



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 051 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 avril 2017

Président

M. Pat Finnigan

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 4 avril 2017

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.)): Bienvenue à notre 51^e séance. Conformément au paragraphe 108 du Règlement, nous poursuivons notre étude sur les modifications au Règlement sur la santé des animaux (Transport sans cruauté).

Nous avons un groupe très nombreux de témoins, ce matin, pour nous fournir de l'information et répondre à nos questions. Nous accueillons, du Conseil canadien du porc, Gary Stordy, gestionnaire des relations publiques, et Frank Novak, vice-président; des Producteurs de poulet du Canada, Steve Leech, directeur des programmes nationaux, Salubrité alimentaire et bien-être animal, et Mike Dungeat, directeur exécutif; de la Canadian Cattlemen's Association, Matt Bowman, directeur, et président des Beef Farmers of Ontario, et Brady Stadnicki, analyste des politiques; et enfin, de Metzger Veterinary Services, le Dr Kenneth Metzger, vétérinaire.

Bienvenue à vous tous. Nous allons amorcer les exposés des groupes. Sept minutes sont prévues pour chacun.

Monsieur Novak, voulez-vous commencer? Vous avez sept minutes.

M. Frank Novak (vice-président, Conseil canadien du porc): Merci.

Bonjour. Mon nom est Frank Novak, je suis un éleveur de l'Alberta et le premier vice-président du conseil d'administration du Conseil canadien du porc. Je suis accompagné de M. Gary Stordy, agent des relations avec le public et le gouvernement. Je tiens d'abord à remercier le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes pour nous avoir invités à comparaître et à discuter des modifications au Règlement sur la santé des animaux.

J'aimerais consacrer un peu de temps à décrire certaines des activités de l'industrie canadienne du porc concernant les soins et le transport des animaux et à expliquer pourquoi nous sommes inquiets des modifications proposées au Règlement sur la santé des animaux. J'aimerais premièrement souligner que le CCP représente plus de 7 000 éleveurs de porc à l'échelle du Canada. Ensemble, nous produisons plus de 25 millions d'animaux par année et créons plus de 100 000 emplois à l'échelle de notre industrie. L'activité économique que nous générons représente près de 24 milliards de dollars, et l'année passée, nous avons exporté pour 3,8 milliards de dollars en produits du porc.

Élever du bétail est un engagement constant — 24 heures par jour, 365 jours par année —, et ceux qui s'en chargent prennent cette responsabilité très au sérieux et la considèrent comme beaucoup plus qu'un emploi. Les éleveurs de porc veulent s'assurer que les animaux arrivent à destination dans les meilleures conditions possible. Les éleveurs de porc canadiens appliquent les normes de

qualité les plus strictes. Les éleveurs inscrits démontrent leur engagement aux normes nationales sur la salubrité des aliments et le soin des animaux dans le cadre du programme canadien d'assurance de la qualité appelé l'AQC, l'Assurance qualité canadienne. Pour être inscrit à ce programme, l'éleveur se soumet à une évaluation annuelle de sa conformité aux exigences de l'AQC.

Les éleveurs reconnaissent l'importance du bien-être des animaux et ont dirigé le processus de mise à jour du code de pratiques pour le soin et la manipulation des porcs sur nos fermes. Publié en 2014, ce code de pratiques mis à jour s'est appuyé sur un débat scientifique éclairé qui dépasse de loin les exigences minimales et contient des dispositions pour d'autres changements progressifs à venir.

J'aimerais également souligner que l'industrie du transport du bétail est en train de mettre à jour le code de pratiques pour le transport de bétail, et les éleveurs de porc prévoient participer à son élaboration. Les éleveurs élèvent leurs animaux selon des normes très strictes pour garantir un produit sain, sûr et de haute qualité, et il est dans notre intérêt supérieur de maintenir cette qualité pendant le transport.

Les éleveurs et transporteurs de porc suivent des cours spécialisés qui traitent des besoins particuliers des animaux en transport. Le personnel apprend à manipuler les porcs, à les charger et les décharger, à tenir compte des conditions atmosphériques, à réagir aux situations d'urgence et à comprendre les effets possibles de ces mesures sur le bien-être des animaux. Les outils comme le programme de formation portant sur le bétail canadien ou, en particulier pour les porcs, le programme d'assurance de la qualité du transport sont obligatoires pour quiconque veut manipuler ou transporter des porcs vers les installations soumises à l'inspection du gouvernement fédéral.

Le CCP appuie le passage à un règlement axé sur les résultats et reconnaît la nécessité d'une amélioration constante, y compris en matière de prévention de tout stress indu pour les animaux pendant le transport. Nous pensons que le bien-être des animaux dépend d'une vaste gamme de facteurs, notamment l'état du véhicule, les conditions atmosphériques et la manipulation. Il est difficile de décrire toutes les situations possibles.

Les démarches axées sur les résultats offrent aux transporteurs et aux manipulateurs d'animaux la flexibilité nécessaire pour assurer le bien-être des animaux en établissant des pratiques exemplaires harmonisées aux exigences réglementaires. C'est pourquoi nous ne comprenons pas bien les raisons pour lesquelles l'ACIA a choisi d'avoir recours tant à des mesures normatives, comme la période sans aliments et eau, qu'à des mesures axées sur le résultat pour régler le même problème. Nous estimons que c'est inutile.

Le CCP n'est pas d'accord avec la proposition de réduire la période maximale sans aliments et sans eau de 36 à 28 heures. D'après nous, cette durée normative ne contribue en rien à l'objectif d'améliorer le bien-être des animaux et représente un recul par rapport aux progrès qu'on réaliserait en concevant et en appliquant des dispositions réglementaires fondées sur des données scientifiques impartiales.

Très peu de données scientifiques permettent de conclure, comme le prétend l'ACIA, que ce changement améliorera le bien-être des animaux et réduira le risque de souffrance pendant le transport. Même lorsqu'elle prétend que cette prise de position donne lieu à des exigences claires et fondées sur la science, l'ACIA ne cite aucune recherche démontrant les effets des longs trajets sur les porcs. Le peu de données disponibles sur le transport ne couvre que les porcs de marché. Aucune donnée n'a été présentée pour les porcs sevrés précocement, les porcs d'engraissement ou les porcs reproducteurs.

• (1105)

Dans notre industrie, quand les déplacements durent de 28 à 36 heures, c'est pour le transport de porcelets sevrés en isolement vers les nourriceries du Midwest des États-Unis. Ces expéditions ont un faible taux de mortalité, et les nourriceries des États-Unis déclarent un rendement exceptionnel des porcs à leur arrivée. Il s'agit là de porcs sevrés récemment qui ont de toute façon une ration quotidienne d'aliments et d'eau très faible pendant les premiers jours, même s'ils ne sont pas transportés. Il est déraisonnable de s'attendre à ce que ces animaux mangent beaucoup, voire du tout, pendant cette période.

Faire des arrêts compromet également leur biosécurité et accroît le risque d'exposition aux maladies. Le débarquement des porcs suscitera énormément de stress, ce qui provoque des maladies et des pertes par mortalité. Ces deux choses ne font rien pour améliorer le bien-être des animaux.

En 2016, les éleveurs canadiens ont expédié plus de 20 millions de porcs de marché vers des établissements sous inspection fédérale. Selon nos données, ou les données publiques de l'ACIA, 0,3 % des animaux expédiés sont arrivés malades, blessés ou morts. Cela me dit que nous n'avons pas un grave problème. J'en conclus plutôt que nous pouvons toujours nous améliorer. Les pertes subies dans les déplacements de longue durée sont souvent moindres, plutôt que le contraire.

Le CCP appuie les efforts déployés pour améliorer le bien-être des animaux, mais nous pensons que nous pouvons mieux progresser en concevant et en mettant en oeuvre des dispositions réglementaires axées sur les résultats qui sont fermement basées sur des données scientifiques impartiales.

J'aimerais également ajouter qu'une recherche sur la capacité des porcs sevrés récemment de tolérer le transport sur de longues distances a été entreprise à l'Université de la Saskatchewan. Ce projet déterminera la durée maximale raisonnable de transport n'ayant aucun effet important sur le bien-être des porcs. Nous recommandons que le Règlement ne soit pas modifié — du moins pas cette section — jusqu'à ce que cette recherche soit achevée.

Pour terminer, je remercie le Comité de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. Merci.

Le président: Merci, monsieur Novak.

C'est maintenant au tour des Producteurs de poulets du Canada.

Monsieur Dungate, vous avez sept minutes.

M. Mike Dungate (directeur exécutif, Producteurs de poulet du Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je suis accompagné de mon collègue Steve Leech.

Les Producteurs de poulet du Canada sont reconnaissants de l'occasion qui leur est donnée de formuler des commentaires sur le projet de dispositions réglementaires portant sur le transport des animaux.

Les 2 800 producteurs de poulet du Canada admettent volontiers l'importante responsabilité qu'ils doivent assumer concernant les soins aux animaux, et ils la prennent très au sérieux. Les PPC sont fiers de leur approche progressive de longue date en matière de soins aux animaux. Nous avons depuis 2009 un programme de soins aux animaux vérifié par un tiers et obligatoire. Par rapport à tous les autres programmes qui existent, le Programme de soins aux animaux des PPC est le seul à établir une seule norme nationale pour l'ensemble de la production de poulet, et il fait l'objet d'audits annuels par un tiers. C'est aussi le seul programme qui peut garantir l'application de normes pour les animaux dans toutes les fermes du Canada.

