



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 050 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 23 mars 2017

—
Président

M. Pat Finnigan

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 23 mars 2017

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.)): Je vous souhaite à tous la bienvenue à notre réunion sur les modifications au Règlement sur la santé des animaux concernant le transport sans cruauté.

Nous accueillons aujourd'hui pour la première heure Dr Jaspinder Komal, directeur exécutif et vétérinaire en chef adjoint à la Direction de la santé des animaux de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Je crois comprendre que vous avez un exposé de cinq à sept minutes. Je vous cède donc la parole.

Dr Jaspinder Komal (directeur exécutif et vétérinaire en chef adjoint, Direction santé des animaux, Agence canadienne d'inspection des aliments): Merci et bonjour, monsieur le président.

[Français]

Je m'appelle Jaspinder Komal. Je suis directeur exécutif de la Direction de la santé des animaux à l'Agence canadienne d'inspection des aliments et vétérinaire en chef adjoint du Canada.

[Traduction]

Je suis heureux d'être ici pour participer à l'étude et faire le point sur les travaux de l'Agence relativement à la modification de la partie XII du Règlement sur la santé des animaux.

[Français]

Comme vous le savez, l'ACIA est un organisme de réglementation à vocation scientifique qui veille à la protection des végétaux, à la santé des animaux et à la salubrité des aliments. Par ses travaux, elle contribue à la santé et au bien-être des Canadiens tout en protégeant l'environnement et l'économie du Canada.

[Traduction]

Je tiens à préciser qu'au Canada le bien-être des animaux est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, l'industrie et le public.

Tout d'abord, la responsabilité du bien-être des animaux incombe ultimement à celui qui a le soin et la garde des animaux. Cependant, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont la principale responsabilité en matière de réglementation pour la protection du bien-être des animaux à la ferme. À l'échelle fédérale, des exigences sont prévues pour le transport sans cruauté des animaux au Canada dans le Règlement sur la santé des animaux. L'ACIA est responsable d'établir et d'appliquer ce règlement, qui date de 1977. Peu de modifications y ont été apportées depuis.

L'ACIA reconnaît depuis un certain temps qu'une mise à jour s'impose pour tenir compte des connaissances scientifiques et des pratiques actuelles de l'industrie et mieux harmoniser nos normes avec les normes internationales. Au cours de la dernière décennie, l'ACIA a consulté des intervenants, y compris des transporteurs, des

producteurs, des transformateurs, des organismes de protection des animaux ainsi que le grand public, pour déterminer plus précisément comment modifier le Règlement.

En 2006, elle a entamé des consultations sur certaines modifications proposées. Des groupes de l'industrie et la population ont été invités à formuler des commentaires sur certaines parties du Règlement visées par les modifications. Ces consultations ont permis d'établir que la majorité des intervenants étaient d'accord avec l'essentiel des changements proposés.

À l'automne 2013, l'ACIA a tenu de nouvelles consultations sur les modifications proposées pour confirmer de nouveau les attentes des intervenants sur les mêmes éléments qu'en 2006. Elle a également sollicité de plus amples commentaires sur des modifications particulières au Règlement, comme les intervalles de temps pendant lesquels les animaux peuvent être transportés sans nourriture, sans eau et sans repos. L'Agence a également distribué deux questionnaires en 2013 et en 2014 pour recueillir des données auprès d'entreprises sur les répercussions économiques possibles des modifications proposées. Le premier questionnaire ciblait les transporteurs commerciaux. Le deuxième avait une très vaste portée et ciblait plus de 1 000 intervenants, dont des associations de producteurs, des marchés aux enchères, des parcs de groupage, des transformateurs et des responsables du transport commercial d'animaux.

En mai 2015, l'Agence a fait parvenir un questionnaire aux entreprises qui avaient répondu au sondage sur les répercussions économiques afin de valider les données obtenues. Ces efforts ont mené à la publication le 3 décembre 2016 dans la partie I de la *Gazette du Canada* des modifications proposées. La période d'observations du public a pris fin le 16 février 2017.

Les modifications proposées au Règlement sur la santé des animaux visent à améliorer le bien-être des animaux pendant leur transport, à répondre aux préoccupations du public et à mieux harmoniser les normes du Canada avec celles des principaux partenaires commerciaux et les normes internationales. Permettez-moi de vous donner quelques précisions.

Les modifications proposées permettront de réduire les intervalles de temps pendant lesquels les animaux sont transportés sans nourriture, sans eau et sans repos. Elles établiront des résultats clairs pour l'industrie et les transporteurs afin qu'ils comprennent bien les exigences et elles tiendront davantage compte des besoins des animaux et des pratiques actuelles de l'industrie. Elles assureront une meilleure harmonisation avec les normes des principaux partenaires commerciaux du Canada et de l'Organisation mondiale de la santé animale, aussi appelée l'OIE.

•(1105)

Enfin, elles fourniront des précisions en ajoutant des définitions claires, notamment pour ce qui est des animaux fragilisés et inaptes. Puisque les opinions divergent sur la question du transport des animaux, nous ne nous attendons pas à ce que tous les intervenants appuient les modifications. L'ACIA souhaite que le Règlement établisse un équilibre entre les besoins des animaux pendant le transport, les pratiques de transport au Canada et les préoccupations du public quant au bien-être des animaux.

Nous avons accompli de grands progrès, mais il reste encore du travail à faire. Depuis le 16 février, des représentants de l'ACIA analysent les commentaires reçus et évaluent si des changements devraient être apportés aux modifications proposées avant la publication de la version définitive du Règlement. Je suis heureux d'annoncer que l'ACIA a reçu des commentaires de près de 11 000 répondants, et les commentaires individuels devraient se chiffrer en dizaines de milliers. Les commentaires reçus proviennent d'intervenants de nombreux domaines d'expertise et d'intérêt, comme des universitaires, des chercheurs, des organismes de protection des animaux, des groupes industriels, des producteurs, des transporteurs, des gouvernements, des associations de médecine vétérinaire et des Canadiens.

J'aimerais souligner que, compte tenu de l'absence de mécanisme pour prolonger la période de commentaires une fois qu'elle est terminée, l'ACIA accueillera avec intérêt les recommandations que le Comité voudrait formuler sur la question avant le 1^{er} mai. Pour ce qui est de la mise en oeuvre, l'ACIA propose que la version définitive du Règlement entre en vigueur 12 mois après sa publication dans la partie II de la Gazette du Canada. Les parties réglementées auraient ainsi suffisamment de temps pour s'adapter aux nouvelles exigences.

Avant de conclure, je tiens à préciser qu'en plus de son rôle d'application de la loi l'ACIA joue un rôle éducatif. Elle travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des parties touchées pour les sensibiliser à la question du bien-être des animaux pendant le transport. Elle a d'ailleurs publié avec les modifications proposées au Règlement un guide d'interprétation à l'intention des parties réglementées pour leur fournir de plus amples lignes directrices et renseignements. L'ACIA est déterminée à assurer le transport sans cruauté des animaux et elle accorde une réelle importance à leur bien-être.

Je vous remercie de nouveau de m'avoir donné l'occasion de faire le point sur les travaux de l'ACIA en ce qui a trait à la partie XII du Règlement sur la santé des animaux. Merci.

•(1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Komal.

Passons maintenant aux séries de questions.

Monsieur Anderson, vous avez six minutes.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence devant le Comité aujourd'hui. Nous avons hâte de réaliser cette étude.

J'aimerais brièvement discuter avec vous des consultations au cours de la dernière année et demie. Vous avez mentionné qu'en 2015 cela faisait environ huit ou neuf ans qu'il y avait des pourparlers, mais j'ai l'impression, lorsque j'en discute avec des intervenants de l'industrie, qu'ils étaient surpris de voir arriver en novembre les modifications proposées et qu'ils n'étaient pas vraiment

au courant que cela s'en venait. Ils ont ensuite eu une très courte période pour formuler des observations.

Je dirais même que cette situation nous a également pris par surprise. Nous avons évidemment eu la pause de Noël, et nous n'avons pas pu organiser de réunion sur cette question plus tôt. Pouvez-vous nous parler du processus au cours de la dernière année ou de la dernière année et demie et des intervenants de l'industrie et des groupes d'intérêts qui y ont peut-être participé?

Dr Jaspinder Komal: Comme je l'ai mentionné, nous consultons les parties intéressées depuis une décennie, et nous pouvons le faire de diverses manières. Normalement, nous rencontrons les intervenants chaque fois que nous en avons l'occasion, et nous leur transmettons de l'information; je le fais, et mes supérieurs le font. Nous rencontrons toujours nos partenaires de l'industrie de temps à autre dans un cadre officiel ou informel. Toutefois, comme je l'ai dit dans mon exposé, nous avons également fait parvenir périodiquement des questionnaires aux intervenants de l'industrie. Nous les rencontrons et recueillons les données qu'ils nous communiquent. Les intervenants sont évidemment libres de répondre à ces questionnaires et à ces sondages. Bref, nous les recevons et nous essayons de recueillir et d'analyser les renseignements. Par ailleurs, lorsque nos partenaires de l'industrie sont à Ottawa, nous saisissons l'occasion de les rencontrer et de faire le point sur le sujet avec eux.

