans le processus législatif les valeurs sociétales contemporaines à l'égard des animaux, notamment en ce qui concerne les chevaux de trait dont on a tellement dépendu pour construire l'infrastructure de ce qui est devenu depuis le Canada.

Les décisions, y compris les prises de position de l'ACMV, sont influencées autant par l'éthique et les valeurs sociétales que par la recherche scientifique. C'est également le cas de l'industrie agricole animale qui révisé ses pratiques habituelles en se fondant non seulement sur la science, mais aussi sur les demandes d'un public plus compatissant et plus consciencieux. Ce n'est pas le seul facteur, mais le fait est que les chevaux ont aux yeux de nos concitoyens un statut différent de celui d'autres animaux d'élevage.

Je vous remercie. Je répondrai volontiers aux questions du Comité.

Le président: Je vous remercie, et je suis désolé de la confusion.

La parole est maintenant à la SPCA de Montréal.

[Français]

Mme Erin Martellani (responsable de campagne, Défense des animaux, SPCA de Montréal): Merci beaucoup de donner l'occasion à la SPCA de Montréal, la toute première organisation vouée au bien-être animal au Canada, de s'exprimer aujourd'hui au sujet de cette question très importante.

La SPCA est l'organisme de protection animale le plus actif et influent au Québec, et elle s'oppose fermement à l'exportation de chevaux à partir du Canada à des fins d'abattage. Nous appuyons pleinement le projet de loi C-355, tout comme 18 000 de nos sympathisants au Québec qui se sont aussi exprimés auprès de leurs députés en faveur de cette initiative législative.

Au cours des dernières années, les mentalités ont changé au Québec. De nos jours, les chevaux y sont considérés comme des animaux nobles, voire comme de réels compagnons. Ils bénéficient d'ailleurs, depuis le 10 février 2024, de la protection d'un tout nouveau règlement provincial, visant aussi les animaux domestiques de compagnie, qui a pour but d'assurer leur bien-être et leur sécurité. La pratique dont nous discutons aujourd'hui va à l'encontre des valeurs progressistes de la société québécoise et entache gravement les progrès accomplis dans la province à l'égard des chevaux et des autres animaux. Depuis 2015, le Code civil du Québec reconnaît que les animaux sont des êtres sensibles. Il est grand temps que les pratiques endossées par le gouvernement fédéral reflètent les valeurs des citoyens et des citoyennes du Québec à cet égard.

Dans le cadre de l'étude de ce projet de loi, plusieurs députés et membres du Comité ont demandé si la solution à cette pratique ne serait pas plutôt d'améliorer la réglementation relative aux conditions de transport des chevaux, au lieu de mettre un terme tout court à leur exportation à des fins d'abattage. Cependant, des preuves scientifiques indiquent qu'en raison des particularités physiologiques qui font de ces chevaux des animaux très mal adaptés à ce type de transport, ils endurent de l'anxiété, de la douleur, de la peur, de l'épuisement, la soif, la faim et de la panique au cours de leur long voyage par avion-cargo du Canada au Japon. En conséquence, la SPCA juge qu'il est impossible de les exporter à des fins d'abattage sans les faire souffrir, et croit que la pratique est irrémédiable et doit être proscrite.

Le fait que le projet de loi C-355 cible uniquement les chevaux a aussi été dénoncé par quelques députés. Il est tout à fait compréhensible qu'ils soient aussi préoccupés par les conditions de transport de tous les animaux. Cependant, appuyer une interdiction de l'exportation des chevaux destinés à l'abattage n'empêche pas ces députés de revendiquer, dans un deuxième temps, une amélioration de la réglementation actuelle de transport auprès de l'Agence canadienne d'inspection des aliments pour tous les animaux transportés au pays et exportés à l'étranger. C'est évidemment une initiative que nous saluons. D'ailleurs, une précédente témoin, la contrôleur de transport animalier Jennifer Woods, a même concédé que les normes actuelles de transport pourraient être améliorées. Cependant, grâce au projet de loi C-355, nous aurons désormais la possibilité, dans un avenir proche, d'aider au moins ces chevaux qui continuent de souffrir par milliers au cours de voyages éprouvants outre-mer.

Je devais être accompagnée aujourd'hui du Dr Louis Kamus, un vétérinaire qui a malheureusement été appelé en chirurgie, mais on m'a dit que je pouvais lire une partie de son allocution. Il est vétérinaire équin et professeur adjoint en chirurgie équine à la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, et travaille au contact des chevaux depuis plus de 10 ans.

Dans son allocution, il dit qu'il a d'abord été surpris, dans la mesure où il n'était pas au fait de cette industrie canadienne de l'exportation de chevaux de boucherie vers l'Asie. Il a posé la question à plusieurs collègues vétérinaires équins au Québec, sur le terrain et à l'hôpital, et beaucoup lui ont fait part de leur surprise et de leur indignation en apprenant l'exportation de chevaux vivants pour la boucherie.

Les chevaux sont des animaux à part au sein des animaux domestiques. Ce sont des créatures fragiles qui sont attachées à leurs habitudes et qui supportent très mal les changements dans leur environnement et au sein de leur troupeau. N'importe quelle variation dans leur routine engendre un stress qui se répercute à différents niveaux sur leur santé et leur bien-être. C'est un phénomène que le Dr Kamus et ses collègues observent très couramment chez les chevaux qui sont transportés et hospitalisés à la faculté, et qu'ils prennent systématiquement en considération dans leur suivi. De plus, une grande partie des urgences confiées à l'hôpital, comme des problèmes digestifs et des traumatismes, sont associées à des problèmes de stress.

Ces particularités font que les chevaux sont des animaux mal adaptés au transport, surtout lorsqu'il est de longue durée, et qu'ils nécessitent un entraînement et des conditions particulières pour être transportés dans de bonnes conditions. Il a aussi été démontré que le transport de longue durée était associé au développement d'une déshydratation marquée, de pleuropneumonies et de coliques. C'est pour cela que le transport des chevaux de sport se fait sur des durées plus courtes, avec des périodes de repos, et dans des conditions complètement différentes de celles dans lesquelles sont actuellement transportés les chevaux de boucherie. Tout est mis en œuvre pour limiter les effets du transport sur les chevaux de sport.