Notre programme a des fondements crédibles en ce sens qu'il a été conçu en fonction du code de pratiques établi par le Conseil national pour les soins aux animaux. Le CNSA est un chef de file mondial qui mise sur un vaste éventail de parties prenantes aux perspectives diverses pour concevoir des codes de pratiques rigoureux et solides.

Nous voulons aller plus loin, et c'est la raison pour laquelle nous demandons, dans le prochain Cadre stratégique pour l'agriculture, un protocole de reconnaissance sur les soins des animaux semblable à celui que nous avons sur la salubrité des aliments. Nous croyons que cela offrirait une assurance supplémentaire, ce qui favoriserait la confiance du public dans l'agriculture.

À la lumière de notre engagement envers les soins des animaux, les PPC estiment que les dispositions réglementaires visant le transport devraient se fonder sur la science et être conçues de manière à fonctionner de concert avec la réglementation visant la salubrité des aliments. Ils ne peuvent être conçus en vase clos. Elles doivent tenir compte de la structure opérationnelle de la production canadienne et être élaborées compte tenu de la façon dont elles seront interprétées par les tribunaux. Vous trouverez dans le mémoire soumis par les PPC au Comité nos observations complètes et les mesures réglementaires proposées. Aujourd'hui, nous allons aborder des sujets de préoccupation particuliers, soit la définition de la souffrance; les changements relatifs aux intervalles maximaux relatifs à l'accès à l'eau, aux aliments et au repos; et l'évaluation des animaux fragilisés ou inaptes. Je ne vais manifestement pas essayer de traiter de tous les sujets en sept minutes, mais je vais donner les grandes lignes.

La première préoccupation est liée à la définition de « souffrance ». Dans l'actuel Règlement sur la santé des animaux, on parle de « souffrances indues » ou de « souffrir indûment », alors qu'on a complètement retiré de la version proposée les termes « indues » et « indûment ». Les PCC estiment qu'il faut maintenir ces termes dans le Règlement.

La Commission de révision agricole du Canada et la Cour d'appel fédérale ont déjà établi un équilibre entre les exigences en matière de bien-être des animaux et les pratiques normales et légales des agroentreprises dans le transport des animaux et des poulets. L'inclusion des mots « indues » et « indûment » permet aux tribunaux de déterminer si la souffrance était « injustifiée ou disproportionnée ». En l'absence des mots « indues » et « indûment », toute souffrance serait illégale, et les fermiers risqueraient constamment de se retrouver devant les tribunaux. Les PPC estiment que le maintien des termes « indues » et « indûment » dans le Règlement permettra de garantir l'atteinte des objectifs du Règlement sans que cela nuise trop à l'industrie.

Passons maintenant à la durée du transport — et je parle plus particulièrement de l'intervalle pour les poulets. Selon le projet de règlement, la durée de transport des poulets serait réduite de 36 à 24 heures. C'est une réduction d'un tiers, pour le transport des animaux. Cependant, les répercussions sont bien plus sérieuses, car selon les dispositions réglementaires proposées, le retrait des aliments, qui représente de six à huit heures, serait maintenant calculé dans le cadre de cet intervalle maximal, alors qu'il ne l'était pas auparavant. En réalité, il faudrait désormais embarquer, transporter et débarquer les poulets en vue de leur transformation dans une période maximale d'environ 16 à 18 heures, ce qui correspond plutôt à une réduction du temps de transport de 50 %. Ce n'est pas de l'amélioration continue; c'est un changement radical.

Le retrait des aliments est lié à la salubrité des aliments. C'est à cela que nous estimons qu'il faut prêter attention. Outre le Règlement sur la santé des animaux, l'ACIA applique le Règlement sur la salubrité des aliments, lequel vise à limiter la propagation d'agents pathogènes dans les carcasses et, ainsi, à réduire les risques pour la santé publique. Les mesures réglementaires proposées concernant le transport compromettraient la salubrité des aliments, et les décisions de l'industrie devraient opposer santé humaine et bien-être animal. Pour éliminer les incohérences entre les exigences de l'ACIA en matière de salubrité des aliments et en matière de soins des animaux, il faudrait modifier l'intervalle maximal pour qu'il commence au moment du retrait de l'eau et non des aliments.

• (1110)

Au Canada, les poulets ont accès à de l'eau jusqu'au moment où ils sont chargés pour le transport. D'après les PPC, on pourrait envisager de réduire radicalement la durée de transport de 50 % s'il existait des données scientifiques absolues et incontestables. Nous n'entrerons pas dans les détails, mais le mémoire de consultation de M. Trevor Crowe, de l'Université de la Saskatchewan, soulève d'importantes questions sur les données scientifiques à l'appui de la proposition. C'est un document détaillé présenté par un chercheur sur le bien-être des animaux qui est reconnu mondialement, et je pense que le Comité devrait se pencher sur ce mémoire.

Selon le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de l'ACIA, des changements sont nécessaires afin de mieux harmoniser les dispositions avec les normes des partenaires commerciaux internationaux du Canada et les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux. Cependant, il y a peu d'uniformité entre les partenaires commerciaux en ce qui a trait aux intervalles pour l'accès à l'eau, aux aliments et au repos pour les poulets. Aux États-Unis, les règlements fédéraux sont muets sur la durée du transport; il n'y a que des lignes directrices de l'industrie.

En Australie — l'un des États mentionnés aux fins des mesures réglementaires proposées —, on indique que le temps sans eau ne doit pas dépasser 24 heures pour les poulets, et qu'il ne faut pas retirer les aliments aux poulets plus de 12 heures avant le transport.

Le total des 24 heures et des 12 heures correspond à nos 36 heures actuelles, même si on prétend que c'est 24 heures. Ils ne voient pas, cependant, que la réglementation ne couvre pas que la durée du transport. Ils étendent ce qui est considéré comme étant la durée du transport.

En Europe, l'intervalle maximal pendant lequel les poulets ne peuvent avoir accès aux aliments et à l'eau est de 12 heures. Cependant, cela n'inclut pas le temps de chargement et de déchargement. Concernant ce que M. Novak a dit, il est intéressant que le temps requis pour le chargement et le déchargement ne soit pas inclus dans l'intérêt du bien-être des animaux. Ils ne veulent pas qu'on charge et décharge les oiseaux rapidement dans le seul but de respecter les exigences. Ils veulent qu'on y consacre le temps nécessaire pour que ce soit fait convenablement.

• (1115)

Le président: Je vais vous demander de conclure rapidement. Nous sommes...

M. Mike Dungle: Oui.

Si vous comptez quatre heures pour le chargement et trois heures pour le déchargement, l'intervalle maximal sans aliments, sans eau et sans repos, en Union européenne, est de 19 heures. D'après ce que nous comprenons, le retrait des aliments ne dépassant pas 12 heures s'ajoute à cela, ce qui donne un total de 31 heures. Étant donné qu'il n'y a pas d'harmonisation à l'échelle internationale, pour en revenir à une perspective axée sur une espèce particulière, nous sommes prêts à passer de 36 à 28 heures, mais pas à dépasser l'échéancier de transport actuel.

Je vais passer immédiatement à l'expression « observable visuellement » et terminer en disant...

Le président: Je suis désolé, mais notre temps est très limité et je vais devoir vous...

M. Mike Dungle: Je vais conclure. Je m'arrête et je conclus.

Le président: Merci.

M. Mike Dungle: Les PPC vont continuer de jouer leur rôle de leadership en matière de bien-être des animaux, que ce soit sur la ferme ou pendant le transport. Nous avons le seul programme sur lequel les détaillants et les restaurants peuvent compter avec confiance pour garantir à leurs clients et à tous les Canadiens que le poulet qu'ils vendent a été élevé en application du programme le plus crédible au Canada — un programme obligatoire soumis aux audits d'un tiers.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dungle.

Nous allons maintenant écouter M. Bowman, de la Canadian Cattlemen's Association.

Vous avez sept minutes.

M. Matt Bowman (directeur et président, Beef Farmers of Ontario, Canadian Cattlemen's Association): Je vous remercie de nous avoir invités à venir vous parler aujourd'hui. Je suis Matt Bowman, et ma famille et moi élevons du bétail à Temiskaming, en Ontario.

Je suis en ce moment le président des Beef Farmers of Ontario, et je siège au conseil d'administration de la Canadian Cattlemen's Association. La CCA est la voix nationale des 68 000 élevages bovins et parcs d'engraissement du Canada. Je suis accompagné de Brady Stadnicki, qui fait partie du personnel de la CCA à notre bureau d'Ottawa.

Le transport est un élément crucial des activités modernes de production, de commercialisation et de distribution des bovins. Tous les bovins sont transportés au moins une fois dans leur vie. Pour bien transporter les bovins, il faut posséder des compétences particulières et accorder une grande importance aux décisions qui se prennent avant le transport, ainsi que veiller à ce que les animaux soient aptes à faire le voyage en entier et non seulement à grimper dans le camion.