Nous les avons passablement consultés, mais nous avons fait parvenir, comme je l'ai mentionné, plus de 11 000 sondages à 1 100 intervenants depuis 2013-2014 pour déterminer les répercussions économiques des modifications proposées. Nous avons ensuite cherché à valider le tout en 2015 pour examiner les données que nous avions et les commentaires des intervenants dans le sondage. Comme je l'ai mentionné, certains pans de l'industrie répondront évidemment plus aux sondages que d'autres.

M. David Anderson: Cela me préoccupe. Ce n'est pas la première fois que nous voyons au Comité des décisions qui ont été prises tout d'un coup sans inclure l'industrie. Même dans votre réponse, vous n'avez pas parlé de ce qui a été fait au cours de la dernière année ou de la dernière année et demie, mis à part l'envoi de sondages à participation volontaire. J'espère que vous comprenez que les intervenants de l'industrie ont l'impression de n'être que des observateurs dans tout cela. Cela pousse certains à se questionner sur la manière dont ces décisions sont prises et l'ampleur de la collaboration et à se demander à quel point les décisions se fondent sur des données scientifiques et à quel point les décisions politiques jouent un rôle dans un tel cas.

L'un des principaux constats que nous pouvons en dégager, c'est qu'il faut modifier certains intervalles de temps. Comment déterminez-vous les intervalles et croyez-vous surtout que les normes internationales, en particulier les normes européennes, sont utiles pour un pays aussi diversifié que le Canada?

Dr Jaspinder Komal: Merci encore une fois de votre question, monsieur Anderson.

J'aimerais revenir sur votre premier commentaire. Nous avons consulté l'industrie au cours de la dernière année et demie ou des deux dernières années, mais nous échangeons avec les intervenants de l'industrie depuis une décennie. Nous ne pouvons donc pas dire qu'ils n'étaient pas au courant que de telles modifications seraient proposées à un moment donné.

M. David Anderson: Vous les consultez durant sept, huit ou neuf ans, et rien ne bouge. C'est ensuite le silence radio, puis vous proposez tout d'un coup des modifications. Comprenez-vous comment cela peut être un problème pour l'industrie et que cela peut les pousser à se demander s'ils sont consultés dans ces dossiers?

• (1115)

Dr Jaspinder Komal: Je prends note de votre point, mais je crois que nous avons toujours dit que ces modifications seraient apportées lorsque nous en aurions l'occasion. Nous tenions au courant périodiquement l'industrie de l'état d'avancement des travaux. Nous avons utilisé les tables rondes sur les chaînes de valeur, par exemple, pour discuter de manière individuelle avec les divers secteurs de l'industrie.

M. David Anderson: Puis-je vous poser une question concernant les modifications proposées? Vous affirmez que l'industrie aurait dû savoir qu'elle devrait un jour se conformer aux modifications que vous proposez aujourd'hui. Est-ce que je vous comprends bien?

Dr Jaspinder Komal: Oui. Les intervenants étaient au courant des modifications que nous préparions en ce qui concerne les exigences relatives aux intervalles à respecter concernant la nourriture, l'eau et le repos. Comme je l'ai déjà mentionné, nous nous sommes servis des données scientifiques comme point de départ. Depuis 1977, de nouvelles données scientifiques sont disponibles concernant le bien-être des animaux et leur comportement lorsqu'ils sont transportés. Le transport des animaux est une expérience très stressante pour eux, et ils la vivent à quelques reprises au cours de leur vie.

Nous utilisons les données scientifiques comme point de départ, puis nous examinons ce que font nos partenaires internationaux. Nous regardons également les normes internationales établies par l'Organisation mondiale de la santé animale, et nous tenons aussi compte des réalités géographiques du Canada et des intérêts des divers intervenants des deux côtés. Voilà comment nous en sommes arrivés à ces modifications. Avant les consultations, nous avions proposé à quelques reprises des modifications. Nous avons consulté les intervenants et avons modifié les intervalles avant de publier nos modifications proposées dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Nous avons maintenant reçu plus de 11 000 commentaires provenant de divers intervenants. Nous analysons le tout en vue de déterminer s'il est nécessaire de faire d'autres...

Le président: Merci, monsieur Komal.

Merci, monsieur Anderson.

[Français]

Monsieur Breton, vous avez la parole pour six minutes.

M. Pierre Breton (Shefford, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Komal, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Je vais revenir un peu sur la question abordée par mon collègue M. Anderson, à savoir les changements à apporter aux intervalles de temps. Vous avez parlé brièvement des normes de l'Union européenne. Or, comme nous le savons, nous pouvons nous inspirer des normes internationales.

Qu'en est-il de la comparaison que vous avez faite avec l'Europe? On n'a qu'à penser aux intervalles de temps, à la façon dont les animaux s'abreuvent ou ont accès à de la nourriture durant le voyage, ou encore aux systèmes de ventilation. À l'égard du traitement des animaux, je pense que c'est ce qui inquiète toujours la population.

Dr Jaspinder Komal: Merci de votre question, monsieur.

Comme je l'ai dit, nous avons examiné tous ces facteurs ainsi que les normes du Canada, de l'Europe, des États-Unis, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Avant, le Règlement sur la santé des animaux était très normatif. Maintenant, il est davantage axé sur les résultats, mais il reste normatif pour ce qui est des temps de déplacement.

Les normes canadiennes sont différentes des normes européennes, parce que notre réalité géographique fait que les animaux sont transportés sur de grandes distances. Quoi qu'il en soit, nous avons réduit les temps de déplacement. Nous avons aussi examiné les besoins de l'industrie et déterminé les temps maximaux que doivent respecter les personnes qui transportent ces animaux. Si des imprévus surviennent avant ou pendant le transport, les personnes qui s'occupent des animaux devraient prendre la décision de réduire les temps de déplacement en fonction de la santé des animaux.

Le Règlement prévoit donc les temps de déplacement. Les normes du Canada à ce chapitre sont semblables à celles des États-Unis, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Celles de l'Europe sont beaucoup plus strictes que les nôtres. Il faut dire qu'en Europe, les distances sont moins grandes qu'au Canada.

Nous avons évalué tout cela et nous en sommes arrivés à ces normes pour le Canada.

• (1120)

M. Pierre Breton: D'accord.

Qu'en est-il de la formation des gens de l'industrie? Le Règlement prévoit-il une obligation pour les gens de l'industrie de suivre une formation? Il y a beaucoup de détails liés à cela. Il serait important que ces gens puissent suivre une formation, qu'elle soit donnée par le gouvernement ou par des consultants accrédités. Le Règlement prévoit-il quelque chose à cet égard?

Dr Jaspinder Komal: Merci de votre question.

En effet, une disposition qui a été ajoutée au Règlement vise à ce que tout le monde qui s'occupe de ces animaux suive une formation, comme le prescrivent les normes internationales.

À partir du moment où ils quittent la ferme, ces animaux passent par beaucoup de mains: ils sont embarqués dans des camions, ils sont déplacés, après quoi on les présente dans des marchés en vue de leur vente, et ainsi de suite. Le Règlement exigera dorénavant que tout le personnel concerné, y compris les chauffeurs de camion, soit formé pour savoir comment chaque espèce d'animal va réagir dans l'environnement plus stressant des déplacements. S'il survient des conditions imprévues, la personne saura ce qu'il faut faire pour que les animaux soient bien traités, bien nourris et bien abreuvés.

En plus de cela, comme je l'ai dit dans mon allocution, il y aura un guide pour aider les gens de l'industrie à interpréter les règles. L'Agence continuera à former tous ceux qui manipulent ces animaux, pour s'assurer que ces derniers sont bien traités.

M. Pierre Breton: Merci, monsieur Komal.

Le président: Merci, monsieur Breton.

Madame Brosseau, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Merci, monsieur le président.

Monsieur Komal, je vous remercie de votre exposé et de votre participation à cette étude.

Vous avez dit que les normes sont très sévères en Europe. Si nous comparons les États-Unis au Canada, pouvez-vous nous expliquer ce qui est fait aux États-Unis et comment cela se compare-t-il à ce qui est fait au Canada?

Dr Jaspinder Komal: Merci encore une fois de votre question. Les États-Unis ont des normes concernant les intervalles de temps. Il y en a un qui est de 28 heures, si je ne m'abuse, mais cette norme inclut également des dispositions permettant d'augmenter ou de réduire légèrement les intervalles. Par exemple, si une personne fait valoir qu'il y a des circonstances imprévues, elle peut obtenir la permission de modifier les intervalles en conséquence.