Dans la mesure où le transport outre-mer de chevaux vivants de boucherie depuis les élevages canadiens est intrinsèquement associé à des causes de stress important et à un effet sur le bien-être et la santé des chevaux, il n'est pas éthiquement possible de continuer cette pratique.

● (1220)

C'est avec plaisir que je vais répondre aux questions des députés.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous y passons tout de suite.

Je commencerai par M. Steinley. Vous disposez de six minutes.

M. Warren Steinley: Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai quelques questions pour FAC.

Monsieur Anderson, vous avez parlé du montant dû actuellement par l'industrie canadienne des chevaux. Vous avez bien dit qu'il y a pour 198 millions de dollars de prêts en cours?

M. Don Anderson: Dans le portefeuille de FAC, c'est bien le montant que nous finançons pour l'ensemble de l'industrie équine.

M. Warren Steinley: Est-il possible de savoir quelle est, dans cette somme, la part des éleveurs qui expédient des chevaux outre-mer ou même aux États-Unis comme animaux de boucherie?

• (1225)

M. Don Anderson: Dans notre portefeuille, nous ne cherchons pas à savoir quels sont les types de vente de nos clients. Nous ne pouvons donc pas ventiler le montant de cette façon.

M. Warren Steinley: Pouvons-nous dire qu'il y a une somme d'argent importante en prêts à des personnes qui élèvent des chevaux à cette fin particulière?

M. Don Anderson: Je ne peux rien avancer de certain à ce sujet.

Ce que je peux dire, c'est que, comme je l'ai dit plus tôt, le solde des prêts financés par FAC pour l'ensemble de l'industrie équine s'élève à 198,9 millions de dollars dans notre portefeuille.

M. Warren Steinley: L'auteur du projet de loi a-t-il consulté FAC avant de le présenter à la Chambre des communes et au Comité?

M. Don Anderson: FAC ne participe pas à l'élaboration des politiques. Nous interprétons la politique et nous travaillons dans le cadre de la politique. Nous estimons que c'est notre rôle au sein de l'industrie.

M. Warren Steinley: FAC a écrit récemment que les possibilités agricoles autochtones pourraient accroître le PIB de 1,5 milliard de dollars. Nous avons appris qu'environ 40 % des chevaux exportés viennent d'éleveurs autochtones et que 25 % des producteurs sont autochtones. Un producteur métis nous a également dit que ce projet de loi détruirait son moyen de subsistance.

FAC n'a-t-il pas, entre autres, pour mandat d'accroître la participation des Autochtones à l'agriculture dans l'ensemble du pays?

M. Don Anderson: Tout à fait. Nous nous efforçons d'accroître l'impact des Autochtones, non seulement dans l'agriculture, mais dans toute l'industrie, et pas seulement dans le secteur équin.

M. Warren Steinley: L'élevage de chevaux ne fait-il pas partie de l'industrie agricole? Ce projet de loi, ne serait-il pas contraire au mandat que le gouvernement a confié à FAC?

M. Don Anderson: Je ne sais pas trop comment répondre.

Le fait est que nous soutenons l'agriculture autochtone dans tout le pays et que nous continuerons de le faire. Il s'agit d'une priorité pour l'avenir. Je ne peux pas dire précisément quelle sera la part de l'industrie équine à cet égard.

M. Warren Steinley: Nous savons que l'industrie équine doit 198 millions de dollars sur des prêts que FAC lui a consentis. Pensez-vous que ce projet de loi pourrait avoir une incidence sur les finances de FAC?

M. Don Anderson: Il n'aura pas d'incidence importante sur l'ensemble du portefeuille de FAC.

M. Warren Steinley: Comment les éleveurs rembourseront-ils ces prêts sans le gagne-pain nécessaire pour les rembourser?

M. Don Anderson: Cela fait partie du financement.

Nous examinons la situation de tout client touché par des facteurs indépendants de sa volonté. FAC travaille de manière proactive avec ces clients pour trouver la meilleure solution à leur situation. Nous leur proposons tous les moyens possibles — quels qu'ils soient —, y compris des allègements de paiement, des reports, des conseils et nos services de connaissances, pour les aider en attendant.

M. Warren Steinley: Je vous remercie de votre réponse, monsieur Anderson. Merci beaucoup.

Si l'industrie qui a contracté ces prêts ne peut pas les rembourser, qui les remboursera ou qui sera responsable du solde en souffrance?

M. Don Anderson: En dernière analyse, le client est responsable de ses obligations envers FAC, mais FAC cherchera en collaboration avec ces clients la meilleure solution possible à chaque situation particulière.

M. Warren Steinley: Je vous remercie.

S'il est impossible de rembourser ces prêts, monsieur le président, je dirai que ce sera finalement au contribuable d'en absorber le coût, d'après ce projet de loi.

Les projets de loi d'initiative parlementaire ne peuvent pas influencer les dépenses publiques ou être assortis de sommes d'argent. Je demande au président de rendre une décision selon laquelle, si FAC ne rentre pas dans ses fonds à cause de ce projet de loi, les deniers publics en pâtiront, et les contribuables devront mettre la main à la poche pour rembourser FAC.

Le projet de loi s'accompagne-t-il d'une recommandation royale?

Le président: Je vous remercie.

Nous allons examiner la question parce que je ne suis pas en mesure de prendre cette décision aujourd'hui. Vous le savez, monsieur Steinley, mais nous allons vérifier s'il existe un précédent à ce sujet ou si FAC, en tant que société d'État, est assez proche.

Je cède maintenant la parole à M. Louis. Vous disposez de six minutes.

Monsieur Steinley, afin que ce soit au compte rendu, nous allons nous renseigner et je ferai part des résultats de nos recherches.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence, en personne et en ligne.