Pour l'industrie du boeuf, il est primordial de donner de bons soins aux animaux et de veiller à leur bien-être, et les producteurs continuent de veiller à offrir la meilleure vie possible à leur bétail. Aux fins de cette approche proactive, il faut veiller au maintien de la santé des animaux, réduire au minimum le stress au moment de la manipulation, du traitement ou du transport des animaux, et continuellement mettre à jour nos pratiques et innover.

En ce qui concerne la compréhension des effets du transport sur le bétail, l'industrie canadienne du boeuf n'est pas restée à l'arrière-plan. De concert avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, les milieux universitaires, les spécialistes du bien-être des animaux, les vétérinaires, les camionneurs et les groupes de défense des animaux, les producteurs de bétail ont investi d'importantes sommes dans la recherche visant à faire le suivi du rendement de l'industrie et à trouver des moyens de réduire au minimum le stress que les animaux subissent.

Selon les rapports de recherches canadiennes, les résultats pour les bovins transportés au Canada sont très positifs. Des études ont démontré que 99,95 % des animaux transportés sur une longue distance parcourue en plus de quatre heures se rendent à destination sans incident, et que 99,98 % des animaux transportés sur une courte distance parcourue en moins de quatre heures arrivent à destination sans blessures.

Nous voulons nous assurer que de nouvelles dispositions réglementaires n'auront pas pour effet de nous éloigner davantage du 100 %. Nous estimons que nos résultats sont positifs, mais cela n'a pas empêché l'industrie de constamment chercher des façons de les améliorer. Les chercheurs sont toujours à explorer des aspects plus particuliers du transport du bétail et à voir les effets qu'ils produisent sur le bien-être des animaux. Entre autres, on compare le stress causé au bétail quand on le fait descendre pour ensuite le faire remonter dans le véhicule, par rapport au stress de faire le voyage en entier sans pause, et on étudie les effets de la température, de la façon dont les remorques sont conçues, des densités de chargement et de la façon de conduire du camionneur.

De plus, il est important de comprendre si les arrêts en cours de route ont effectivement pour effet d'atténuer le stress. Par exemple, les arrêts peuvent faciliter la transmission de maladies respiratoires et autres, en particulier chez les animaux vulnérables.

En ce qui concerne les modifications réglementaires proposées, les éleveurs bovins du Canada, comme l'ACIA, ont comme objectif de continuellement améliorer la santé et le bien-être des animaux. La CCA est d'avis que toute modification réglementaire doit se fonder sur des données scientifiques et, dans tous les cas possibles, utiliser des lignes de conduite axées sur les résultats qui visent l'animal. La CCA croit que pour qu'une nouvelle règle soit utile, la recherche à l'appui doit se faire en fonction de bovins commerciaux, de remorques et de conducteurs parcourant des distances typiques, et ce, dans des conditions typiques du Canada.

La CCA appuie les efforts déployés pour moderniser la réglementation en éclaircissant certaines définitions et en prenant des dispositions réglementaires moins normatives et plutôt axées sur

les résultats. Cependant, nous sommes préoccupés par certains aspects des dispositions réglementaires proposées et par les effets qu'elles pourraient produire sur notre industrie.

Premièrement, nous sommes préoccupés par le changement du nombre maximal d'heures de transport du bétail, lequel a été réduit de 48 à 36 heures. La géographie, le climat et l'infrastructure qui forment le contexte de l'industrie bovine canadienne sont très différents par rapport à d'autres endroits, comme l'Union européenne, et les règles qui s'y appliquent ne peuvent pas tant s'appliquer au contexte canadien, d'après la CCA.

Il existe très peu de données démontrant qu'un changement normatif visant le nombre d'heures pendant lesquelles le bétail peut être transporté réduira encore plus le petit nombre de résultats négatifs dans l'industrie bovine. Au lieu de cela, la CCA croit que les dispositions réglementaires devraient correspondre à une approche basée sur les résultats, ce qui permettrait aux conducteurs expérimentés et compétents de faire preuve de jugement et de transporter le bétail du point A au point B le plus sûrement et le plus efficacement possible.

La CCA recommande aussi la réalisation d'études supplémentaires sur les intervalles entre les arrêts et la durée du transport avant toute modification de la réglementation afin d'éviter les effets négatifs involontaires sur le bien-être des animaux. De plus, la CCA recommande que la période de grâce de quatre heures dans la durée du transport soit maintenue, car il faut une flexibilité raisonnable en cas de circonstances imprévues lors de déplacements sur de longues distances.

La CCA s'inquiète aussi de ce que le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et l'énoncé des coûts et avantages que la proposition comporte ne représentent pas avec exactitude l'industrie bovine. On n'y reconnaît pas non plus que les producteurs vont devoir assumer la majorité des coûts supplémentaires causés par ces dispositions réglementaires. La CCA s'inquiète de la capacité des postes de repos existants compte tenu du volume accru, ainsi que de la pertinence des emplacements des postes de repos existants à l'échelle du Canada.

● (1120)

Avant l'entrée en vigueur de nouvelles règles, j'ai recommandé que l'ACIA fournisse une analyse qui est davantage axée sur le secteur.

Enfin, des préoccupations ont été exprimées par rapport au transfert de l'exigence liée à la responsabilité et à certaines des définitions proposées, et nous serions heureux d'en dire davantage à ce sujet un peu plus tard pendant les questions.

En terminant, je tiens à dire que les producteurs de bovins travaillent sans relâche pour apporter des améliorations concrètes à la santé et au bien-être des animaux dans toutes les facettes de l'industrie. À mesure que nous progressons, il est essentiel que toutes les modifications réglementaires contribuent également à apporter de véritables améliorations au bien-être des animaux plutôt que de nuire involontairement aux nombreux résultats positifs obtenus par l'industrie à l'heure actuelle.

Merci de nous avoir donné l'occasion de témoigner. Nous avons hâte de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bowman.

Nous allons maintenant passer au représentant de Metzger Veterinary Services.

Dr Kenneth Metzger (vétérinaire, Metzger Veterinary Services): Merci, monsieur le président.

Je sais ce que vous vous demandez tous. Qui est Ken Metzger, et pourquoi est-il ici?

Je ne représente pas une organisation nationale qui regroupe des milliers de personnes. Je n'ai qu'une petite clinique vétérinaire à Linwood, en Ontario, mais je suis aux premières lignes, et ma clinique offre des services vétérinaires à environ 10 % des producteurs de porc et 75 % des producteurs de boeuf de l'Ontario.

En lisant la *Gazette du Canada*, j'ai eu peur que le gouvernement puisse être juste assez naïf pour croire ces modifications fantaisistes et pour qu'il les mette en oeuvre. J'ai donc écrit à mon député fédéral, à mon député provincial ainsi qu'au Dr Kiley pour leur faire part de mes préoccupations, et je suppose que c'est ce qui explique ma présence ici aujourd'hui. Merci de m'avoir invité.

L'une des principales modifications proposées dans la *Gazette* ferait passer le délai de transport maximal de 52 à 36 heures pour le bétail, et de 36 à 28 heures pour les porcs. Il ne faut pas que cela entre en vigueur, car notre industrie en Ontario serait gravement perturbée. N'oubliez pas que les porcs ne peuvent pas être déchargés et rechargés pour des raisons liées à la biosécurité.

Chaque semaine en Ontario, nous faisons venir 8 000 porcelets nouvellement sevrés de la Nouvelle-Écosse et du Manitoba. Les camions ne peuvent pas faire le trajet en 28 heures, ce qui signifie qu'il faudrait mettre fin à cette pratique. Un bon nombre de producteurs néo-écossais seraient contraints de fermer leurs portes. Une grande partie des fermes manitobaines appartiennent à des producteurs ontariens, qui s'en servent pour leur production de porcs en Ontario, et beaucoup de ces fermes devraient être vendues.

De plus, l'Ontario n'est pas autorisé à transformer suffisamment d'animaux, et nous devons être en mesure d'acheminer nos porcs vers le marché manitobain pour l'abattage. En outre, chaque année, plus de 100 000 bovins du Manitoba devraient être déchargés inutilement, alors que le trajet se fait actuellement d'une traite.

Aucune donnée scientifique ne prouve que des délais de transport plus courts amélioreraient le bien-être des animaux. En fait, la recherche montre que le chargement et le déchargement sont la partie la plus stressante du transport et celle où la plupart des blessures se produisent.

On affirme également que les veaux deviennent déshydratés pendant le trajet. C'est tout simplement faux, car leur panse peut contenir de 5 à 10 gallons. Pensez-y bien. Le conducteur boira peut-être trois litres d'eau, mais les veaux ont déjà 30 litres d'eau dans leur panse. Ils ne sont pas plus affamés compte tenu encore une fois de la grande capacité de leur panse et parce qu'ils mangent de la paille dans le camion.

On a déjà mentionné que le déchargement inutile du bétail manitobain à Thunder Bay présente un risque en matière de biosécurité. Chaque année, dans notre propre clinique, nous faisons un sondage sur la santé du bétail auprès de nos producteurs. Nous constatons toujours que le taux de maladies des veaux de l'Ontario et du Québec est le double de celui des veaux de l'Ouest qui sont transportés sur de longues distances. Les délais de transport actuels fonctionnent très bien. Les veaux de l'Ouest arrivent en Ontario en excellente santé.