Nous avons établi une norme concernant les intervalles pour diverses espèces en tenant compte des données scientifiques disponibles et du bien-être des diverses espèces d'animaux. Nous voulions également nous assurer que l'industrie peut réellement se conformer à ces cibles. C'est donc mieux du point de vue de la conformité et des inspections de l'ACIA de fixer des intervalles différents en fonction des espèces. En ce qui a trait à la question de nous assurer d'avoir la même norme que les États-Unis, étant donné qu'il y a un fort commerce d'animaux entre nos deux pays, je crois que nos dispositions correspondent passablement aux leurs en ce qui a trait aux espèces et aux secteurs qui font l'objet d'échanges commerciaux avec les États-Unis.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Le transport cause un stress aux animaux, en particulier lorsqu'ils sont jeunes. C'est leur première fois; ils sont sevrés et sont séparés de leur mère. Lorsqu'ils sont transportés... J'ai discuté ce matin avec des producteurs qui m'ont notamment dit s'inquiéter que ce soit peut-être parfois plus stressant pour les jeunes animaux d'arrêter le camion, de les débarquer et de leur donner de l'eau, alors qu'ils n'en ont jamais eu avant — il faut un certain temps pour habituer un jeune animal à boire de l'eau —, que de les transporter tout simplement le plus rapidement possible. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Le Canada est un très vaste pays, et nous avons des saisons. Il fait chaud l'été et extrêmement froid l'hiver. J'aimerais avoir vos commentaires en la matière. Étant donné que nous entendons qu'il vaut peut-être mieux de tout simplement le faire d'une seule traite, pouvez-vous nous expliquer comment ces intervalles de temps contribuent réellement à améliorer la santé des animaux?

• (1125)

Dr Jaspinder Komal: C'est une très bonne question. Comme je l'ai mentionné, le transport des animaux est très stressant pour eux, et des millions d'animaux au Canada sont transportés à maintes reprises. Pour les jeunes animaux, nous avons établi un intervalle de temps qui est très court et plus court que pour les adultes. Par exemple, pour les vaches, l'intervalle est de moins de 12 heures; c'est donc possible de le faire d'une seule traite. Si le camion doit s'arrêter, les animaux doivent être débarqués pour manger, boire et se reposer durant au moins huit heures.

C'est le même intervalle qui prévaut pour d'autres animaux. Par exemple, dans le cas des bovins, l'intervalle est de 36 heures, étant donné que les bovins sont normalement et traditionnellement transportés d'est en ouest et que nous voulons qu'ils puissent se reposer si le transport prend plus de 36 heures.

Cela se compare énormément à ce que vivent les humains qui voyagent. Si nous parcourons une longue distance, nous sommes dans l'avion plus longtemps et nous avons tendance à nous déshydrater, même si nous continuons de boire ou de manger. C'est très semblable pour les animaux. Si nous les laissons dans le camion et que le trajet prend 70 ou 72 heures, voire 80 heures, je crois que

les recherches ont démontré que le système physiologique des animaux se détériore, que des états pathologiques apparaissent, que les animaux tombent malades et que le produit que nous tirons de ces animaux n'est finalement pas de bonne qualité et n'est pas propre à la consommation humaine.

Comme je l'ai déjà mentionné, notre point de départ était les données scientifiques, puis nous avons apporté des modifications en fonction des réalités géographiques canadiennes. Nous continuons de penser que la réduction de ces intervalles découlant de normes établies en 1977 sera une énorme amélioration. Sommes-nous parfaits? Je ne le crois pas, mais c'est un pas dans la bonne direction. À mesure que de nouvelles données scientifiques seront disponibles, nous continuerons de progresser en la matière.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pouvez-vous maintenant nous parler du transport des animaux fragilisés? Dans le Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux qui a été publié dans la *Gazette du Canada*, nous retrouvons la mention « s.o. » concernant les heures actuelles pour les animaux fragilisés, tandis que le nombre d'heures proposées pour les animaux fragilisés est de 12 heures. Pouvez-vous nous en parler et nous l'expliquer brièvement?

Dr Jaspinder Komal: Dans le Règlement actuel qui a été publié en 1977, il n'y a aucune distinction. Dans les modifications proposées, nous avons essayé de clairement expliquer aux personnes qui manipulent les animaux ou à l'industrie ce que signifie un animal « fragilisé » ou un animal « inapte ». Nous avons essayé de l'inscrire dans le Règlement, parce qu'il est très difficile d'évaluer un animal si vous n'avez pas de professionnels sous la main.

Le président: Merci, docteur Komal. Nous devons passer à la prochaine intervenante.

[Français]

Merci, madame Brosseau.

[Traduction]

Je dois céder la parole à Mme Lockhart, et vous aurez peut-être l'occasion de terminer votre commentaire.

Madame Lockhart, je ne vous demande pas d'utiliser votre temps pour ce faire, mais vous en aurez peut-être l'occasion plus tard.

Mme Alaina Lockhart (Fundy Royal, Lib.): Monsieur le président, je le comprends et je suis heureuse de vous laisser terminer votre commentaire.

Dr Jaspinder Komal: D'accord. Merci. Je vais essayer de le faire.

Nous avons clairement défini dans le Règlement ce que nous entendons par des animaux inaptes ou fragilisés. Nous avons défini les conditions pour autoriser le transport d'animaux qui deviennent fragilisés durant le transport ou qui le sont avant l'embarquement. Si l'animal est inapte au transport, nous affirmons qu'il est totalement interdit de le transporter. Voilà la distinction que nous faisons.

• (1130)

Mme Alaina Lockhart: Comme il est question de cet aspect et des intervalles de temps pour le transport, pouvez-vous nous parler de la situation des abattoirs au Canada? La fermeture d'un très grand nombre d'abattoirs depuis un certain temps semble exercer une pression additionnelle sur le Règlement, et je sais que c'est un enjeu important chez moi au Nouveau-Brunswick. Avons-nous vu le temps de transport augmenter considérablement en raison de cette situation?

Dr Jaspinder Komal: Il y a eu beaucoup de modifications depuis que le Règlement a été publié pour la première fois en 1977. Par exemple, nous avions plus de 400 abattoirs au Canada, et je crois que nous avons peut-être maintenant moins de 100 établissements agréés par le gouvernement fédéral. Cela ne veut pas dire que les animaux ne peuvent pas être envoyés dans des établissements provinciaux ou municipaux, mais seuls les animaux transformés dans des établissements agréés par le gouvernement fédéral peuvent être exportés à l'étranger ou dans une autre province.

Ces animaux doivent parcourir de plus longues distances qu'auparavant, et il est donc important de veiller à leur bien-être. Voilà pourquoi nous avons établi une durée déterminée pour le transport en plus de...

Le président: Monsieur Komal, je m'excuse de vous interrompre, mais nous venons d'être informés qu'un vote aura lieu dans une demi-heure. Si vous le souhaitez, nous pouvons poursuivre nos travaux encore quelques minutes, mais j'aurais besoin de l'accord de tous les membres du Comité pour ce faire.

Pouvons-nous prendre 15 minutes? Serons-nous en mesure d'arriver à temps?

Une voix: Oui.

Le président: D'accord. Nous avons encore 15 minutes. Allez-y. Je m'en excuse.

Dr Jaspinder Komal: En ce qui concerne cette partie du Règlement, nous établissons non seulement les intervalles de temps, mais aussi les résultats. Si l'animal est malade ou en détresse durant le transport ou si une autre situation survient, le transporteur doit évaluer le tout et peut décider de réduire les intervalles de temps pour le transport.

Mme Alaina Lockhart: Je m'excuse, mais je n'ai pas entendu la dernière partie. Vous avez dit: « et peut... »

Dr Jaspinder Komal: Et peut décider de réduire les intervalles de temps pour le transport de ces animaux. Au lieu de les transporter durant 36 heures, si le camionneur pense que les animaux commencent à être malades, que la température n'est pas optimale ou qu'il fait trop froid ou trop chaud, il doit déterminer la distance qu'il peut parcourir. Voilà pourquoi la formation est très importante pour les personnes qui manipulent les animaux.

Mme Alaina Lockhart: Au cours de vos consultations, les producteurs du Canada Atlantique vous ont-ils fait part d'une augmentation des contraintes et des défis en ce qui concerne le transport? Quels commentaires entendez-vous?

Dr Jaspinder Komal: Oui. Nous avons entendu des commentaires de tous les intervenants, y compris les producteurs. Nous avons participé à une rencontre il y a deux ou trois semaines à laquelle participaient aussi des producteurs de l'Atlantique. Ils s'inquiètent que les animaux doivent être transportés sur des distances de plus en plus grandes. Cependant, comme je l'ai déjà dit, si nous faisons parcourir à ces animaux de plus longues distances d'une seule traite, cela leur cause plus de stress que si nous forçons les transporteurs à s'arrêter et à laisser les animaux se reposer durant sept ou huit heures avant de reprendre la route.

Mme Alaina Lockhart: J'imagine que je vois plutôt cela du point de vue des producteurs. Ils ont moins d'abattoirs locaux qu'avant et ils en ressentent les effets. C'est difficile de trouver un juste équilibre, comme vous y avez déjà fait allusion, mais nous devons également être conscients de certaines réalités sur le terrain. Je tiens tout simplement à m'assurer que votre évaluation en tiendra compte.

Je connais évidemment mieux la situation dans l'Est du Canada. Je comprends que nos activités sont de moindre envergure que le reste du Canada, mais je crois que notre région est aussi aux prises avec des défis colossaux.

Dr Jaspinder Komal: Oui. L'ACIA possède également des données sur les distances que parcourent ces animaux, parce que nos inspecteurs collectent de telles données. Nous avons analysé ces données, et nous croyons que près de 98 % de ces envois sont déjà en conformité avec les modifications proposées concernant le temps de transport.

Mme Alaina Lockhart: Ce sont d'excellentes données à avoir. Ma prochaine question portait justement sur la conformité. Je vous remercie donc de votre réponse.

Merci, monsieur le président.

• (1135)

Le président: Merci.

Monsieur Longfield, vous avez six minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Komal, merci de votre présence devant le Comité.