Prenons un peu de recul. Il est important, pour bien comprendre ce projet de loi, de souligner ce qu'il ne fait pas. Il s'agit, à mon avis, d'un projet de loi autonome visant un objectif précis, à savoir l'interdiction de l'exportation par voie aérienne de chevaux vivants destinés à l'abattage.

J'assure à nos agriculteurs et à nos éleveurs qui travaillent fort, et je continuerai de le faire, que le projet de loi C-355 vise expressément à interdire l'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage et ne concerne aucun autre secteur. Nos agriculteurs continuent de nourrir les Canadiens, et je continuerai de les soutenir.

Des acteurs de l'agriculture me contactent régulièrement, dans ma circonscription de Kitchener-Conestoga et ici à Ottawa, comme il y a encore quelques heures à peine. Tous les Canadiens leur sont reconnaissants de leur contribution à la sécurité alimentaire de notre pays.

Madame Cartwright, je vous remercie encore de représenter aujourd'hui Animaux Canada.

Vous avez mentionné que vous êtes membre fondatrice du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage dont l'objectif est de mettre en œuvre une approche globale et stratégique des soins aux animaux d'élevage au Canada. Vous collaborez avec l'industrie et contribuez aussi directement à la politique agricole aux paliers fédéral, provincial et territorial, ce dont je vous remercie.

Parmi les autres organisations qui font, je crois, partie du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage se trouvent l'Association canadienne des bovins, la Fédération canadienne de l'agriculture, le Conseil des viandes du Canada, le Conseil canadien du porc, la Fédération canadienne du mouton, les Producteurs de poulet du Canada, les Éleveurs de dindons du Canada et Canada Équestre, entre autres.

Pouvez-vous dire aux Canadiens ce que ne cesse d'entendre le Comité, à savoir que la collaboration de l'ensemble du secteur agricole avec des organisations comme la vôtre à tous les paliers de gouvernement peut être bénéfique pour l'approvisionnement alimentaire du Canada?

Pouvez-vous me dire comment vous collaborez avec les organisations que j'ai mentionnées précédemment pour aider à élaborer ces politiques et pour faire part de pratiques exemplaires?

• (1230)

Mme Barbara Cartwright: C'est une question importante. Je ferai de mon mieux.

Nous sommes, en effet, les fondateurs des codes de pratique canadiens relatifs au bien-être des animaux de ferme, et mon organisation fait partie des nombreux fondateurs du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage. Je ne travaillais pas à Animaux Canada à l'époque, mais je m'investis beaucoup dans le Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage parce que nous sommes l'une des deux organisations de protection des animaux qui y siègent. Jusqu'au milieu de 2015, nous étions les seuls, et nous devons donc participer à toutes les négociations de codes. C'est beaucoup de travail, mais nous pensons que c'est très important en raison de ce que vous venez de mentionner, à savoir que de nombreuses voix s'y font entendre et que nous négocions tous. Il s'agit vraiment d'une négociation.

Malheureusement, le bien-être des animaux n'a qu'un siège. Nous n'avons donc pas beaucoup de poids, mais je dirai que nous essayons de parvenir à un consensus. Toutefois, ce consensus se résume généralement à ce que nous pouvons tous accepter. Une des blagues qui reviennent toujours est que si tout le monde est mécontent, c'est que nous sommes probablement parvenus à quelque chose d'acceptable.

C'est pourquoi je pense qu'il est important de souligner qu'à cause de cela, et parce que l'industrie sait se faire entendre, les codes ne sont pas les codes de pratique les plus élevés en matière de bien-être animal.

Nous continuons de collaborer d'autres manières avec l'industrie, car nous pensons qu'elle contrôle des centaines de millions d'animaux d'élevage et leur bien-être, et nous voulons travailler en partenariat pour promouvoir le bien-être animal au Canada.

M. Tim Louis: Merci, et merci pour le travail que vous faites en collaboration.

Vous avez entendu les témoignages de la première heure et vous en avez entendu d'autres, j'en suis sûr. Certains sont toujours favo-

rables à l'exportation de chevaux vivants par voie aérienne aux fins d'abattage. Ils affirment que le projet de loi visant à interdire cette pratique est fondé exclusivement sur l'émotion et non sur la science. Ils nient le fait que les chevaux expédiés vivants éprouvent différentes souffrances, notamment l'anxiété, la douleur, la peur, l'épuisement, la faim et la panique, et pourtant, nous avons entendu des experts, notamment de vétérinaires, qui présentent des preuves scientifiques solides concernant les risques posés par les conditions dans lesquelles les chevaux sont exportés aux fins d'abattage.

Je tiens à vous laisser un peu de temps pour nous en dire plus sur le traitement différent réservé à ces chevaux et, disons, à des chevaux de compétition ou de course. Ces différences pourraient-elles être mal interprétées?

Mme Barbara Cartwright: Non, et je ne pense pas que l'on puisse mal interpréter la façon dont les chevaux de compétition sont transportés par avion, comme le Comité l'a entendu à plusieurs reprises. Dans les témoignages, j'entends souvent l'amalgame avec la façon dont les animaux sont expédiés à l'étranger pour y être abattus. C'est également ce que nous avons entendu aujourd'hui. Des témoins parlaient de tous les chevaux transportés par camion, il est donc important que le Comité reste concentré sur le transport aérien.

En fin de compte, je pense que les chevaux ne sont pas faits pour voler. Nous avons entendu de nombreux témoignages. Ce matin, j'ai entendu le représentant de l'ACMV dire que son Association estime que les chevaux peuvent jouir de leurs cinq libertés. Je vais simplement les rappeler à tous. Je vais les énumérer.

Les cinq libertés, qui ont été définies dans les années 1960 pour évaluer si un animal bénéficie d'un niveau élevé de bien-être, comprennent l'absence de soif ou de faim — nous savons que ce n'est pas le cas, car on ne donne pas à boire ni à manger aux chevaux —, l'absence de douleur, l'absence de blessure, l'absence de peur ou d'inconfort, et la liberté d'exprimer leur comportement normal.