Si les membres du Comité estiment qu'ils doivent être rassurés à ce sujet, je les encourage tout simplement à ouvrir leur ordinateur portable, à aller sur Twitter, à chercher « Ken Schaus » et à prendre une minute pour regarder des vidéos du déchargement de veaux de l'Ouest en Ontario. Ils auront ainsi l'heure juste.

Dans la deuxième principale partie de la *Gazette*, il est question d'une série de modifications aux définitions. Je tiens maintenant à être bien clair. Le seul groupe qui profiterait et qui se soucie de ces définitions exactes est l'ACIA, car elle s'en sert pour infliger des sanctions administratives pécuniaires. En quatre ans et demi, l'ACIA a infligé plus de 1 000 sanctions administratives pécuniaires, ce qui lui a permis d'obtenir 8,5 millions de dollars en amendes. À mon avis, de nombreuses sanctions reçues par mes clients étaient injustifiées.

Kathy Zurbrigg, une étudiante au doctorat à l'Université de Guelph qui travaille maintenant à Ontario Pork, a présenté ses travaux de recherche à l'ACIA. Je les ai ici. Ils portent sur les pertes de porcs en cours de transport, ce qui signifie que les animaux sont morts dans le camion en route vers l'abattoir. Elle a constaté qu'une grande partie de ces porcs avaient des lésions cardiaques qui ont causé leur mort, et qu'il aurait été impossible pour les producteurs ou les transporteurs de savoir quels porcs étaient concernés, s'ils allaient mourir et, le cas échéant, à quel moment.

● (1125)

Ces porcs sont tout simplement morts, et ce n'est la faute de personne. L'ACIA croit pourtant que c'est attribuable à l'entassement, même si la recherche scientifique la contredit. La recherche scientifique ne semble pas influencer l'ACIA, qui continue d'infliger des sanctions administratives pécuniaires pour cette raison.

J'aimerais vous donner un autre exemple des conséquences désastreuses qu'auraient ces modifications aux définitions. Selon l'alinéa 136(1)f, tout animal ayant un « léger problème de mobilité » serait considéré comme fragilisé et ne pourrait être transporté que s'il est isolé, embarqué le dernier et débarqué le premier, et ainsi de suite. Chaque année en Ontario, des dizaines de milliers d'animaux ont un léger problème de mobilité. Il serait donc tout simplement impossible pour l'industrie de se conformer à cette règle.

En résumé, j'implore les membres du Comité de faire la bonne chose. Ne cédez pas aux défenseurs des animaux, qui ont des objectifs irrationnels. Ne faites pas en sorte qu'il sera encore plus facile pour l'ACIA d'infliger des sanctions administratives pécuniaires alors qu'il y en a déjà beaucoup trop qui sont injustifiées. Nous voulons tous améliorer le bien-être des animaux, tant les activistes que l'industrie des productions animales, mais ce que les activistes ne comprennent pas, c'est que ces modifications seraient contre-productives et nuiraient à leur bien-être.

Au Canada, nous avons un secteur de l'élevage de calibre mondial. Nos producteurs, nos transporteurs et nos transformateurs comptent parmi les meilleurs au monde et produisent le meilleur boeuf et le meilleur porc de la planète. Travaillons tous ensemble pour atteindre notre objectif commun d'amélioration du bien-être des animaux dans un secteur de l'élevage florissant.

Merci.

● (1130)

Le président: Vous avez terminé juste à temps, docteur Metzger. Merci beaucoup.

Nous allons commencer les questions. Je souhaite la bienvenue à M. John Nater, qui remplace M. Shipley. Nous allons commencer par M. Anderson, qui a six minutes à sa disposition.

Allez-y, monsieur Anderson.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Merci, monsieur le président. Un bon nombre d'organisations sont représentées.

On a discuté de ces modifications pendant plusieurs années, de façon intermittente, mais d'après ce que les fonctionnaires m'ont dit, on n'a pas vraiment fait de suivi au cours des deux ou trois dernières années.

Pouvez-vous me dire si vos organisations ont eu, au cours des dernières années, des entretiens directs avec le gouvernement sur ces questions, ou si on les a déversées sur vous sans consultation récente?

M. Steve Leech (directeur des programmes nationaux, Salubrité alimentaire et bien-être animal, Producteurs de poulet du Canada): Merci.

Au cours des dernières années, il y a certainement eu des discussions sur la réglementation en matière de transport avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Depuis plusieurs années, le dossier n'a pas vraiment avancé, et nous avons essayé de travailler là-dessus avec l'ACIA. Au cours des dernières années, il y a eu quelques échanges, mais ils étaient plutôt limités. Cependant, nous avons certainement fait valoir les concepts, dont M. Dungate et nous avons parlé et qui se trouvent dans notre mémoire, concernant certains des aspects complexes des définitions et la façon dont le changement des délais de transport aurait des répercussions négatives sur l'industrie.

M. David Anderson: Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

M. Brady Stadnicki (analyste des politiques, Canadian Cattlemen's Association): Je veux juste poursuivre dans la même veine. En 2013, on a effectué un sondage et distribué un questionnaire, et la CCA a fait part de ses observations. À la table ronde sur la chaîne de valeur et à d'autres rencontres semblables, on nous a un peu annoncé qu'on se penchait sur les règles, mais on s'est fait avertir de détails.

Entre autres choses, je suppose que, même dans le cadre du processus, plutôt que de rester inactive, l'industrie s'est efforcée, par elle-même, de faire de la recherche pour vraiment mieux comprendre les effets du transport sur les animaux et faire des analyses comparatives, essentiellement, dans le but de répondre aux questions d'aujourd'hui et de demain.

M. David Anderson: Au moins deux d'entre vous, ou de vos organisations, ont dit que plus de 99 % des animaux sont transportés sans incident, sans problème. Avez-vous besoin d'une refonte des règles qui porterait sur seulement 0,5 % des animaux? Pouvez-vous vous occuper de ces choses vous-mêmes, changer les normes?

Vous avez parlé des programmes de soins aux animaux, de ce genre de choses. D'après vous, l'industrie peut-elle s'occuper elle-même de ce genre de choses?

• (1135)

M. Brady Stadnicki: Oui, grâce à la recherche et aux analyses comparatives faites par l'industrie bovine — comme vous l'avez mentionné —, notre taux de succès est de 99 % à l'échelle nationale. J'utilise l'analogie suivante: nous jouons aux fléchettes, et nous atteignons le centre de la cible 99 % du temps. En apportant de vastes changements à la réglementation — ou, dans l'analogie, à notre technique de lancer de la fléchette — nous sommes moins susceptibles de nous rapprocher de la cible de 100 % et plus susceptibles de nous en éloigner. Dans le cas des petits problèmes précis qui se rapportent aux 0,05 % des cas où nous pouvons faire mieux, je suis convaincu que c'est une question de formation, de sensibilisation de l'industrie et de travaux de recherche plus poussés.

M. David Anderson: Docteur Metzger, pouvez-vous parler un peu plus des difficultés propres au déchargement et au rechargement

des animaux? Vous avez parlé de biosécurité. Je me demande si vous pouvez en dire un peu plus sur les risques que courent les animaux font face lorsqu'ils sont déchargés et rechargés à quelques reprises entre, disons, ici et ma région dans l'Ouest du Canada. Quelle est l'incidence sur les animaux, et en quoi est-ce même dans leur intérêt?

Dr Kenneth Metzger: Bien sûr. Je serai heureux d'en parler.

L'une des principales choses dont il faut tenir compte, c'est que les maladies respiratoires représentent le plus important problème de santé du nouveau bétail. Il ne faut également pas perdre de vue que la période d'incubation de l'agent pathogène *mannheimia haemolytica*, la principale bactérie à l'origine de la pneumonie, est de cinq jours. Un arrêt inutile de 8 heures, qui finit par être de 12 heures avec le repos, ne semble pas énorme — ce n'est qu'une demi-journée —, mais ces 12 heures supplémentaires pour faire parvenir le bétail en Ontario et au parc d'engraissement où on peut en prendre bien soin sont tout à fait cruciales. Il ne fait absolument aucun doute que les groupes de bovins qui nous donnent le plus de trouble, sur le plan de la santé, sont ceux dont le transport vers l'Ontario demande beaucoup de temps. Les groupes les plus en santé sont assurément ceux dont le trajet se fait d'une traite.

M. David Anderson: Nous voulons des règles fondées sur des données scientifiques. Vous avez tous parlé de l'intérêt que suscite une réglementation axée sur les résultats et la science. De plus, l'ACIA a exprimé le désir de mieux harmoniser les règles avec les normes des partenaires commerciaux du Canada. Je me demande juste si vous pouvez me renseigner un peu. Que se passe-t-il si les deux ne sont pas pareils, que leurs normes ne reposent pas sur des données scientifiques, mais sur des motifs politiques? Comment pouvons-nous composer avec cette situation? C'est ce qui semble se produire ici. L'idée d'avoir des normes européennes est ridicule à bien des égards compte tenu de la géographie, des problèmes de transport et de ce genre de choses qui diffèrent totalement au pays. Quelqu'un a-t-il des observations à faire à ce sujet?