En ce qui concerne l'innovation, les choses ont passablement évolué depuis 1977. Je me souviens de 1977. C'était l'époque de la musique disco, et les vaches avaient des afros.

Des députés: Ah, ah!

M. Lloyd Longfield: Je me demande si les réseaux de transport suivent le rythme des changements dans le domaine, comme Mme Lockhart l'a mentionné en ce qui concerne la réduction du nombre d'abattoirs. Les technologies de transport évoluent-elles en vue d'essayer de suivre le rythme des changements concernant les abattoirs?

Dr Jaspinder Komal: Oui. Beaucoup de choses ont changé depuis 1977. En 1977, les animaux étaient principalement transportés par train. Actuellement, un grand nombre d'animaux sont transportés par camion. Il y a donc eu un changement à cet égard.

L'industrie s'est également adaptée considérablement et a vraiment réalisé un excellent travail. Cela inclut les producteurs, les transporteurs et tous les autres. L'industrie a élaboré des codes de pratique pour les animaux à la ferme et leur transport. À vrai dire, l'industrie élabore un code sur le transport; elle attend tout simplement que le Règlement entre en vigueur pour modifier son code en conséquence.

Les innovations sont nombreuses dans les réseaux de transport, même si nous aimerions en voir davantage. Il y en a beaucoup plus en Europe. Les camions en Europe sont équipés de distributeurs d'eau et de nourriture et de bien d'autres équipements. Cependant, au Canada, je crois qu'il y a beaucoup d'innovations en vue de protéger les animaux des gelures et de déterminer ce qu'il faut faire si le centre du camion devient trop chaud. Je crois que la formation des personnes qui manipulent les animaux permettra de stimuler cette innovation.

M. Lloyd Longfield: En ce qui concerne l'approche pangouvernementale que nous avons examinée dans le cadre d'une précédente étude et l'innovation et les améliorations qui seront peut-être nécessaires lorsque le nouveau règlement entrera en vigueur, je pense également aux activités de l'Agence des services frontaliers du Canada et aux retards à la frontière. Pouvez-vous nous expliquer comment l'ASFC collabore avec l'ACIA pour surveiller les retards à la frontière, le cas échéant?

Dr Jaspinder Komal: Oui. Nous travaillons très étroitement ensemble. L'ASFC fournit des services au nom de l'ACIA, et nous avons une entente avec l'ASFC. Son personnel est tout à fait conscient que des camions chargés d'animaux circulent et que des millions d'animaux traversent la frontière, en particulier dans l'Ouest canadien. Il y a un mécanisme pour informer d'avance l'Agence des services frontaliers du Canada de l'arrivée de ces envois qui ne doivent pas attendre longtemps à la frontière. C'est bien compris.

M. Lloyd Longfield: Il y a deux semaines, il était question à la Chambre du précontrôle et de la modification de certains règlements concernant le dédouanement pour les convois de marchandises et les personnes aux États-Unis. Cela a-t-il un effet sur cette discussion?

Dr Jaspinder Komal: Oui. C'est certain. Nous essayons aussi d'innover de notre côté en ayant notamment recours à l'échange d'information par voie électronique avec nos collègues du département américain de l'Agriculture. Nous avons mis en place un projet pilote dans quatre postes frontaliers de l'Ouest canadien où nous pouvons tout simplement échanger des signatures électroniques. Nous collaborons très étroitement avec l'APHIS du département américain de l'Agriculture, soit le service américain d'inspection vétérinaire et phytosanitaire qui s'occupe de la quarantaine, pour nous assurer que tout cela est fait. Oui. Ce sera très utile pour nous en ce qui concerne le précontrôle.

M. Lloyd Longfield: Les communications sont l'un des problèmes auxquels nous sommes tous confrontés. Les gens croient que rien n'est fait et veulent savoir comment l'information est diffusée à l'industrie et qui doit assumer le coût de certains changements nécessaires pour suivre le rythme des évolutions technologiques. Qu'est-ce qui est fait par l'entremise de votre processus de consultation? Je crois que M. Anderson vous a demandé si c'était une autre surprise. J'ai l'impression que l'industrie a été très bien informée tout au long du processus. Êtes-vous du même avis ou voyez-vous les communications comme un défi?

Dr Jaspinder Komal: Je crois que nous avons énormément consulté l'industrie et que nous avons beaucoup communiqué avec nos partenaires. Nous pouvons évidemment en faire davantage. J'aurais dû le mentionner dans la réponse que j'ai donnée plus tôt, mais nous prenons certaines mesures actuellement. Nous reporterons d'un an la date de mise en oeuvre de la version définitive du Règlement en vue de permettre à l'industrie de s'adapter. Cela donnera peut-être aussi l'occasion aux intervenants de l'industrie de collaborer avec nos collègues du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, s'ils ont besoin d'aide pour s'adapter aux changements. Par exemple, s'ils ont besoin d'un plus grand nombre de postes de repos sur la route, il faudra remédier à la situation, et nous leur donnons le temps de le faire.

• (1140)

M. Lloyd Longfield: Merci beaucoup. Comme il me reste 20 secondes, je pourrais partager mon temps avec...

Le président: Merci.

Je crois que nous nous arrêterons là. Si c'est un vote normal et que cela ne prend pas plus de temps qu'à l'habitude, nous aurons peut-être au moins le temps d'entendre certains témoins.

Aimeriez-vous ajouter quelque chose, monsieur Anderson?

M. David Anderson: Je crois que nous devrions y aller, mais j'aimerais que le Comité se réserve le droit de demander à M. Komal de revenir devant le Comité pour terminer son témoignage.

Le président: C'est d'accord, si le temps nous le permet.

La séance est suspendue.

• (1140)

_____ (Pause) _____

• (1225)

Le président: Nous reprenons notre séance sur le transport des animaux.

Pour le prochain groupe de témoins, nous avons Alain Manningham de l'Association québécoise des transporteurs d'animaux vivants et M. Bonnett de la Fédération canadienne de l'agriculture. Je vous souhaite encore une fois la bienvenue à notre réunion.

Nous accueillons également Toolika Rastogi, gestionnaire des politiques et de la recherche de la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux.

Je m'excuse que la réunion soit écourtée, mais nous vous laisserons le temps de faire tous vos exposés, puis nous verrons ce que nous ferons. Nous aurons peut-être le temps de faire une courte série de questions.

M. Manningham de l'Association québécoise des transporteurs d'animaux vivants a la parole en premier. Allez-y.

[Français]

M. Alain Manningham (président, Association québécoise des transporteurs d'animaux vivants): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je vous remercie de me permettre de m'exprimer devant vous.

Tout d'abord, je tiens à remercier mon député, Jacques Gourde, de m'avoir invité à témoigner devant le Comité aujourd'hui. Nous sommes très reconnaissants d'avoir la possibilité de communiquer au gouvernement nos préoccupations concernant le régime actuel de transport d'animaux vivants.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous faire part d'un problème réel et flagrant qui prend de plus en plus d'ampleur. Il s'agit du régime de sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, plus précisément en ce qui concerne le transport d'animaux inaptes.

Avant de nous engager dans le vif du sujet, nous voulons préciser une chose, afin d'éviter toute ambiguïté: le bien-être animal est très important pour notre association et pour nos membres. Plus encore, nous avons été les premiers à nous battre pour assurer le respect des plus hauts standards d'éthique en matière de transport d'animaux.

Les animaux sont notre gagne-pain. Parfois, cette réalité échappe aux gens à qui nous parlons du problème. C'est d'ailleurs grâce aux animaux que nous pouvons mettre du pain sur notre table.

Il faut aussi comprendre que nous avons toutes les raisons pécuniaires de protéger les animaux. En effet, un animal qui meurt en cours de transport est pour nous une perte sèche. Il s'ensuit aussi un problème de clientèle lorsque trop d'animaux meurent durant le transport.

Bref, nous avons toutes les raisons de protéger les animaux contre les mauvais traitements, et c'est d'ailleurs ce que nous faisons. Nous n'avons pas besoin d'une loi pour nous inciter à protéger les animaux. Nous respectons la loi scrupuleusement.

Par contre, ce que le régime actuel prévoit, c'est autre chose. À ce sujet, j'aimerais vous lire un extrait d'une décision unanime de la Cour d'appel fédérale rendue en 2009 dans l'affaire Doyon:

En somme, le régime de sanctions administratives pécuniaires a importé les éléments les plus punitifs du droit pénal en prenant soin d'en écarter les moyens de défense utiles et de diminuer le fardeau de preuve du poursuivant. Une responsabilité absolue, découlant d'un *actus reus* que le poursuivant n'a pas à établir hors de tout doute raisonnable, laisse au contrevenant bien peu de moyens de disculpation.

C'est fort. Ce sont les éléments les plus punitifs du droit pénal, sans les défenses, avec un fardeau de preuve allégé. On retient le pire du criminel, on réduit à presque rien le fardeau de preuve du poursuivant, c'est-à-dire l'Agence canadienne d'inspection des aliments, et on enlève tous les moyens de défense au supposé contrevenant. Comment nos députés ont-ils pu adopter une telle loi? Nous nous le demandons.