Il est clair que les chevaux embarqués dans un avion ne peuvent pas exprimer leur comportement normal. Pour nous, la ligne rouge se situe exactement là. Cela nous ramène à la nature même de l'abattage sans cruauté, et cette pratique ne peut pas répondre à la définition de l'abattage sans cruauté parce qu'elle n'atténue pas la peur et l'anxiété.

• (1235)

M. Tim Louis: Il me reste une minute.

Nous avons entendu que sept Canadiens sur dix s'opposent à cette pratique. Beaucoup de gens nous ont contactés pour nous dire que cette pratique ne devrait pas avoir lieu. Pouvez-vous me dire, ainsi qu'à tous les parlementaires, ce que vous pensez des réactions que des Canadiens ont exprimées lorsqu'ils ont entendu parler de cette pratique?

Mme Barbara Cartwright: Bien sûr. Les Canadiens sont choqués par cette pratique, du fait que nous expédions des chevaux vivants à l'étranger pour produire une spécialité gastronomique qui ne correspond pas aux valeurs canadiennes.

J'aimerais également parler de mes membres, les sociétés de protection des animaux et les SPCA de tout le pays, des plus petites organisations rurales gérées par des bénévoles à Happy Valley-Goose Bay à la plus grande du continent, la SPCA de la Colombie-Britannique. Toutes s'entendent à cent pour cent pour dire que cette pratique est inacceptable. Nous sommes tous sur la même longueur d'onde.

M. Tim Louis: Merci de votre temps.

Le président: Merci, madame Cartwright.

Merci, monsieur Louis.

[Français]

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

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

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

Madame Martellani, vous disiez que le cheval a des particularités physiologiques. Par contre, on transporte quand même des chevaux pour d'autres raisons que l'abattage. J'avais envie de vous demander pourquoi interdire ce transport seulement dans le cas de chevaux destinés à l'abattage, et vous avez un peu répondu à cette question précédemment en disant que le traitement n'est pas le même. Je reviens donc à la question que je pose souvent: est-ce que la solution n'aurait pas plutôt été d'imposer de meilleures conditions de transport pour les chevaux destinés à l'abattage?

Mme Erin Martellani: Je vous remercie de la question.

Effectivement, comme il a été mentionné plus tôt, nous avons déjà essayé en 2019 d'améliorer la réglementation du transport en général. Cela n'a fait qu'empirer la situation pour les chevaux exportés pour l'abattage, sauf que la durée de transport a été légèrement raccourcie. Toutefois, comme je le disais, les chevaux ont une physiologie particulière: ils sont mal adaptés en particulier au transport par avion à cause de leur centre de gravité élevé et de leur sensibilité aux sons, ce qui est bien connu. Nous croyons qu'il n'y a aucune façon d'améliorer cette pratique et qu'elle devrait être interdite. Cependant, cela n'empêche pas d'améliorer tous les autres moyens de transport.

M. Yves Perron: D'accord, je vous remercie de cette réponse.

Vous dites qu'il n'y a pas moyen d'améliorer les normes. Or, des témoins nous ont dit le contraire. Des gens nous ont fourni des images des deux types de cas, soit des transports qui n'ont pas vraiment l'air adéquats et d'autres où ça semble beaucoup plus raisonnable et plus convenable. Tout dépend évidemment de la sensibilité des gens qui regardent les images. Ce qu'on nous a dit, c'est que les chevaux destinés à des compétitions ou à être vendus ailleurs sont transportés en appliquant des normes supérieures aux normes minimales. Donc, si on avait rehaussé ces normes, est-ce que ça n'aurait pas été suffisant?

Mme Erin Martellani: Je pense que les normes sont les mêmes pour tout le monde, c'est juste que les standards appliqués aux chevaux de compétition sont plus élevés. Personnellement, je ne crois pas qu'il serait rentable d'appliquer ces mêmes standards aux chevaux transportés pour l'abattage. D'autres personnes ont témoigné en ce sens également. Ce sont une centaine de chevaux qui sont transportés à la fois pour l'abattage. S'il fallait en prendre autant soin que des chevaux exportés pour la compétition, je ne pense pas que ce serait possible.

M. Yves Perron: D'accord.

Au fond, je comprends que vous considérez le transport des animaux destinés à un autre but que l'abattage, comme la compétition, comme un mauvais traitement. Ai-je raison ou est-ce que je vous interprète mal?

Des gens représentant des industries visées par le projet de loi C-355 sont venus nous dire qu'ils avaient peur que ça vienne détruire leur industrie et les empêche de transporter leurs animaux, dont ils disent prendre grand soin.

• (1240)

Mme Erin Martellani: Il est vraiment documenté que les entreprises de transport de chevaux de compétition prennent grand soin de leurs animaux. La situation est complètement différente dans leur cas, notamment étant donné que ces chevaux sont habitués au transport, comme nous l'avons entendu à maintes reprises.

Je crois donc qu'il est vraiment évident que les seuls chevaux qui sont visés par le projet de loi C-355 sont ceux qui sont exportés pour l'abattage et que les chevaux qui sont exportés pour d'autres raisons ne sont pas touchés.

M. Yves Perron: D'accord.

Vous pensez donc qu'il est impossible de traiter les animaux destinés à l'abattage avec le même soin qui est déjà appliqué aux animaux de compétition. Est-ce exact?

Mme Erin Martellani: Je pense qu'il ne serait pas réalisable ou rentable de le faire.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Que pensez-vous des amendements qui ont été proposés un peu plus tôt dans cette réunion par le capitaine Perry, visant entre autres à réduire les responsabilités que le projet de loi C-355 impose aux pilotes d'avion. Il craint que la charge administrative et la paperasse augmentent, tout comme les amendes sévères qui seraient imposées directement aux pilotes.

Si nous trouvions une façon d'amender le projet de loi, trouveriez-vous qu'il s'en trouverait dénaturé?

Mme Erin Martellani: Non, cela ne dénaturerait pas du tout le projet de loi et nous approuverions ces amendements. Nous croyons que l'objectif serait le même.