Allez-y, Mike.

M. Mike Dungate: Je suis d'accord.

La Nouvelle-Zélande a un délai maximal de 12 heures, mais on peut traverser le pays en 12 heures. A-t-on opté pour le maximum afin d'éviter que les gens fassent le tour de l'île deux ou trois fois avant d'arriver à destination? Je pense que le délai établi doit tenir compte de nos caractéristiques géographiques.

Nous ne savons pas ce qui explique ces règles. Ce que nous savons, c'est qu'elles changent d'un pays à l'autre, ce qui signifie qu'autre chose que les données scientifiques incite ces pays à avoir ces règles de base. Nous appuyons totalement l'approche scientifique qui consiste à faire de la recherche dans le but d'améliorer continuellement notre façon de faire. Plus nous en savons, mieux c'est. Je ne pense pas que des modifications radicales s'imposent.

Le président: Merci, monsieur Dungate.

Merci, monsieur Anderson.

Monsieur Breton, vous avez six minutes.

[Français]

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

[Traduction]

Je vais parler en français. Vous voudrez peut-être mettre vos écouteurs.

[Français]

Je vais aller dans le même sens que M. Anderson.

On sait qu'en Europe, le cadre réglementaire contient des normes extrêmement élevées. En ce qui a trait au transport des animaux, elles sont probablement parmi les plus élevées au monde.

Pourriez-vous nous parler un peu de votre évaluation de ce système européen? Vous avez parlé beaucoup de la diminution de la période maximale sans aliments et sans eau, avec laquelle vous êtes plus ou moins à l'aise. Là-bas, quand le transport dure huit heures, on dit qu'il est de longue durée et on doit, par exemple, munir son camion d'un système de ventilation, d'abreuvoir ou d'autres choses.

Qu'en est-il en Europe? Pourquoi cite-t-on ce système en exemple partout sur la planète? Ne pourrait-on pas se rapprocher de cette norme?

Vous pouvez répondre chacun à votre tour.

Monsieur Novak, allez-y en premier, s'il vous plaît.

[Traduction]

M. Frank Novak: Nous avons eu un problème de microphone pendant la première partie de votre question, mais si vous cherchez à savoir pourquoi nous devrions suivre les normes européennes, par exemple, je suppose que je répondrais que je ne le sais pas. D'après ce que j'ai compris, certaines de ces normes existent à cause des lois du travail. Elles n'ont rien à voir avec le transport des animaux d'élevage.

Comme nous l'avons dit, les pays dont on peut faire le tour en moins de temps que le nombre d'heures dont nous parlons peuvent choisir le délai qu'ils veulent, et je pense que leur choix n'a rien à voir avec ce qui est transporté. Les règles visent le conducteur. Ces pays semblent donc être une très mauvaise source de renseignements sur la façon dont nous allons gérer notre propre industrie.

• (1140)

[Français]

M. Pierre Breton: Monsieur Dungate, vous avez la parole.

M. Mike Dungate: Vous avez parlé de 8 heures, mais en Europe, c'est 12 heures pour les poulets. Nous voulons nous assurer que c'est espèce par espèce et tenir compte des différences.

La plupart des gens pensent que c'est mieux en Europe, mais je ne suis pas certain que c'est vraiment le cas compte tenu des propositions que nous avons ici. Nos heures de transport incluent le temps de charger, de décharger et de transporter les animaux. En Europe, cela ne porte que sur le transport. Ce sont donc des heures de plus. Cela veut dire qu'il s'agit plutôt de 19 heures, et ce, sans compter la période de retrait de la moulée qui est de 12 heures. Il faut donc ajouter 12 heures aux 19 heures. Au total, c'est à peu près 31 heures. Nous sommes contents de notre position si on nous compare à l'Europe.

M. Pierre Breton: Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à ajouter?

[Traduction]

M. Brady Stadnicki: Je vais ajouter rapidement que lorsque nous élaborons des règles qui ont une incidence sur les animaux au Canada, nous voulons être certains qu'elles reposent sur la situation propre au Canada afin d'obtenir les meilleurs résultats possible pour les animaux au pays, et nous ne devrions reprendre aucune règle de pays qui n'ont rien à voir avec le nôtre. Nous voulons apporter des améliorations et élaborer des règles en fonction de ce qui se passe ici.

[Français]

M. Pierre Breton: J'ai une autre question qui porte sur le projet de règlement concernant la formation obligatoire qui s'applique à l'embarquement, le transport ou le débarquement des animaux. Êtes-vous déjà alignés sur la formation? Comment cela va-t-il? Comment cette formation, qui est, à mon avis, importante, affecte-t-elle votre entreprise?

[Traduction]

M. Matt Bowman: Les conducteurs de la majorité des grandes entreprises de camionnage sur de longues distances qui desservent l'Ontario reçoivent une formation sur le système canadien de transport des animaux d'élevage. Tous leurs conducteurs ou la vaste majorité d'entre eux sont actuellement certifiés à cet égard. Lorsque ce n'est pas le cas, c'est ce qu'on s'efforce de faire. Certains établissements n'autorisent pas le chargement ou le déchargement sans certificat. Nous nous engageons dans cette voie pour faire en sorte que tout le monde est certifié et formé en ce qui a trait aux soins aux animaux et au transport.

[Français]

M. Pierre Breton: Monsieur Leech, qu'en dites-vous?

[Traduction]

M. Steve Leech: Dans le secteur avicole, nous avons également un module de formation sur le système canadien de transport des animaux d'élevage. Un bon nombre d'entreprises donnent à leurs employés de la formation sur le chargement et le déchargement ainsi que sur les délais de transport. C'est un autre cas où l'industrie est allée de l'avant en adoptant une exigence à cette fin avant l'adoption de règles. Cela fait partie de notre programme de soins des animaux, comme nous l'avons dit. Il s'agit de bonnes pratiques de gestion. Pour ce qui est de mettre en place des programmes de formation et d'aller de l'avant, l'industrie s'en sort très bien.

[Français]

M. Pierre Breton: Je vous remercie de vos réponses.

Le président: Merci, monsieur Breton.

[Traduction]

Merci aux témoins.

[Français]

Madame Brosseau, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

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

J'aimerais remercier tous les témoins de leur présence et des mémoires qu'ils ont soumis. J'ai parcouru l'ensemble de la documentation et des mémoires. C'est très intéressant.

Monsieur Novak, vous avez parlé de la recherche faite à l'Université de la Saskatchewan. Savez-vous à quel moment elle sera terminée et quand nous pourrons y avoir accès?

M. Frank Novak: À ma connaissance, l'étude de l'Université de la Saskatchewan est très exhaustive. Je pense qu'on parle d'une période de deux ans avant que tout soit terminé. Je dirais que nous visons un délai de deux ans. On aura peut-être des choses à dire avant. Quelqu'un devra leur poser directement la question, mais le but de leur étude est de s'assurer de faire tout le nécessaire et de ne pas sauter aux conclusions.

• (1145)

Mme Ruth Ellen Brosseau: Pour ce qui est du déchargement, du rechargement et des arrêts pour le repos, à quoi peut-on s'attendre exactement? La biosécurité est une question importante. Je sais que tout le monde prend cela très au sérieux, notamment nos producteurs. Pendant le transport des animaux, il est très important d'utiliser tous les moyens à notre disposition pour faire face aux risques potentiels. Pouvez-vous en dire plus long sur ce à quoi on peut s'attendre s'il faut faire un arrêt et décharger et recharger les animaux, ainsi que sur les infrastructures nécessaires?

M. Frank Novak: Dans le cas de l'industrie porcine, je veux m'assurer que tout le monde comprend à quel point la biosécurité présente un risque majeur pour nous. Au cas où vous ne seriez pas au courant, il y a eu en 2014 une épidémie du virus de la diarrhée épidémique porcine, ou DEP, aux États-Unis, qui a coûté la vie à 7 millions de porcelets. Ce virus est tellement virulent que, selon notre vétérinaire, il suffit d'en prendre une quantité infime et de la diluer dans une piscine olympique pour avoir de quoi tuer la totalité des porcs du Canada. Voilà qui vous montre à quel point c'est virulent.

Si vous demandez à des éleveurs de porcs canadiens de se rendre dans un lieu public pour débarquer leurs porcs aux côtés d'un tas d'autres porcs dont ils ne connaissent pas l'histoire, ou près de bétailières qui proviennent peut-être des États-Unis et qui pourraient transporter le virus de la DEP, ils refuseront catégoriquement de le faire. Ils ne feront pas courir un tel risque à leurs animaux.

À quoi de telles installations ressembleraient-elles? Imaginez en quelque sorte des installations de confinement des risques biologiques de la NASA, qui compteraient 8 millions de routes différentes, de sorte que vous n'avez jamais à emprunter la même voie que le camion qui vous précède. Cela peut sembler ridicule, mais bien franchement, c'est ce qu'il faudrait pour que le risque soit pratiquement nul. Voilà pourquoi nous ne le faisons pas.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Monsieur Bowman. Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Matt Bowman: À l'heure actuelle, les postes de repos de l'Ontario sont à proximité de Thunder Bay. Tous les camions qui doivent s'arrêter sont tenus de débarquer les animaux à cet endroit. Les installations ressemblent à de vastes granges munies de grands enclos. Il y a suffisamment de place pour que tous les animaux débarquent, s'alimentent et s'abreuvent avant de remonter à bord du camion.