Cela dit, aujourd'hui, nous n'allons pas demander une procédure pénale ni un fardeau de preuve habituel, ni discuter d'un rabais de 50 %, tous des points qui pourraient poser problème. Nous sommes prêts à composer avec toutes les imperfections de cette loi, si le Parlement l'a adoptée. Cependant, nous réclamons le droit à une défense.

Nous voulons simplement parler du droit d'un innocent à plaider son innocence, droit qui est à la base de notre système démocratique.

Le paragraphe 18(1) de la Loi sur la santé des animaux exclut la diligence raisonnable. Pourtant, cette défense est prévue dans presque toutes les lois canadiennes. Il s'agit de plaider qu'on a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter la violation, ou encore que l'on croyait sincèrement et raisonnablement à un fait qui s'est révélé faux.

Illustrons la situation. Même si le transporteur a engagé un vétérinaire pour examiner le chargement, il pourrait quand même recevoir un avis de violation. En effet, si un animal a atteint une condition complètement indétectable, le transporteur demeure passible d'une amende.

Bref, on condamne des innocents. Nous voulons insister sur ce point. Si la défense de diligence raisonnable est admise, les transporteurs négligents seront tout de même condamnés. La seule différence entre permettre et ne pas permettre la défense de diligence raisonnable est de condamner des gens qui n'ont rien à se reprocher. Pourquoi condamne-t-on ces innocents?

• (1230)

Permettez-moi de vous donner un exemple de ce qui se produit régulièrement lors du transport d'animaux. Souvent, lors du chargement des animaux, nous n'avons pas beaucoup de temps pour les examiner. Le chargement se fait dans toutes sortes de conditions. Par exemple, en hiver, il fait très froid. Il y a certains animaux dont nous ne devons pas faire le chargement, mais qui se retrouvent quand même dans le chargement, soit parce que certains producteurs ont mal compris les règlements, soit parce qu'ils ont décidé de les dissimuler dans le groupe. Lorsque nous arrivons à l'usine, des gens sur place examinent les animaux et découvrent que certains n'auraient pas dû être transportés.

Souvent, ce sont des porcs ou du bétail que nous transportons. Les frais de transport du porc, par exemple, sont de 3 \$ par animal, alors que cet animal vaut peut-être 150 \$ ou 200 \$. Si un animal a été

dissimulé dans le groupe à notre insu et que nous n'avons pas vu son état, nous écopons alors d'une amende de 7 000 \$. Nous transportons beaucoup de têtes de bétail annuellement. Or, nous sommes considérés comme des récidivistes si trop de cas comme ceux-là arrivent. L'amende imposée à un récidiviste augmente chaque fois. Elle peut passer à 12 000 \$, puis à 20 000 \$. Je ne sais pas si vous comprenez le contexte, mais c'est un peu ainsi que les choses se passent.

En finissant, j'aimerais vous faire part de quelques statistiques.

Sur 10 pays ayant des régimes de sanctions administratives pécuniaires, dont l'Angleterre, l'Espagne, l'Allemagne et le Portugal, seul le Canada ne permet pas cette défense. Seulement le tiers des neuf régimes de SAP au pays l'écartent.

Je cite une autre statistique. En matière pénale, pour les mêmes accusations, moins de la moitié de celles-ci se traduisent par un paiement; en matière de SAP, c'est plus de 98 %. Y a-t-il plus de contrevenants en matière pénale? Bien sûr que non. Il s'agit des mêmes infractions. La différence est que, en matière de SAP, on ne laisse pas les gens se défendre. Cette différence massive fait en sorte que des innocents soient condamnés.

• (1235)

Le président: Je vais être obligé de vous arrêter ici, monsieur Manningham, car le temps alloué à votre présentation est écoulé.

M. Alain Manningham: C'est parfait, j'avais terminé.

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Bonnett, vous avez sept minutes.

M. Ron Bonnett (président, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci de me donner l'occasion de témoigner devant le Comité.

La plupart d'entre vous connaissent la FCA et savent qui elle représente. Je ne pense donc pas qu'il soit très utile de vous l'expliquer, mais je vais dire que les membres de la FCA représentent tous les producteurs agricoles.

Je vais parler de certaines préoccupations majeures des producteurs canadiens et présenter certaines de leurs recommandations, et je vous encourage à continuer de demander aux organisations de producteurs de quelle façon les modifications au règlement auront une incidence sur les diverses espèces. Ces organisations sont mieux placées pour donner des exemples tirés de leur industrie et pour parler de préoccupations liées aux différentes espèces ainsi que des exigences énoncées dans la réglementation proposée.

Dans l'ensemble, le transport des animaux d'élevage est un domaine dans lequel les producteurs ont vraiment à cœur de maintenir des normes de soins élevées. Le travail minutieux et acharné accompli grâce au Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage, dont la FCA est membre, continue de jouer un rôle important en donnant aux producteurs de bonnes indications scientifiques concernant les pratiques exemplaires en matière de soins offerts aux animaux pendant le transport.

Le Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage rassemble des producteurs, des intervenants de la chaîne de valeur, des scientifiques spécialistes du bien-être des animaux et des organisations non gouvernementales intéressées par les soins aux animaux d'élevage dans le but de collaborer à la rédaction de codes de pratiques que l'industrie doit suivre. Cette approche multipartite est la meilleure façon d'établir les principes directeurs nécessaires à l'amélioration continue des soins aux animaux.

Il ne fait aucun doute que le maintien par l'industrie de normes élevées de soins pendant le transport est une question de confiance du public qui a déjà fait l'objet de vérifications. Du point de vue du producteur, prodiguer aux animaux des soins de mauvaise qualité pendant le transport expose l'industrie à davantage de critiques du public, à la probabilité d'une réglementation accrue ainsi qu'à un prix inférieur attribuable à une perte pondérale ou à la fragilisation des animaux. Il est manifestement dans l'intérêt de l'industrie de s'efforcer d'améliorer sans cesse nos normes de soins aux animaux, notamment grâce aux assises réglementaires du système. Nous reconnaissons également qu'il est important que la réglementation canadienne soit conforme aux normes internationales.

Dans l'ensemble, nous aimerions remercier le ministère de proposer un langage réglementaire axé sur les résultats plutôt que sur des contraintes. Cette façon de procéder permet de mieux adapter la réglementation à l'évolution rapide des technologies et du marché. Cela dit, nous aimerions vous faire part de certaines préoccupations concernant les modifications réglementaires proposées.

Comme le Canada est très vaste, certains aspects de la production agricole intérieure sont tributaires du transport sur de longues distances, surtout pour la reproduction et la transformation. Au cours des dernières décennies, nous avons assisté à une diminution du nombre d'usines de transformation, ce qui a contraint les producteurs à transporter les animaux plus loin.

De façon similaire, comme le Canada fait partie des quelques pays de la planète qui exportent des aliments, les producteurs canadiens expédient des animaux dans de nombreux pays, et ils risquent donc de subir les conséquences de la diminution des intervalles entre les périodes d'abreuvement, d'alimentation et de repos. S'ajoute à cela l'exigence supplémentaire de répondre à des attentes raisonnables en matière de soins tout au long du déplacement, une fois que les animaux ont quitté le Canada.

Tous les efforts sont déployés pour assurer le respect et le dépassement des normes en matière de soins aux animaux une fois que la cargaison quitte le Canada, mais c'est plus facile à faire lorsque les entreprises et les pays sont bien connus. Par conséquent, on craint que cette exigence ne dissuade les gens de percer de nouveaux marchés ou de développer les marchés actuels en travaillant avec de nouveaux partenaires commerciaux à l'étranger. Nous soutenons le principe qui sous-tend l'exigence, mais nous aimerions qu'on indique clairement à l'industrie comment satisfaire cette exigence et contourner les éventuels obstacles au développement de marchés.

J'encourage le Comité à évaluer attentivement les répercussions possibles de la diminution des intervalles maximums en fonction du témoignage des organisations nationales de producteurs. Compte tenu de l'immense diversité de l'industrie et des différences énormes d'une espèce à l'autre, les intervalles devraient continuer de varier en fonction des meilleures données scientifiques disponibles. Nous avons donc demandé à l'ACIA de revoir les intervalles proposés et le résumé de l'étude d'impact de la réglementation afin d'examiner plus

attentivement l'incidence sur l'ensemble de la chaîne de valeur pour chaque type d'animal d'élevage.

En général, nous recommandons une prolongation de quatre heures pour toutes les catégories afin de tenir compte des circonstances imprévues qui surviennent rarement, mais inévitablement. Cette prolongation permettrait aux transporteurs d'animaux d'intervenir adéquatement dans les rares cas qui ne sont tout simplement pas prévus dans un plan d'urgence. Nous aimerions également nous assurer que l'exigence relative à un plan d'urgence ne prévoit pas de plan écrit. Bien souvent, dans le cas des transporteurs expérimentés, les itinéraires sont bien connus, et ils peuvent compter sur leur expérience pour atténuer les risques de retards importants.

• (1240)

Un accent accru sur la formation offerte aux transporteurs d'animaux améliorerait les résultats à mesure qu'ils comprennent mieux les animaux et les exigences réglementaires.