M. Yves Perron: D'accord, merci beaucoup.

Madame Cartwright, j'aimerais profiter de ma dernière minute de parole pour vous demander quelques commentaires sur le même sujet. Ne pensez-vous pas qu'on aurait pu améliorer les soins prodigués durant le transport des animaux destinés à l'abattage afin qu'ils soient équivalents à ceux accordés aux animaux transportés pour d'autres motifs?

[Traduction]

Mme Barbara Cartwright: Bien sûr, nous pourrions le faire. Cependant, la question est de savoir si l'activité survivrait. En raison des coûts élevés, l'activité ne serait plus rentable. Il serait impossible de poursuivre cette activité.

Le président: Monsieur MacGregor, c'est votre tour.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Monsieur Anderson, de Financement agricole Canada, j'aimerais vous poser ma première question.

Vous êtes responsable de la gestion du risque de crédit et vous nous avez parlé des millions de dollars de prêts contractés par différents producteurs équités et du fait que le spectre est très large.

Je comprends parfaitement que Financement agricole Canada n'est pas responsable de l'élaboration des politiques, mais je crois que votre bureau doit examiner les tendances et les indices qui portent à croire que la politique pourrait être modifiée. Lorsque la lettre de mandat ministériel a été publiée — et elle date maintenant de trois ans — une injonction explicite du premier ministre à l'ancienne ministre de l'Agriculture disait : « Interdire l'exportation de chevaux vivants destinés à l'abattage ».

De votre point de vue et de celui de votre ministère au sein de Financement agricole Canada, j'aimerais savoir comment votre ministère a réagi à cette injonction du premier ministre. Cela a-t-il changé quoi que ce soit à la façon dont vous évaluez le risque de crédit pour les producteurs qui élèvent des chevaux dans le seul but de les exporter dans un autre pays aux fins d'abattage?

M. Don Anderson: La position de FAC est que tant que la loi n'est pas modifiée et que nous n'avons pas une orientation claire en ce qui concerne ce que vivent les clients, nous travaillons avec le statu quo. Nous sommes conscients des changements potentiels qui pointent à l'horizon, mais pour l'instant, dans l'attente de ces changements, nous travaillons avec les clients tandis qu'ils exécutent leurs plans d'affaires et mènent leurs activités.

C'est le mieux que nous pouvons faire dans cette situation.

M. Alistair MacGregor: En auriez-vous parlé à vos clients à titre de mise en garde? Cela aurait-il été approprié de la part de votre agence?

M. Don Anderson: Les clients en question sont bien au fait de leur situation, donc FAC estime qu'il n'est pas de son ressort de leur donner des conseils.

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

Madame Cartwright, je vous remercie de comparaître devant nous pour éclairer notre lanterne sur le sujet.

Depuis que je suis député, j'en suis venu à comprendre que notre rôle est un peu un mélange de fiduciaires et de délégués. Bien sûr, nous sommes les intermédiaires démocratiques directs de nos concitoyens, mais je pense que l'on comprend et que l'on s'attend à ce que, dans certains dossiers au quotidien, on nous fasse confiance pour essayer de prendre des décisions au nom de nos concitoyens, et nous sommes bien sûr tenus de rendre des comptes à cet égard.

De notre point de vue, en tant que membres de notre comité et députés à la Chambre des communes, en ce qui concerne ce projet de loi en particulier, nous avons dû composer avec un vaste éventail d'opinions contradictoires de la part d'experts des deux côtés de la question. Il a été mentionné que des sondages d'opinion révèlent qu'environ sept Canadiens sur dix sont favorables à cette initiative.

À la lumière de ces faits, quel message souhaitez-vous laisser aux parlementaires, tandis que nous essayons de prendre en compte tous ces facteurs importants? Avez-vous un message que vous aimeriez résumer à cet égard?

• (1245)

Mme Barbara Cartwright: Oui.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, plus de 800 millions d'animaux sont abattus chaque année au Canada. Nous parlons de quelque 2 500 chevaux qui sont expédiés — je le répète,

dans un système non naturel — à l'étranger pour y être abattus. À mon avis, la décision est claire et j'espère que le Parlement la prendra. Nous ne sommes pas devant une pente glissante.

On trouve toujours différents types de données scientifiques sur le bien-être animal. C'est ce que nous constatons au Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage. Toutefois, à la lumière des témoignages qui se concentrent sur le vécu des animaux et non de l'agriculteur ou de l'entreprise agricole, il ne fait aucun doute que le vécu de l'animal, qui devrait être pris en compte ici, est fait de beaucoup de tension, d'anxiété, de peur et de douleur, et ce, jusqu'à la mort.

J'implore le Parlement de s'intéresser au cheval, et non à l'agriculteur.

M. Alistair MacGregor: Pour enchaîner, je rappelle que vous avez évoqué les « cinq libertés ». Si le transport aérien de ces chevaux respectait vraiment ces cinq libertés, cette activité serait-elle encore viable?

Mme Barbara Cartwright: Non, elle ne le serait pas.

M. Alistair MacGregor: Très bien. Je vous remercie.

Je m'en tiendrai là, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: C'est gentil de votre part. Vous nous permettez de poursuivre rondement.

Nous cédon la parole à M. Barlow pour au plus cinq minutes.

M. John Barlow: Merci, monsieur le président.

Je vais utiliser mon temps de parole pour présenter une motion.

Tous les membres de notre comité ont reçu plusieurs lettres au cours de la semaine dernière. Elles provenaient de la ministre de l'Agriculture de l'Ontario, de l'Agriculture Alliance, des Producteurs de fruits et légumes du Canada, de Mushrooms Canada, de la Western Stock Growers' Association, des Grain Farmers of Ontario qui représentent 28 000 familles d'agriculteurs, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities et de la Wheat Growers Association. Les auteurs de ces lettres présentent des demandes précises relatives à l'impact de la taxe sur le carbone sur l'agriculture canadienne en raison de l'augmentation de 23 % survenue le 1^{er} avril.