À quoi ces installations ressembleraient-elles? En vertu du règlement proposé, elles devraient être beaucoup plus grandes et en plus grand nombre, étant donné que nous ne pouvons pas conduire aussi longtemps entre deux pauses. Il faudrait construire plein d'autres postes de repos en chemin pour que ces bovins se rendent en Ontario à partir de leur lieu de départ.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je ne sais pas exactement qui peut répondre à ma question, ou si quelqu'un souhaite y répondre, mais à quoi ressemblent les changements apportés aux dispositions sur les animaux inaptes? Je parle des mesures actuelles... et des recommandations proposées dans *The Gazette*.

Ces modifications sont-elles convenables? Que pensez-vous des changements relatifs aux animaux inaptes?

M. Matt Bowman: Je pense que nous voulons que cette définition soit plus claire, de sorte que nous puissions tous répondre facilement à la question. La formulation actuelle est très vague.

Si des changements sont apportés à ces règles, nous voulons nous assurer que la réponse à ce genre de question sera évidente. Il ne doit plus y avoir de zones grises sur les animaux qui peuvent embarquer ou non dans le camion.

M. Gary Stordy (gestionnaire des relations publiques, Conseil canadien du porc): Je souhaite simplement ajouter que les éleveurs sont responsables de leurs animaux. Pour la plupart des produits agricoles, il existe des procédures de manipulation à la ferme quand vient le temps de déplacer les animaux d'un enclos à un autre, ou de les transporter en camion. C'est ici que les formations entrent en ligne de compte. Il ne faut pas oublier que l'embarquement et le débarquement des animaux est stressant. Les éleveurs doivent avant tout s'assurer que l'animal a la forme nécessaire pour faire le voyage. Il arrive que les problèmes soient invisibles, qu'il s'agisse de maladies cardiaques ou d'un problème quelconque qui survient pendant le transport.

Il y a des étapes à suivre pour prévoir les problèmes, mais il y a tout de même un faible pourcentage de choses qui peuvent se produire tant à l'étable qu'à bord d'un camion.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Monsieur Leech.

M. Steve Leech: J'aimerais rapidement faire suite au commentaire. Je pense qu'une de nos recommandations consiste à ajouter les mots « visible à l'œil nu » dans le cas des oiseaux inaptes ou fragilisés, pour les mêmes raisons qui ont été énoncées. Le transport peut évidemment être une cause de mortalité, mais l'important est de déterminer si le problème était visible à l'œil nu avant que les animaux ne soient embarqués, et comment la décision a été prise.

Je pense que tout revient aux définitions. Il faut s'assurer de définir convenablement ces concepts avant de finaliser le règlement, de sorte que nous comprenions tous les règles du jeu.

• (1150)

Le président: Merci, monsieur Leech.

Madame Brosseau, vos six minutes sont écoulées.

Madame Lockhart, vous avez maintenant six minutes.

Mme Alaina Lockhart (Fundy Royal, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de votre témoignage d'aujourd'hui.

Puisque je viens du Canada atlantique, je vais poser quelques questions sur l'incidence des industries dans cette région. Lors de notre dernière rencontre avec les représentants de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, j'ai dit que nous avions observé une baisse importante du nombre d'abattoirs dans le Canada atlantique, ce qui signifie que les éleveurs doivent désormais faire plus de transport.

Docteur Metzger, vous avez parlé du transport en provenance de la Nouvelle-Écosse et du fait qu'il faut selon vous y mettre un terme. Pourriez-vous en parler?

Si j'en ai la chance, je m'adresserai peut-être ensuite aux représentants des industries.

Dr Kenneth Metzger: C'est justement attribuable aux raisons qui ont été évoquées, à savoir qu'il n'y a pas suffisamment d'abattoirs là-bas. Dans le cas des porcelets sevrés qui arrivent ici, l'Ontario est l'un des seuls débouchés de ces exploitations. Les gens demandent souvent pourquoi les éleveurs ne ciblent pas le Québec. Il y a peut-être des possibilités dans la province, mais l'industrie québécoise est tellement intégrée qu'il est probablement impossible d'y introduire une nouvelle lignée de porcs dont l'état de santé est différent.

C'est pourquoi j'ai dit que la plupart des éleveurs qui confient leurs porcs aux transporteurs de l'Ontario devront selon nous fermer leurs porcs. Ils n'auront tout simplement pas de débouché pour leurs porcs.

Mme Alaina Lockhart: Tandis que nous essayons d'établir une norme internationale, je pense qu'il est important de reconnaître la réalité géographique du Canada et les défis qu'elle présente.

Les représentants des éleveurs de porc pourraient-ils me dire ce qu'ils en pensent?

M. Gary Stordy: Il va sans dire que les éleveurs de la côte Est font preuve d'innovation. Depuis une quinzaine d'années, ils sont bien à l'avance sur les tendances de l'industrie, comparativement à moi dans l'industrie porcine, une avance qu'ils maintiennent. Or, le règlement proposé leur permettrait difficilement d'être novateurs. Comme le Dr Metzger l'a dit, des éleveurs de l'industrie du porcelet sevré transportent déjà leurs animaux sur de longues distances, et ils le font bien. De nombreux exemples démontrent que lorsque les porcelets sevrés arrivent à destination, ils sont en bonne forme et sont prêts à s'établir dans leur nouvel environnement.

C'est une des raisons pour lesquelles notre industrie excelle partout au Canada dans l'élevage de porcelets sevrés pour les marchés d'exportation, ou dans leur élevage au sein d'une autre étable. Or, le règlement ajouterait à la complexité du travail actuel des éleveurs novateurs de la côte Est qui tentent de se lancer sur des créneaux. Qu'ils souhaitent envoyer le bétail dans des usines de transformation du Québec ou d'ailleurs, les éleveurs devraient malheureusement tenir compte du règlement et pourraient décider de faire autre chose.

Mme Alaina Lockhart: Je vois.

Pour ce qui est des éleveurs de bétail, je sais qu'une croissance est possible au Canada atlantique. En quoi le règlement aurait-il une incidence là-dessus?

M. Matt Bowman: Il y a un transformateur important sur l'île qui commence à percer le marché, mais la grande majorité des bovins élevés dans les Maritimes doivent encore être acheminés jusqu'en Ontario pour leur transformation. Les éleveurs ne peuvent les envoyer nulle part ailleurs. Ces bovins devront tous être embarqués dans un camion pour faire le voyage jusqu'à Toronto ou jusqu'en Ontario. Ce sera toutefois fort difficile si le règlement est modifié.

Mme Alaina Lockhart: Connaissez-vous déjà la durée du déplacement? Combien de temps ce voyage dure-t-il?

M. Matt Bowman: Combien de temps faut-il pour faire la route entre Halifax et Toronto?

Mme Alaina Lockhart: Je vois, il s'agit donc à l'heure actuelle d'un déplacement sans arrêt.

M. Matt Bowman: Oui. Il est possible de faire ce voyage sans interruption. Si le règlement est adopté et que les transporteurs doivent s'arrêter, cela augmentera considérablement le coût et la durée du transport.

Mme Alaina Lockhart: D'accord.

Qu'en est-il des producteurs de poulets?...

M. Mike Dugate: Je pense que nous sommes maintenant dans une meilleure posture, étant donné qu'une nouvelle usine a été construite à Clair, au Nouveau-Brunswick. Il y en a aussi une nouvelle dans la vallée de l'Annapolis, en Nouvelle-Écosse. Il y a eu de longs temps de transport. C'est probablement les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard, où il n'y a aucune usine de transformation, qui avaient les temps les plus longs. Ils peuvent maintenant composer avec le règlement...

Comme je l'ai dit, il existe des différences propres à l'espèce. Nous pouvons composer avec un temps de 28 heures pour autant qu'on n'ajoute ni de période de retrait des aliments ni d'autres délais, et que la définition du transport est modifiée.

• (1155)

Mme Alaina Lockhart: Je pense qu'il est important de souligner cet élément aussi. Nous avons bien entendu votre témoignage d'aujourd'hui. Nous avons également entendu les représentants de l'ACIA, qui croient que 98 % du transport d'animaux en provenance du Canada atlantique serait conforme au règlement proposé. Mais peut-être que l'examen approfondi d'autres règlements pourrait compliquer la donne.

M. Mike Dugate: Je pense qu'il y a un autre défi à l'heure actuelle. Par exemple, vous attendriez-vous à recevoir 50 centimètres de neige à Terre-Neuve? À l'aide d'un schéma de décision, nous jugeons s'il est bon d'embarquer les oiseaux ou non en fonction de la température. Pour vous donner un exemple, si une chaleur extrême est prévue en été, nous embarquerons les oiseaux plus tôt pour éviter de les transporter en milieu de journée. Ils seront placés dans une grande installation climatisée à l'usine de transformation. Il est vrai que les oiseaux passeront plus de temps à bord du camion, mais ils seront en meilleure forme que si nous ne procédions pas ainsi.