Les producteurs et les transporteurs d'animaux s'efforcent tous de réduire le stress et la souffrance que pourraient endurer les bêtes pendant le transport. Selon la race et la façon dont un animal a été élevé, sans oublier les affections inobservables, certains animaux sont plus habitués que d'autres au transport, au confinement et à la présence d'autres animaux. Les niveaux de stress diffèrent donc en fonction de nombreux facteurs. Les règles doivent être plus claires et définir l'étendue de la souffrance induite, disproportionnée et injustifiée, ce qui permettrait d'améliorer les soins aux animaux et les interprétations juridiques actuelles de manière cohérente et claire.

De plus, le terme « observable à l'oeil nu » devrait être ajouté au règlement dans l'intérêt de ceux qui sont responsables du chargement, du transport et du déchargement d'animaux fragilisés ou inaptes. De nombreuses affections peuvent faire en sorte qu'un animal est jugé fragilisé ou inapte au transport, mais elles ne sont pas toujours observables à l'oeil nu par les personnes responsables du transport. Ces personnes ne veulent jamais transporter à leur insu des animaux fragilisés ou inaptes. Sans ce terme, la confusion quant à savoir si ces personnes seraient tenues responsables d'une situation dans laquelle elles n'avaient pas un accès raisonnable à l'information ou ne voyaient pas de signe visible de la fragilisation ou de l'inaptitude au transport de l'animal pourrait poser des problèmes.

Nous recommandons également que l'ACIA propose une option de mise en oeuvre souple afin de donner aux petites entreprises le temps nécessaire à la formation adéquate des exploitants. On s'attend à ce que l'adoption de ces modifications se traduise par une demande considérable de formation, et il serait avantageux tant pour les employeurs que pour les employés d'accorder plus de temps dans le but d'échelonner cette formation.

L'industrie agricole a besoin d'une réglementation rigoureuse, mais applicable pour encadrer le transport sans cruauté des animaux d'élevage afin de maintenir et de renforcer la confiance du public tout en orientant l'industrie. Une fois que le règlement aura été mis à jour, nous resterons déterminés à travailler avec le Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage à la rédaction de codes de pratiques et à leur mise à jour ainsi qu'à la communication de renseignements aux organisations de producteurs.

Le président: Monsieur Bonnett, je vais devoir...

M. Ron Bonnett: Je veux juste ajouter une petite chose.

Hier soir, des transporteurs de volaille ont attiré l'attention sur la définition modifiée de « temps de transport ». Le temps nécessaire au transport entre la ferme et l'usine de transformation comprend maintenant le temps consacré à la consommation de nourriture et d'eau. On a expliqué que dans un poulailler, par exemple, quatre heures peuvent être nécessaires pour charger le camion, et vous venez soudainement de réduire le temps accordé. Je pense que vous devez consulter des gens du secteur...

Le président: Le sujet sera peut-être abordé pendant les questions, monsieur Bonnett. Merci beaucoup.

Madame Rastogi, vous avez sept minutes. Allez-y.

Mme Toolika Rastogi (gestionnaire, politiques et recherche, Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux): Merci beaucoup de me donner l'occasion de témoigner devant le Comité.

Je vais aborder trois points dans ma déclaration d'aujourd'hui. Premièrement, je vais vous parler un peu du secteur que nous représentons. Deuxièmement, je vais parler des modifications proposées au Règlement sur la santé des animaux et, troisièmement, de l'importance du bien-être des animaux pour obtenir la confiance du public.

La Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux, la FSCAA, est la seule organisation nationale qui représente les sociétés d'assistance aux animaux et les SPCA au Canada. La Fédération est un moteur de changements positifs et progressistes à l'échelle nationale qui visent à mettre fin à la cruauté envers les animaux, à améliorer leur protection et à promouvoir le traitement sans cruauté de tous les animaux grâce à l'adoption de mesures législatives efficaces, entre autres choses.

La FSCAA a été fondée en 1957 par souci du bien-être des animaux d'élevage. Elle a contribué à l'adoption par le gouvernement fédéral, en 1959, de la Loi sur l'abattage, sans cruauté, des animaux destinés à l'alimentation. En tant que membre fondateur du Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage, la FSCAA préconise l'amélioration continue des normes sur les soins aux animaux d'élevage qui figurent dans les codes de pratiques de l'industrie agricole du Canada.

Les sociétés d'assistance aux animaux et les SPCA, c'est-à-dire le secteur de la prévention de la cruauté envers les animaux, représentent l'un des plus vieux mouvements sociaux au Canada. La première loi canadienne de lutte contre la cruauté envers les animaux est entrée en vigueur en 1857, et la première SPCA canadienne a été fondée en 1869.

Le secteur de la prévention de la cruauté envers les animaux est un des principaux contributeurs au filet de sécurité sociale du Canada. Il comprend 115 sociétés d'assistance aux animaux et SPCA qui sont disséminées dans l'ensemble des provinces et des territoires, dans des collectivités urbaines et rurales, et qui interviennent à l'échelle locale et provinciale. Quarante pour cent des sociétés d'assistance aux animaux et des SPCA ont des pouvoirs d'application des mesures législatives provinciales et fédérales concernant la cruauté envers les animaux et leur maltraitance. Ce secteur emploie près de 2 000 employés à temps plein.

J'aimerais maintenant parler des modifications proposées au Règlement sur la santé des animaux.

Chaque année, le Canada produit plus de 700 millions d'animaux d'élevage, dont la majorité est envoyée à l'abattage. Le transport présente un risque élevé de souffrance et de maladie. De façon générale, nous estimons que l'élevage des animaux près de l'endroit

où ils seront abattus est préférable à un système agricole tributaire du transport sur de longues distances pour atteindre les objectifs de développement durable, qui consistent à réduire les répercussions environnementales et à améliorer la santé et les conditions sociales, l'efficacité et l'équité des conditions économiques ainsi que le bien-être des animaux.

Dans leur forme actuelle, les règles de transport révisées nuiraient au bien-être des animaux d'au moins quatre façons.

Premièrement, l'intervalle pendant lequel il est autorisé que les animaux soient transportés sans nourriture, sans eau et sans repos est encore beaucoup trop long dans le règlement modifié. Plus le transport des animaux est long, plus il est probable qu'ils en souffriront, et il existe des études scientifiques à ce sujet, par exemple la publication de Gonzalez et de ses collaborateurs sur les conditions de transport des bovins.

La durée totale des trajets, de la préparation initiale à la destination finale, c'est-à-dire tout le processus, doit être réduite. Par exemple, nous recommandons de remplacer la durée proposée de 36 heures pour les bovins et de 28 heures pour les chevaux et les porcs par la limite de 8 heures établie par le groupe scientifique indépendant d'experts en santé et en bien-être des animaux de l'Autorité européenne de sécurité des aliments.

Deuxièmement, le transport présente des défis importants pour ce qui est du bien-être et de la santé des animaux. Cependant, le règlement modifié autorise le transport sur de longues périodes de nombreux animaux « fragilisés » qui souffrent déjà d'autres blessures et d'autres affections, ce qui est inacceptable. Le règlement devrait considérer ces animaux comme étant inaptes au transport.

Troisièmement, le règlement modifié ne protège pas suffisamment les animaux contre les conditions environnementales extrêmes qu'ils peuvent subir pendant le transport. Ces conditions affaiblissent davantage leur organisme et s'ajoutent au stress que provoque le transport proprement dit. Le transport ne devrait pas être autorisé dans des conditions environnementales extrêmes. Les véhicules devraient être isolés et avoir une litière adéquate. De plus, il devrait être obligatoire d'avoir des systèmes de ventilation et de contrôle des conditions dans le véhicule pour prévenir les coups de chaleur et les engelures. Depuis 2009, la réglementation européenne exige que tous les véhicules routiers utilisés pendant de longs trajets soient munis de ce genre de systèmes.

Quatrièmement, il y a la densité de chargement, qui est en soi une variable essentielle qui doit être contrôlée pendant le transport. Le règlement doit donc contenir des règles claires, notamment sur la densité de chargement maximale, qui doivent faire l'objet d'inspections. Nous recommandons les limites de densité établies par le groupe scientifique indépendant de l'Autorité européenne de sécurité des aliments.

• (1245)

Ce sont les quatre sources de préoccupation dont je voulais vous faire part concernant les modifications proposées au règlement. Pendant la dernière ou les deux dernières minutes, j'aimerais parler de l'importance du bien-être des animaux pour restaurer la confiance du public.

La confiance du public dans le secteur agricole est essentielle au succès et au gagne-pain d'un grand nombre de producteurs et de collectivités. En 2016, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de l'Agriculture ont publié la Déclaration de Calgary, qui présente leur vision consensuelle des priorités en vue d'établir le prochain cadre stratégique pour l'agriculture. La confiance du public faisait partie des six aspects prioritaires qu'ils ont cernés. Dans ce contexte, les ministres ont expressément reconnu l'évolution des préférences alimentaires des consommateurs et le fait que les consommateurs s'attendent à ce que l'industrie soit transparente et à ce que les aliments soient produits de façon salubre, durable et responsable. Compte tenu du lien entre le bien-être des animaux et la salubrité des aliments, la production responsable, durable et salubre doit passer par des pratiques sans cruauté.

Un autre point qui est particulièrement pertinent pour la séance d'aujourd'hui est que les ministres ont réaffirmé leur soutien à un examen et à une modernisation continus d'une réglementation fondée sur des données scientifiques en ce qui a trait à la salubrité des aliments, à la santé et au bien-être des animaux et à la santé des plantes. Cet engagement englobe sûrement l'adoption de modifications au règlement sur le transport, qui est dépassé depuis longtemps, afin de tenir compte des travaux scientifiques récents et du point de vue d'autres instances internationales.