Cela dit, je vais demander au Comité de se prononcer sur la motion suivante:

Étant donné que:

- a) le Comité a reçu de nombreuses lettres d'intervenants agricoles concernant leur opposition à la hausse de la taxe carbone le 1^{er} avril, y compris du ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario et de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan;
- b) sept premiers ministres provinciaux et 70 % des Canadiens se sont opposés à la hausse de 23 % de la taxe carbone imposée par le gouvernement le 1^{er} avril;
- c) les premiers ministres de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont publié des lettres publiques demandant au gouvernement d'exclure les agriculteurs du régime de la taxe carbone et d'adopter le projet de loi C-234 dans sa forme originale;
- d) la taxe carbone coûte actuellement 22 millions de dollars par année aux producteurs de serres au Canada et leur coûtera entre 82 et 100 millions de dollars d'ici 2030, lorsque la taxe carbone aura quadruplé;
- e) 44 % des producteurs de fruits et légumes frais vendent déjà à perte et 77 % ne peuvent pas compenser l'augmentation des coûts de production;
- f) l'augmentation de la taxe carbone cette année coûtera 7,4 millions de dollars aux champignonnières, et plus de 16 millions de dollars en 2030;

g) un échantillon de 50 exploitations agricoles à travers le Canada a payé un total de 329 644 dollars en taxe carbone en un mois l'année dernière. Avec l'augmentation de cette année, il en coûtera à ces exploitations 431 544 dollars et presque trois fois plus au cours des sept prochaines années, pour atteindre 893 944 dollars;

h) le directeur parlementaire du budget a déclaré que la taxe carbone coûtera aux agriculteurs près d'un milliard de dollars d'ici 2030;

i) le rapport 2023 sur le prix des denrées alimentaires estime que la taxe carbone coûtera 150 000 dollars à une exploitation agricole type de 5 000 acres d'ici à 2030;

j) le professeur alimentaire (le « Food Professor ») recommande de suspendre la taxe carbone pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement alimentaire.

Je demande le consentement unanime pour que le Comité fasse rapport à la Chambre des lettres qu'il a reçues des intervenants du secteur agricole, du ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales de l'Ontario et de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan concernant l'augmentation de 23 % de la taxe carbone du 1^{er} avril, afin qu'elle les étudie dans le cadre du débat sur le projet de loi C-234.

Monsieur le président, les lettres que nous avons reçues représentent des dizaines de milliers d'agriculteurs qui demandent à être entendus.

• (1250)

Le président: Je tiens à préciser une chose, monsieur Barlow: j'ai également reçu des lettres, car, bien sûr, des gens s'adressent à moi en tant que président, ne connaissant pas forcément la procédure pour obtenir l'assentiment de tous les membres. Je sais que je m'emploie à répondre à certains intervenants qui m'ont écrit pour leur expliquer que nous avons une étude au programme.

Il constate que ce n'est pas ce que vous proposez dans votre motion. Il s'agit simplement de leur expliquer qu'ils seraient les bienvenus pour témoigner devant nous dans le cadre d'une étude que nous avons déjà approuvée. J'informe les intervenants qui sont peut-être à l'écoute qu'ils recevront ces lettres sous peu.

Chers collègues, voici la procédure: M. Barlow a présenté cette motion sans préavis, demandant le consentement unanime non seulement pour déposer les lettres à la Chambre, mais aussi pour décider si nous voulons débattre du bien-fondé de la motion. Si vous voulez le faire maintenant, nous le pouvons, ou nous pouvons tenir le débat sur la motion et prendre la décision de souscrire ou non à ce que dit M. Barlow à un moment ultérieur, étant donné que des témoins sont présents.

Je vois que M. MacGregor demande la parole.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

J'aimerais me réserver le droit d'apporter quelques amendements au préambule. Ma position et celle du NPD sont très claires, et je tiens à ce qu'il soit bien clair que nous souscrivons au projet de loi C-234 dans sa version originale. Nous voterons contre l'amendement du Sénat et je tiens à ce que cela soit bien clair pour tous ceux qui nous écoutent.

Je tiens également à préciser qu'à mon avis, tout ce débat est vraiment préjudiciable, car alors que mes collègues conservateurs concentrent toute leur attention sur l'augmentation de 3 ¢ le litre dans ma région, ils sont restés complètement silencieux lorsque le coût du carburant dans ma région a augmenté de 30 ¢ le litre entre février et mars.

J'aimerais me réserver le droit de faire référence aux profits excessifs ridicules réalisés dans le secteur du pétrole et du gaz. Nous pouvons toujours consulter les chiffres publiés, mais ignorer complètement le rôle que les bénéficiaires des sociétés pétrolières et ga-

zières, en particulier, ont sur notre secteur agricole, c'est vraiment passer à côté de l'essentiel.

Je pense que ma position sur le projet de loi C-234 est assez claire, mais je voudrais me réserver le droit d'amender une partie du préambule. Je m'en tiendrai là.

Le président: Ce que j'entends, monsieur Barlow, n'est pas un rejet catégorique de votre motion, mais nous avons ici des témoins dans le cadre d'une étude sur un sujet précis. M. MacGregor a dit qu'il aimerait reprendre cette conversation plus tard.

Nous ne rejetons pas l'idée de ce que vous proposez, mais M. MacGregor souhaite avoir l'occasion de proposer des amendements. Vous ne nous avez pas donné un préavis de votre intention de présenter cette motion, comme vous le savez, car vous êtes un membre chevronné de notre comité. Nous veillerons à accorder aux députés le temps nécessaire pour examiner cette motion et nous pourrons y revenir à une date ultérieure.

Merci de votre attention, chers collègues. Nous allons poursuivre.

Votre temps est écoulé, monsieur Barlow.

Je donne la parole à M. Carr pour au plus cinq minutes.

M. Ben Carr: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à Mme Semeniuk.

Il y a un moment, nous avons entendu le président de l'ACMV dire que l'opinion de certains professionnels de la médecine vétérinaire était fondée sur l'émotion et non sur un savoir-faire spécialisé.