C'est ici que le nouveau règlement empêchera d'adopter des positions différentes... comme vous l'avez déjà entendu sur le fait de laisser une marge de manoeuvre de quatre heures relativement à cette décision. Nous prendrons les meilleures décisions possible, mais nous avons parfois besoin d'une certaine marge de manoeuvre, même si nous essayons de réduire le temps autant que possible.

Mme Alaina Lockhart: Merci beaucoup.

Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Je pense que ce sera tout pour notre première heure de témoignages. Je tiens à remercier le groupe de témoins d'être venu aujourd'hui et de nous avoir fourni ces excellentes informations.

Nous allons maintenant prendre une pause, et je pense qu'un dîner est servi aux membres du Comité à l'arrière de la salle. Nous reprendrons ensuite pour le prochain groupe d'experts.

Merci.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le président: Pour la deuxième heure, le problème technique a été réglé. Tout fonctionne bien.

Pour cette deuxième heure, nous recevons les représentantes de Mercy for Animals: Krista Hiddema, de même que Lauri Torgerson-White, spécialiste du bien-être des animaux.

Nous accueillons également Anna Pippus, directrice de la Défense des animaux d'élevage d'Animal Justice, qui témoigne par vidéoconférence à partir de Vancouver, en Colombie-Britannique. Nous accueillons enfin Michael Cockram, membre du Comité sur le bien-être animal au sein de l'Association canadienne des médecins vétérinaires.

Je vous souhaite la bienvenue.

Vous avez tous sept minutes, et nous pouvons commencer par Mme Hiddema.

• (1205)

Mme Krista Hiddema (vice-présidente, Canada, Mercy for Animals): Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous sommes honorées d'avoir été invitées à nous adresser à vous aujourd'hui. Je m'appelle Krista Hiddema, et je suis la vice-présidente de la division canadienne de Mercy for Animals. Je suis accompagnée de ma collègue Lauri Torgerson-White, notre spécialiste du bien-être des animaux.

Le 22 mars, dans un entretien sur *Power & Politics* faisant suite au dépôt du budget, le ministre Morneau a affirmé que le gouvernement s'est engagé à ce que le Canada devienne le meilleur pays au monde en matière d'agriculture. Étant donné que les lois canadiennes régissant le transport des animaux sont sans doute les pires du monde occidental, des changements radicaux sont nécessaires pour réaliser son objectif. Ces changements doivent permettre au Canada d'être compétitif à l'échelle mondiale, et pas seulement sur un pied d'égalité avec les normes tout aussi obsolètes des États-Unis.

Chaque année, quelque 700 millions d'animaux sont transportés et abattus pour nourrir les Canadiens. Le gouvernement a l'obligation d'éviter que ces animaux soient maltraités. Un sondage sur le transport des animaux d'élevage réalisé auprès des Canadiens révèle que la vaste majorité d'entre eux croit que les animaux élevés pour la consommation humaine doivent être traités sans cruauté. Or, les choses se passent autrement. L'ACIA a reconnu qu'il y a 14 millions d'animaux par année qui souffrent durant le transport, et que 1,6 million d'entre eux sont déjà morts lorsqu'ils arrivent à l'abattoir. L'une des constatations de notre sondage qui est particulièrement digne de mention révèle que 95 % des Canadiens d'un océan à l'autre, tant des régions rurales qu'urbaines, accepteraient de payer davantage pour consommer des animaux qui ont été traités sans cruauté.

Je vais maintenant aborder les neuf enjeux principaux qui, selon nos recherches factuelles, représentent les facteurs les plus déterminants du transport sans cruauté des animaux.

Tout d'abord, huit heures est la durée de transport absolument maximale au cours de laquelle un animal peut être privé de nourriture, d'eau et de repos. C'est ce que font plusieurs grands pays producteurs de bétail, y compris l'Italie, la France et l'Allemagne, et la pratique est étayée par les données scientifiques les plus récentes sur le bien-être animal. En plus d'avoir un effet négatif sur le bien-être des animaux, les durées de transport de plus en plus longues nous rendent aussi moins compétitifs à l'échelle internationale, et ont une incidence sur la qualité de la viande.

Le deuxième élément fondamental, c'est que les animaux doivent être protégés des éléments météorologiques et bénéficier d'une ventilation adéquate. Pour que les animaux puissent conserver une température corporelle convenable, la température à l'intérieur du camion de transport doit être conservée entre 5 et 30 °C, et les animaux doivent être protégés des précipitations et du soleil. Les camions doivent être pourvus de capteurs de température, et un système d'alarme doit avertir le conducteur lorsque la température

excède les limites acceptables, après quoi des mesures doivent immédiatement être prises.

En troisième lieu, les animaux doivent avoir suffisamment d'espace pour adopter des positions et des mouvements naturels. Le règlement doit fixer des limites de densité de chargement pour chacune des espèces à partir d'équations scientifiques qui tiennent compte de la taille de l'animal.

Le quatrième facteur, c'est que seuls les animaux en santé doivent être transportés. Le transport est un des moments les plus stressants de la vie d'un animal, et en aucun cas un animal déjà malade ou blessé ne devrait être transporté, étant donné que cela lui causerait une souffrance extrême. Des gens dûment formés, et parfois même un vétérinaire, doivent déterminer si les animaux arriveront à faire le voyage.

En cinquième lieu, une politique de tolérance zéro devrait s'appliquer à toute forme de brutalité à l'égard des animaux. Cela signifie qu'il doit être totalement interdit de battre et de traîner un animal, de lui asséner des coups de pieds et d'utiliser des aiguillons électriques. Des caméras vidéo diffusées directement sur le Web doivent être installées dans les zones d'embarquement et de débarquement.

• (1210)

En sixième lieu, certains animaux doivent être transportés séparément, ce qui s'applique plus particulièrement aux sangliers. En fait, les sangliers se font souvent enlever leurs défenses sans analgésiques, au moyen d'un coupe-boulons placé au bord de la genève. Cette pratique a pour objectif d'embarquer plus de sangliers à bord d'un camion, mais elle est atrocement douloureuse, comme vous pouvez l'imaginer. Il faut donc interdire la coupe des défenses des sangliers, et ces animaux doivent être transportés dans des enclos distincts à l'intérieur du camion.

Le septième facteur, c'est que les conducteurs doivent suivre chaque année une formation liée aux différentes espèces pour obtenir une certification. Le cours doit notamment porter sur la physiologie des animaux, les besoins en eau et en nourriture, les comportements animaliers, le stress, les soins d'urgence et les plans d'urgence.

En huitième lieu, il faut tenir des registres détaillés de tous les volets du transport des animaux, qui doivent être conservés et rendus publics.

Pour terminer, le gouvernement doit assurer une surveillance étroite, en plus d'imposer des amendes et des sanctions dissuasives en cas de dérogation. Le gouvernement est tenu de traiter les animaux sans cruauté pour répondre aux attentes de ses citoyens. Comme le ministre Morneau l'a dit, le gouvernement a également l'obligation de demeurer compétitif sur la scène mondiale en ce qui a trait aux animaux d'élevage.

Selon le Budget de 2017, le Secrétariat du Conseil du Trésor recevra 6 millions de dollars sur trois ans pour continuer à soutenir la croissance des entreprises en harmonisant nos exigences réglementaires avec celles de nos partenaires commerciaux, une initiative pour laquelle l'agriculture est un volet déterminant. Étant donné que la réglementation n'a pas été mise à jour depuis 40 ans, il est essentiel d'y apporter maintenant des modifications fondamentales et considérables, qui doivent être fondées sur les données scientifiques récentes plutôt que sur celles qui remontent à plusieurs décennies.

Je vous remercie de votre temps. Nous serons ravies de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Hiddema.

Madame Pippus, vous avez la parole pour sept minutes.

Mme Anna Pippus (directrice, Défense des animaux d'élevage, Animal Justice): Merci beaucoup de me donner cette occasion de venir témoigner au nom des animaux.

Puisque je suis spécialiste du droit, j'aimerais d'abord formuler quelques commentaires sur le rôle que joue la réglementation au sein d'une démocratie. Les organismes de réglementation servent à protéger l'intérêt public et non les industries qu'ils régissent. Je lance un appel à la vigilance contre la tendance commune, mais inappropriée sur le plan démocratique, des régimes de réglementation à être sous l'emprise des parties réglementées en raison de l'influence induite de l'industrie sur la teneur des règlements.

Le juge Wright, de la cour d'appel de D.C., a fait une observation réfléchie selon laquelle la réglementation publique de l'industrie souffre d'un problème récurrent, soit que l'organisme de réglementation est indûment orienté vers les intérêts de l'industrie qu'il est censé régir plutôt que vers l'intérêt public qu'il est censé protéger. Le rôle de l'organisme de réglementation est d'établir des normes fondées sur des données scientifiques qui témoignent de valeurs sociétales, dans ce cas-ci, que les animaux ne devraient pas souffrir de leur service involontaire à l'humain. Il revient à l'industrie de respecter ces normes dans le cadre de ses activités économiques.

De par le monde, les industries tentent d'esquiver la réglementation, non parce qu'elles ont de mauvaises intentions, mais bien parce que la réglementation ajoute nécessairement à leur fardeau et à leurs dépenses. Pourtant, toute démocratie civilisée a besoin de règlements. Les groupes vulnérables ont besoin d'être protégés par des règles et les animaux composent le groupe de notre société le plus important et le moins puissant sur le plan politique.