La confiance du public est tributaire d'une réglementation rigoureuse et efficace et de son application. Étant donné qu'il faudra peut-être attendre longtemps avant que le règlement modifié soit mis à jour — et il convient de noter que les règles en vigueur sont en place depuis plus de 40 ans —, il faut tenir compte des connaissances les plus récentes sur le bien-être des animaux et inclure les dispositions les plus progressistes pour que le règlement demeure pertinent pendant des années.

Le public se préoccupe plus que jamais du bien-être des animaux, et les préoccupations évoluent rapidement. Il est donc essentiel que les gouvernements soutiennent les producteurs dans la transition vers des systèmes qui...

• (1250)

Le président : Je vous prie de conclure, si c'est possible.

Mme Toolika Rastogi : Bien.

Il faut les soutenir pour qu'ils soient en mesure de répondre à la demande de produits obtenus sans cruauté.

Les Canadiens s'attendent à faire des choix alimentaires en fonction du budget de leur ménage, mais ils supposent que tous les produits vendus dans les épiceries sont obtenus sans maltraiter les animaux et que le gouvernement s'en assure, ce qui veut dire que nous aurions...

Le président : Merci, madame Rastogi.

Mme Toolika Rastogi : Merci beaucoup.

Le président : Nous avons le temps pour de brèves interventions de chaque côté.

[Français]

Monsieur Gourde, vous avez la parole pour six minutes.

M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC) : Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous.

Ma question s'adresse à M. Manningham.

Quand l'animal part de la ferme et qu'il est embarqué dans l'un de vos camions, devient-il entièrement votre responsabilité?

M. Alain Manningham : Les animaux sont entièrement notre responsabilité. Nous sommes prêts à l'assumer.

M. Jacques Gourde : Quand vous arrivez à l'abattoir et que vous procédez au déchargement, si un animal présente un problème, recevez-vous une contravention de l'Agence la journée même, ou bien dans un délai raisonnable, ou encore plusieurs semaines ou plusieurs mois après?

M. Alain Manningham : Généralement, nous recevons une lettre qui nous dit qu'un dossier a été ouvert dans le cas de cet animal et qui nous explique ce qui est arrivé. À ce moment, cela est transféré à un bureau de l'Agence.

M. Jacques Gourde : Combien de temps après les événements recevez-vous la lettre?

M. Alain Manningham : Avant de recevoir un document qui nous dit que nous sommes coupables, que nous avons commis une violation, cela prend entre 15 et 18 mois.

M. Jacques Gourde : On ne vous a donc pas appelé la journée même du déchargement, quand l'Agence a pris des photos de l'animal et produit un rapport. Les responsables ne vous ont pas demandé de revenir les voir et de vérifier auprès d'eux.

M. Alain Manningham : Non, non.

M. Jacques Gourde : Avez-vous eu la possibilité de faire pratiquer une contre-expertise par un vétérinaire que vous auriez payé vous-même, pour vous défendre?

M. Alain Manningham : Nous n'avons aucunement cette possibilité. Aussitôt que l'animal est déclaré inapte, il est abattu et nous ne pouvons plus revenir sur le sujet, c'est terminé. Par contre, nous recevons les documents plus tard.

M. Jacques Gourde : Les amendes vous sont-elles imposées entièrement? Si on découvre que le problème vient peut-être de la ferme, l'amende est-elle partagée ou en êtes-vous entièrement responsable?

M. Alain Manningham : L'amende va aux deux parties, au producteur et au transporteur. Or, je n'ai pas de pouvoir en cette matière. S'il est décidé que l'animal n'aurait pas dû être transporté, l'amende est automatique.

M. Jacques Gourde : Vous avez parlé d'une amende de 7 000 \$ dans le cas d'une première infraction, pour un animal qui vaut environ 200 \$. C'est donc 35 fois la valeur de l'animal. Dans le cas d'une deuxième infraction, c'est 60 fois sa valeur, et dans le cas d'une troisième, c'est 100 fois. Ces amendes sont-elles exagérées?

M. Alain Manningham : Oui. C'est très exagéré.

M. Jacques Gourde : Connaissez-vous des entreprises dans le même secteur que le vôtre qui ont arrêté de transporter des animaux après avoir reçu de telles amendes, parce que, sur les plans financier et de la compétitivité, elles n'étaient plus capables d'en assumer le risque? Cela pose aussi un stress énorme à l'entreprise et aux transporteurs, ceux qui font le chargement des animaux dans les camions, parce que c'est leur responsabilité de déterminer si ces animaux doivent être chargés dans leurs camions ou non.

M. Alain Manningham : Des entreprises ont dû fermer leurs portes. Les dirigeants avaient un certain âge, ils étaient sur le point d'abandonner, et cela leur a donné une bonne raison de le faire. Cependant, cela peut représenter des problèmes supplémentaires pour les nouvelles entreprises qui veulent démarrer dans ce domaine. La situation devient de plus en plus problématique.

M. Jacques Gourde : Avez-vous de la difficulté à trouver des employés pour conduire les camions?

Ils ont la responsabilité d'embarquer les animaux et de les livrer à l'abattoir. Il doivent aussi décider, avec les producteurs, s'ils embarquent ou non les animaux. Il y a toujours une certaine incertitude.

Est-ce que cela devient problématique?

M. Alain Manningham: Pour ce qui est d'engager des employés, c'est très problématique dans notre domaine. Le taux d'emploi y est très élevé. Les employés ont la responsabilité de bien faire leur travail. Nous leur confions des responsabilités qui sont les mêmes que celles de l'entreprise. En tant qu'entreprise, je suis responsable de mes employés. Certains d'entre eux peuvent mettre en péril l'entreprise s'ils ne font pas bien leur travail. Comme il n'existe aucun mécanisme de défense, une entreprise ne peut pas se défendre lorsque vient le temps de déterminer si elle est fautive ou non et si elle doit ou non payer une amende. Par exemple, un employé qui est mécontent parce que son employeur ne lui a pas octroyé d'augmentation de salaire peut lui causer des problèmes.

•(1255)

M. Jacques Gourde: En ce qui a trait à la formation de ces employés, est-ce qu'il faut beaucoup de temps avant qu'ils soient en mesure d'éviter les problèmes?

M. Alain Manningham: Nous investissons beaucoup d'argent dans la formation. Les abattoirs qui achètent ces animaux exigent que nous soyons formés. C'est le cas, du moins, dans la région où j'ai à faire de la livraison. Beaucoup de temps est investi dans la formation. Depuis quelques années, nous sommes obligés de former nos employés.

M. Jacques Gourde: Lorsqu'il y a un problème à l'abattoir, serait-il juste et raisonnable pour vous que l'Agence appelle le transporteur pour que vous puissiez procéder à une contre-expertise?

M. Alain Manningham: Ce serait juste.

M. Jacques Gourde: Merci.

[Traduction]

Le président: Je crois que vous allez partager votre temps, monsieur Drouin.

[Français]

M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Oui, je vais partager mon temps de parole avec M. Peschisolido.

[Traduction]

Je n'ai qu'une observation qui sera suivie d'une question. Monsieur Bonnett, vous avez abordé le sujet en parlant du transport des poulets.

Je sais qu'au chapitre V du règlement du Conseil européen relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations connexes, il est indiqué que la période maximale en Europe pendant laquelle les poulets peuvent être privés de nourriture et d'eau est de 12 heures. Cette période ne comprend toutefois pas le chargement et le déchargement, car c'est ce qu'il y a de plus stressant pour l'animal. On ne voulait pas que le transporteur soit responsable du respect du délai. En moyenne, il faut de trois à quatre heures pour charger et décharger les poulets, et on nous dit sans cesse que l'Europe est le meilleur exemple à suivre. Je vous invite tous les trois à répondre.

De plus, nous savons que les producteurs les privent de nourriture et d'eau de 8 à 12 heures avant le transport, ce qui signifie que la période dépasse 30 heures en Europe. Au Canada, nous voulons qu'elle soit moins longue, mais nous n'avons pas la même infrastructure en place. Je vous invite à donner votre point de vue, car on dit souvent que nous devrions suivre l'exemple européen.

Après tout, l'Europe ressemble au Canada, mais les Européens ne comptent tout simplement pas de la même façon que nous.

Madame Rastogi, monsieur Bonnett, monsieur Manningham, avez-vous des observations à ce sujet?

M. Ron Bonnett: Allez-y.

Mme Toolika Rastogi: Merci.

Je rappelle au Comité que le règlement en vigueur stipule que les poulets à griller et les poules pondeuses ne peuvent pas passer plus de 36 heures sans nourriture, eau, ni repos. L'intervalle européen dont vous parlez est de 12 heures. À ma connaissance, la durée des trajets est habituellement plus courte, et lorsqu'il est stipulé, par exemple, que les animaux doivent avoir accès à de l'eau dans les camions, ce genre de dispositions peut se révéler très utile pour allonger la période de transport. La durée des trajets doit absolument tenir compte de l'ensemble du processus, car les données scientifiques nous indiquent que l'on porte atteinte au bien-être des animaux lorsque la période sans nourriture et, plus particulièrement, sans eau est plus longue.