Comme membre de la Winnipeg Humane Society et comme quelqu'un qui plaide sans relâche pour le bien-être animal, pouvez-vous nous dire quelle pourrait être la réaction à Winnipeg des professionnels de la médecine vétérinaire avec lesquels vous vous êtes entretenue par rapport à cet argument selon lequel leur opinion est moins valable et mise de côté simplement en raison de sa nature émotive?

Je demanderais ensuite à Mme Cartwright de répondre à la même question.

Je vous remercie.

Mme Brittany Semeniuk: Je vous remercie de votre question.

Je pense qu'une grande majorité de vétérinaires, et pas seulement au Manitoba, estiment que leur connaissance de la science du bien-être n'est pas subjective. On étudie le bien-être animal, quelle que soit l'espèce, avec la même méthode et en utilisant la même démarche scientifique. Les vétérinaires sont formés exactement de cette manière.

J'ai le plus grand respect pour l'ACMV, mais comme nous l'avons entendu aujourd'hui, la position exprimée au cours de cette séance ne représente pas tous les vétérinaires du Canada ni tous les techniciens vétérinaires du pays.

Je pense que nous pourrions parler de certains praticiens en santé équine qui... Les exportateurs sont leurs clients. Il n'est pas dans leur intérêt de voir cette activité prendre fin.

Je ne mets pas en doute l'intention de ces vétérinaires. J'ai le plus grand respect pour les vétérinaires équins. Je connais personnellement beaucoup d'entre eux, mais la réalité est qu'il s'agit aussi de leur clientèle.

• (1255)

M. Ben Carr: Je vous remercie.

Madame Cartwright, je vous pose la même question, et je peux la répéter, si nécessaire.

Mme Barbara Cartwright: Non, ça va.

Comme Brittany Semeniuk, je tiens l'ACMV en très haute estime. Nous avons siégé au Comité sur le bien-être animal de l'Association canadienne des médecins vétérinaires pendant des décennies et nous nous considérons comme des partenaires. Malheureusement, nous n'étions pas au courant de cette position, qui nous a posé un défi.

Bien sûr, en ce qui concerne l'émotivité, j'ai rencontré...

M. Ben Carr: Madame Cartwright, je suis désolé de vous interrompre, mais je veux être sûr d'avoir bien compris. Siégez-vous actuellement au conseil d'administration?

Mme Barbara Cartwright: Non. Il s'agit du Comité sur le bien-être animal de l'Association canadienne des médecins vétérinaires...

M. Ben Carr: Vous y siégez en ce moment?

Mme Barbara Cartwright: Oui. Nous avons un siège d'office.

M. Ben Carr: N'avez-vous pas été informée de la position adoptée par l'ACMV?

Mme Barbara Cartwright: Non, nous n'étions pas au courant de la position qui allait être exprimée aujourd'hui.

M. Ben Carr: Poursuivez, je vous prie.

Mme Barbara Cartwright: En ce qui concerne les émotions, je pense qu'il faut mettre à contribution l'intégralité de notre pensée, de notre corps et de notre esprit dans tout ce que nous faisons. C'est ce que font les vétérinaires que je connais.

Je tiens à préciser qu'on n'enseigne pas forcément le bien-être animal aux vétérinaires dans les écoles de médecine vétérinaire, ce qui m'a beaucoup intéressée lorsque j'ai commencé à exercer cette fonction il y a 10 ans.

Il y a une volonté de tenir compte davantage de la science du bien-être animal dans les écoles de médecine vétérinaire, je vous laisse donc ce message: nous devons continuer à faire en sorte que tous ceux qui travaillent avec des animaux comprennent mieux le bien-être animal.

M. Ben Carr: J'ai noté avec un certain intérêt que mon collègue d'en face, il y a un instant, a amputé une partie du temps alloué à nos témoins pour suggérer que notre comité fasse état à la Chambre du nombre de signatures qu'il a reçues de personnes qui réagissent à une politique différente, à savoir un prix de la pollution. Peut-être que notre comité devrait présenter les plus de 36 000 signatures que nous avons reçues en rapport avec ce projet de loi. Il me semble quelque peu contradictoire de laisser entendre que les pétitions sont valables, dans un cas, lorsqu'elles soutiennent la position que vous adoptez sur un enjeu, mais qu'elles sont rejetées en raison de leur fondement émotif lorsqu'elles en soutiennent une autre.

Madame Semeniuk, j'aimerais revenir à vous et vous poser la même question qu'à Mme Cartwright: pouvez-vous nous parler des données probantes dont vous avez eu connaissance et qui aident à expliquer le processus par lequel le bien-être des chevaux est pris en considération depuis leur arrivée au Japon jusqu'à leur abattage?

Avec tout le respect que je dois à M. Lawson, il n'a rien pu dire d'autre que de laisser entendre, par des conversations anecdotiques

et de seconde main, qu'il est convaincu que le bien-être des chevaux est pris en compte. En outre, une déclaration de l'ambassade du Japon est loin d'être une preuve pour étayer cette affirmation.

Madame Semeniuk, puis madame Cartwright, en une vingtaine de secondes chacune, pourriez-vous nous parler des preuves qui montrent que le bien-être des chevaux est assuré au Japon?

Mme Brittany Semeniuk: Je n'ai personnellement vu aucune preuve que le bien-être des chevaux est assuré au Japon. J'ai vu d'autres cas de violations extrêmes dans l'utilisation des chevaux au Japon qui ont soulevé des signaux d'alarme importants. Il ne s'agit pas forcément de chevaux exportés pour la viande, mais de violations graves du bien-être des chevaux de course au Japon.

M. Ben Carr: Je vous remercie.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le vice-président (M. John Barlow (Foothills, PCC)): Votre temps est écoulé.

M. Ben Carr: Pouvons-nous accorder 15 secondes à Mme Cartwright?

Le vice-président (M. John Barlow): Soyez très brève, madame Cartwright.

Mme Barbara Cartwright: Je n'ai aucune preuve, ce qui pose un problème.

Le vice-président (M. John Barlow): Je vous remercie.

[Français]

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

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Madame Martellani, certaines personnes et certains membres du Comité ont exprimé la crainte que l'adoption de l'interdiction crée un dangereux précédent pour les autres productions animales qui sont exportées. Nous avons bien compris que le cheval est un animal sensible, mais tous les animaux sont sensibles. Nous exportons notamment des porcs, qui sont sensibles, eux aussi.

Que répondez-vous à ces gens qui craignent que ça crée un précédent pour les autres productions?

• (1300)

Mme Erin Martellani: Il s'agit effectivement d'un argument que nous avons entendu à plusieurs reprises. Personnellement, je crois qu'il s'agit d'un argument sans fondement et un peu alarmiste.

Le projet de loi tel que rédigé vise précisément les chevaux qui sont exportés pour l'abattage au Japon, un créneau commercial précis. Nulle part dans le projet de loi on ne cible l'exportation de chevaux pour d'autres raisons ou l'abattage de chevaux au pays. On ne peut pas l'interpréter de façon à ce qu'il cible d'autres secteurs de l'industrie agricole animale, selon moi.

M. Yves Perron: Je vous remercie.

Plusieurs personnes ont l'impression que, dans ce projet de loi, ce n'est pas tant l'interdiction de l'exportation par voie aérienne que le « statut social » du cheval qui est en cause. Quelques témoins ont émis l'idée que le cheval serait plutôt un animal de compagnie qu'un animal d'élevage ou de production, et que la prochaine étape consisterait à en interdire l'abattage. Voulez-vous réagir à cela?

Mme Erin Martellani: Oui, certainement. Je dirais un peu la même chose, à savoir que le projet de loi est vraiment très précis et qu'il n'aborde pas du tout l'abattage à l'intérieur du pays. Au Québec, on n'élève pas des chevaux pour les abattre. Ceux qui sont tout de même abattus pour leur viande sont surtout des chevaux de réforme ou des chevaux blessés. Cependant, on les abat au Québec; on ne les exporte pas à l'autre bout du monde pour les faire abattre.

Le fait que 85 % de notre viande chevaline est déjà exportée vers le Japon démontre que la demande vise davantage la viande chevaline que les chevaux vivants. Je pense que cela répond à la question.

M. Yves Perron: Merci.

[Traduction]

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

[Français]

Merci, monsieur Perron.

[Traduction]

M. MacGregor cède ses deux minutes et demie.

J'ai une question du président qui m'a précédé pour Mme Cartwright.

Sa question était la suivante: vous avez mentionné qu'il existe des moyens d'améliorer la réglementation des transports et de rendre le transport des chevaux plus sûr, mais vous avez dit que ce n'était peut-être pas faisable sur le plan économique. Ne devrions-nous pas mettre l'accent sur le transport plutôt que sur l'utilisation finale, et ne serait-ce pas à l'industrie de décider si c'est économiquement faisable ou non? Sinon, je suppose que c'est une autre façon de mettre fin à cette pratique.

Mme Barbara Cartwright: La question à laquelle le président faisait référence est la suivante: si nous devons les expédier comme nous expédions les chevaux de course, l'activité pourrait-elle être viable?

Le vice-président (M. John Barlow): C'est exact.

Mme Barbara Cartwright: Je dirais que l'activité ne serait pas viable si nous devons les expédier ces chevaux comme nous expédions actuellement les chevaux de course ou les chevaux d'exposition.

Le vice-président (M. John Barlow): Madame Cartwright, vous avez également mentionné que l'ACIA a apporté des changements qui n'étaient peut-être pas fondés sur la science, peut-être sous la contrainte — ce n'est probablement pas le mot juste — ou la pression de l'industrie des aliments pour animaux.

La Dre Mary Jane Ireland, qui a témoigné devant notre comité, est la vétérinaire en chef du Canada et déléguée auprès de l'Organi-

sation mondiale de la santé animale. Elle est une experte de premier plan dans ce domaine et elle a établi ces lignes directrices. Insistez-vous que les changements qu'elle a apportés à la réglementation sur le transport des animaux n'étaient pas fondés sur la science ou sur sa meilleure expérience et son meilleur jugement?

Mme Barbara Cartwright: Je vais faire quelques remarques à ce sujet.

Premièrement, j'ai beaucoup de respect pour la Dre Ireland. Nous la rencontrons assez régulièrement.

Je crois savoir qu'elle n'est pas responsable de la rédaction de la réglementation de 2019 et qu'il y a eu 20 ans de débat au préalable. Cela s'est passé en 2017. Je ne peux parler que de ce qui figure dans les documents obtenus en vertu de la Loi sur AIPRP.

Bien sûr, ils ne fournissent pas de renseignements détaillés sur qui a dit quoi, car tout est caviardé. Cependant, il ressort clairement de ces documents, comme le *Globe and Mail* l'a rapporté en mars 2017, que l'industrie a joué un rôle important dans l'évolution de la façon dont l'ACIA proposait une réglementation fondée sur le bien-être des animaux, par opposition à une réglementation définie par l'industrie.

Je suis heureuse de vous fournir les documents que j'ai en ma possession à ce sujet, mais je sais également où se trouve la demande d'AIPRP originale. Je peux demander s'il est possible de vous la fournir également.

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

Voilà qui met fin à la discussion avec ce groupe de témoins.

Merci beaucoup à tous les témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

Chers collègues, nous allons permettre à nos témoins de partir. Avant votre départ, j'ai quelques notes de la part du président et de la greffière.

La date limite pour présenter des amendements au projet de loi C-355 est jeudi à 16 heures, heure de l'Est. Veuillez faire parvenir vos amendements à ce projet de loi à la greffière au plus tard le jeudi 11 avril.

En ce qui concerne l'étude sur les importations et les exportations, veuillez fournir les listes de témoins d'ici la fin de la semaine. Cela s'adresse à ceux qui ne l'ont pas encore fait. Veuillez faire parvenir à la greffière la liste des témoins pour la prochaine étude d'ici la fin de la semaine.

Merci beaucoup de votre attention.

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>