M. Ron Bonnett: J'en ai parlé à la fin de mon exposé. Hier soir, des producteurs de poulet se sont rencontrés, et ils ont dit que c'était une préoccupation, notamment en ce qui concerne le temps passé sans manger ni boire — peut-être pas tant sans eau que sans nourriture. C'est la raison pour laquelle j'ai dit dans mon exposé que vous devez tenir compte des différences entre les espèces quand vous parlez du temps de transport, car il peut y avoir des cas particuliers où des limites pourraient être nécessaires pour s'assurer de faire la bonne chose.

J'aimerais également parler d'un point soulevé dans l'exposé des représentantes de la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux, à savoir la recommandation d'une période maximale de huit heures. Je suis éleveur de bétail — ne m'en tenez pas rigueur — et je pense qu'en se limitant à une période maximale de huit heures, lorsqu'on est à deux ou trois heures de la destination, le chargement et le déchargement du bétail peuvent s'avérer très stressants pour les animaux.

Je crois qu'il faut adopter une vue d'ensemble des soins aux animaux et de leur bien-être plutôt que de risquer d'être parfois très serré dans le temps. Lorsque huit heures se sont écoulées et qu'on sait qu'on pourra décharger les animaux à leur destination finale dans une heure et demie, à quoi bon perdre tout le temps nécessaire pour les faire sortir du camion et les conduire dans un enclos? Même s'ils ont une période de repos, ils ne seront pas contents de retourner dans le camion.

Je pense que le système réglementaire doit adopter une approche axée sur les résultats, qui consiste à faire ce qu'il y a de mieux pour les animaux.

• (1300)

[Français]

M. Alain Manningham: Je dirais, comme M. Bonnett, que le stress le plus élevé pour les animaux survient lors du chargement et du déchargement. De nos jours, les éleveurs et les producteurs sont grandement conscients de la notion de biosécurité. On n'en a pas parlé, mais il y a cette notion de biosécurité lorsque nous faisons le chargement des animaux, surtout les animaux d'élevage, plus que ceux qui vont vers les abattoirs. Le fait de décharger les animaux dans des parcs pose un grand risque de transmission de maladies. Si ces maladies atteignent les fermes, elles entraînent des pertes financières. Comme M. Bonnett le disait, cela devrait être jugé en fonction des distances à parcourir. Je crois que la notion de biosécurité devrait être appliquée, puisqu'il y a une grande demande de la part de nos clients de ce côté.

En ce qui concerne les petits animaux qui sont transportés, par exemple les porcelets de 6 kilos, il est mieux de procéder à leur chargement et à leur déchargement juste une fois. Il faut les manipuler le moins possible, parce que les petits animaux n'ont pas une grande quantité d'eau. Il est mieux de faire le trajet d'un seul coup qu'en plusieurs étapes. C'est mieux pour les animaux.

M. Francis Drouin: Merci.

[Traduction]

Le président: C'est à peu près tout le temps que nous avons. Désolé.

[Français]

Madame Brosseau, vous avez six minutes.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux témoins de leurs présentations au sujet du transport des animaux et de leurs propositions de changement.

Monsieur Manningham, est-ce que vous pouvez nous parler de la formation des camionneurs? Je suppose qu'il y a une formation, puisqu'ils doivent placer les animaux dans un camion et les transporter durant une certaine période de temps. Ils ont la grande responsabilité de prendre soin de ces animaux. Est-ce que vous pouvez nous parler de l'expertise de ces camionneurs et de ces travailleurs?

M. Alain Manningham: Présentement, nous avons deux choix de formation en ce qui touche le transport. Il y a la formation américaine TQA, ou Transport Quality Assurance, qui est très bonne. Au Canada, il y a aussi le programme de certification CLT, ou Canadian Livestock Transport. Ce sont deux formations axées sur le bien-être animal. Elles englobent plusieurs autres aspects, comme les procédures à suivre en cas d'accident, ou encore les lois. En effet, c'est bien beau de transporter des animaux, mais il faut connaître les lois pour agir en conséquence. Les usines de transformation de viande exigent de plus en plus que nous suivions ces formations, puisqu'il y a une demande de la part de leurs clients, pour qui le bien-être animal est très important. Les usines exigent donc que les transporteurs soient formés.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Est-ce obligatoire présentement?

M. Alain Manningham: Ce n'est pas obligatoire dans le cas de toutes les usines, mais avec le nouveau règlement que l'Agence veut adopter, ce le sera.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Admettons qu'on veuille modifier les camions pour faire en sorte qu'ils soient chauffés, qu'il y ait plus de ventilation et de circulation d'air, ou même qu'ils aient de

l'équipement pour faire boire les animaux. Est-ce que vous avez une idée des coûts liés à cette transformation? Je sais qu'il y a des camions adaptés en Europe. Au Canada, des équipements supplémentaires sont installés lorsque les camions franchissent de longues distances pour les expositions d'animaux. Approximativement, quel serait le montant nécessaire à de telles modifications pour le transport des animaux d'élevage?

• (1305)

M. Alain Manningham: Je ne suis pas en mesure d'avancer un montant exact.

Cependant, en Europe, ce n'est pas nécessairement le même climat. Souvent, lorsqu'on parle de l'Europe, on parle de l'Angleterre ou de la France. Ces pays n'ont pas le climat nordique que nous avons ici.

C'est sûr que, dans le cas des porcs de génétique qui sont transportés au Mexique, par exemple, certains transporteurs ont l'équipement nécessaire pour fournir de l'eau aux animaux. Cependant, quand arrive l'hiver, ces dispositifs sont fermés, autrement ils gèleraient. Je vous dirais que de tels systèmes sont assez coûteux.

[Traduction]

Mme Ruth Ellen Brosseau: Madame Rastogi, pouvez-vous parler de la période de consultations? Nous savons que la loi est entrée en vigueur en 1977. De nombreuses années plus tard, nous avons eu une période de consultation de 10 ans. Pouvez-vous nous parler de vos échanges avec l'ACIA et des consultations?

Mme Toolika Rastogi: Oui. Merci beaucoup.

Le processus de consultation est en place depuis longtemps. L'Agence s'y est prise de plusieurs façons différentes pour présenter diverses propositions à l'ensemble des intervenants. Nous avons eu l'occasion de faire valoir notre point de vue, qui s'appuie sur des données scientifiques, par rapport à ce qui est important pour le bien-être des animaux pendant le transport. Nous avons donc présenté notre point de vue à maintes reprises, mais nous constatons habituellement que, dans les processus de consultation suivants, on n'y adhère pas autant qu'à celui de l'industrie, ce qui est un peu décevant.

Pour être plus précise, la dernière série de révisions concernant la nourriture, l'eau et les intervalles était un peu plus acceptable que les modifications proposées qui ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais nous étions tout de même un peu déçus.

Mme Ruth Ellen Brosseau: J'ai discuté avec des agriculteurs ce matin, et l'un d'eux a parlé du fait que nous savons tous que le transport est stressant pour les animaux, mais il arrive parfois qu'il soit plus stressant pour eux, surtout lorsqu'ils sont jeunes, de les charger et de les décharger pour essayer de les faire manger et boire que de tout simplement les laisser dans le camion dans le but de les faire parvenir le plus vite possible à destination. Pensez-vous qu'il serait préférable de modifier les camions, par exemple en y ajoutant un système d'abreuvement ou autres choses, plutôt que de faire un arrêt pour décharger les animaux?

De plus, Alain a parlé de biosécurité. C'est une autre question très importante, mais ce genre de système représente peut-être une option ou un compromis.

Mme Toolika Rastogi: Je pense que ce sont des points très importants, mais cela nous ramène à la durée de déplacement qui est fixée au départ. Lorsque les temps de transport sont plus courts, nous risquons moins une situation de crise dans laquelle il faut donner de la nourriture et de l'eau, et la manutention des animaux est plus limitée. Je répète que ce sont les déplacements extrêmement longs qui mettent en péril la sécurité alimentaire, compte tenu de la manipulation ou de la transmission de maladies, ou du risque encouru par les animaux pendant le chargement et le déchargement. Je partage entièrement l'opinion selon laquelle le chargement et le déchargement sont les aspects les plus stressants et qu'il est donc bon de prendre des mesures axées sur les résultats, mais dans le contexte d'une durée raisonnable de déplacement.

Le fait d'avoir des provisions dans les camions est une excellente mesure que nous recommandons, mais l'industrie ne pourrait pas nécessairement le faire immédiatement après l'adoption du règlement modifié. Si nous réussissons à faire adopter rapidement le règlement,

je pense alors que, pendant son entrée en vigueur, un délai pourrait être accordé pour l'application de certaines dispositions, afin que l'industrie ait le temps de se doter des technologies nécessaires pour donner de la nourriture et de l'eau aux animaux.

Le président: Merci, madame Rastogi.

C'est malheureusement tout le temps que nous avons, et je veux m'excuser encore une fois auprès des membres du Comité de cette séance écourtée, mais je suppose que c'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

[*Français*]

Merci, monsieur Manningham.

[*Traduction*]

Monsieur Bonnett, merci encore. Madame Rastogi, merci de vous être jointe à nous aujourd'hui.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>