Le public a besoin de règles pour s'assurer que les industries ne font aucun compromis en ce qui a trait à nos valeurs culturelles dans leur quête de bénéfices nets. Le public se soucie profondément des animaux et veut éviter tout préjudice à leur égard. Au sein d'une démocratie, les organismes de réglementation doivent rendre des comptes aux électeurs et non aux industries qu'ils régissent.

Dans sa directive au Cabinet sur la gestion de la réglementation, le gouvernement du Canada s'est engagé envers les Canadiens à protéger et à défendre l'intérêt public en s'assurant que les activités réglementaires procurent les plus grands avantages globaux à la génération actuelle de Canadiens et aux générations futures. De plus, il a promis de prendre des décisions fondées sur les meilleures connaissances et données scientifiques disponibles et d'encourager l'entrepreneuriat et l'innovation dans l'économie.

De nombreux citoyens seraient outrés et consternés d'apprendre que, selon les chiffres du gouvernement, chaque année, 1,59 million d'animaux d'élevage arrivent déjà morts à l'abattoir. Il s'agit d'une crise. Ces animaux souffrent jusqu'à la mort aux mains de l'homme. Ils ont peut-être été entassés dans des véhicules secoués; peut-être ont-ils suffoqué, été blessés ou exposés à des conditions météorologiques extrêmes; peut-être ont-ils manqué d'air ou sont-ils morts de froid ou de chaleur extrême; peut-être se sont-ils effondrés en raison de déshydratation, d'inanition ou de fatigue; peut-être sont-ils morts pour toutes ces raisons. De nombreux animaux souffrent dans de telles conditions, mais réussissent à rester en vie suffisamment longtemps pour ne pas devenir une autre statistique de mortalité à l'arrivée.

Cette réalité barbare ne reflète pas les valeurs canadiennes ou la volonté des Canadiens.

Le Canada dispose également d'installations de recherche de renommée mondiale sur l'agriculture animale, y compris celles de l'Université de Guelph et de l'Université de la Colombie-Britannique.

Nous devrions tenir compte des résultats de leurs activités scientifiques à la fine pointe. Au contraire, nous les ignorons.

Il est dit que la nécessité est la mère des inventions. Si l'organisme de réglementation ne fait que réglementer pour satisfaire l'industrie, cela ne fait rien pour encourager l'entrepreneuriat et l'innovation pour régler un problème urgent, soit que des millions d'animaux souffrent et meurent. Sans réglementation utile, le bien-être des animaux devient inévitablement victime du nivellement par le bas.

Je vais maintenant comparer brièvement le Canada à d'autres pays. Il est complexe d'adapter des lois d'un autre pays au nôtre. D'ailleurs, il existe un domaine d'étude entièrement dédié à la complexité du droit comparé. Les situations varient en fonction de la culture, de l'économie, de la démographie, de la géographie et des structures politiques en place, notamment. Pourtant, il est possible de tirer des leçons de ce qui se fait ailleurs.

Une chose est claire: d'autres pays tiennent davantage compte des préoccupations du public à l'égard du bien-être des animaux et poussent les industries réglementées à innover plutôt qu'à stagner.

Par ailleurs, le but devrait être de devenir un chef de file mondial et non d'exiger le strict minimum de l'industrie. Le Canada est un pays de renommée mondiale. Nous devrions repousser les frontières en matière de compassion et de droit pour les vulnérables, de respect de la science et d'innovation et d'entrepreneuriat, comme l'a promis le gouvernement du Canada aux citoyens.

Nous nous inquiétons particulièrement du fait que seules des mesures fondées sur les résultats sont utilisées dans les dispositions relatives à l'exposition aux conditions météorologiques extrêmes et à la densité de chargement. Le recours à des mesures fondées sur les résultats plutôt qu'à des mesures prescriptives permet de définir les résultats, mais laisse les parties réglementées dicter la façon d'atteindre lesdits résultats.

● (1215)

Autrement dit, la réglementation reflète un objectif vague au lieu d'établir des normes quantitatives fondées sur des données. Les mesures fondées sur les résultats ont un rôle à jouer en tant qu'outils réglementaires, mais elles doivent être utilisées de manière appropriée. Il est un précepte fondamental selon lequel les lois doivent être suffisamment souples, mais également aussi prévisibles que possible. L'utilisation de chiffres précis, donc de règlements quantitatifs, favorise la prévisibilité, contrairement à des résultats vagues.

Les règlements en vigueur en matière de santé animale montrent que les mesures fondées sur les résultats en matière d'exposition aux conditions météorologiques et à la densité de chargement ne fonctionnent pas. Pourtant, ces dispositions demeurent largement inchangées dans les règlements proposés. Aux États-Unis, la jurisprudence montre que les mesures fondées sur les résultats dans le contexte du bien-être des animaux ne permettent pas d'établir des normes applicables et minimales en matière de bien-être animal.

Nous devons adopter des mesures prescriptives en matière d'exposition aux conditions météorologiques et à la densité de chargement pour promouvoir l'uniformité parmi les producteurs; éviter une course vers le bas au détriment du bien-être des animaux; assurer l'application régulière, équitable, prévisible et uniforme des lois; et maintenir la confiance du public. Les mesures fondées sur les résultats devraient servir à accroître les règles fondées sur des données concrètes et des chiffres.

Veillez vous référer à notre mémoire pour plus de détails et d'autres commentaires. Je tiens également à souligner que j'appuie les propositions avancées par mes collègues d'autres organisations pour la protection des animaux.

Merci de m'avoir permis d'exprimer mes inquiétudes au nom des animaux, du public et de la démocratie.

Le président: Merci, madame Pippus.

Le prochain témoin à prendre la parole sera Michael Cockram, de l'Association canadienne des médecins vétérinaires.

• (1220)

Dr Michael Cockram (membre, Comité sur le bien-être animal, Association canadienne des médecins vétérinaires): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de nous donner cette occasion de comparaître devant votre comité.

L'Association canadienne des médecins vétérinaires, l'ACMV, sert de forum national et international à plus de 5 500 médecins vétérinaires travaillant un peu partout au pays. Les médecins vétérinaires font la promotion de la santé et du bien-être animal et travaillent à soulager la souffrance animale et à protéger la santé publique. Les médecins vétérinaires fournissent une expertise unique sur la santé et le bien-être de tous les types d'animaux et ont l'obligation professionnelle de veiller au bien-être des animaux. La défense du bien-être animal est une priorité stratégique de l'ACMV.

Je suis membre du Comité sur le bien-être animal de l'ACMV et professeur à l'Atlantic Veterinary College de l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard où je suis titulaire d'une chaire en bien-être animal. Mon principal domaine de recherche est le transport des animaux.

L'importance du bien-être animal pour la société et notre compréhension de la façon dont les animaux répondent aux pratiques de gestion, notamment le transport, ont progressé significativement depuis la rédaction du Règlement sur la santé des animaux actuellement en vigueur. La révision de ce document doit être une priorité. Comme vous l'avez probablement déjà entendu au cours des témoignages précédents, le transport et le bien-être animal sont des enjeux complexes et les différents intervenants adoptent des positions différentes à l'égard des modifications réglementaires.

La recherche scientifique sur le bien-être animal a clairement démontré que les mammifères et les oiseaux ont la capacité de souffrir et que certains aspects du transport exposent les animaux à des risques de souffrance. La bonne nouvelle, c'est que si l'on prend des mesures pour s'assurer que les animaux sont aptes au transport et pour s'assurer de la qualité du transport, de la manipulation et de la gestion connexes des animaux, ceux-ci pourront être transportés sans éprouver de graves problèmes liés au bien-être. Cependant, les situations sont rarement idéales et différents types d'animaux sont plus susceptibles que d'autres au transport. Malheureusement, certains souffrent et d'autres meurent lors de leur transport.

Des aspects pathophysiologiques et émotionnels se rattachent à la souffrance associée au transport. La manipulation, le chargement et le déchargement, le mouvement du véhicule et les interactions avec d'autres animaux peuvent causer des blessures, de la douleur et de l'inconfort. La restriction des aliments et de l'eau lors de longs trajets peut se traduire par la faim, la faiblesse, l'épuisement des réserves d'énergie, la soif et la déshydratation. L'exposition à des extrêmes thermiques en raison de l'incapacité des modalités de transport à protéger les animaux contre des conditions extérieures rigoureuses, tant la chaleur que le froid, et l'accumulation de la chaleur et de l'humidité dans le véhicule peuvent causer une détresse thermique et

la mort. Les animaux peuvent ressentir la peur et la détresse en raison de l'exposition à des facteurs nouveaux et peuvent développer de la fatigue durant de longs trajets.

Il est plus probable que les animaux faibles ou qui souffrent de maladies ou de blessures éprouveront des problèmes liés au bien-être, comme la douleur et la maladie, avant d'être transportés. Ils souffriront probablement davantage parce que le transport amplifiera les problèmes préalables au transport. Ils seront moins aptes à gérer les difficultés, comme l'entrée et la sortie du véhicule, le maintien de la stabilité, l'évitement de la fatigue et la tolérance de la restriction d'aliments et d'eau et des environnements thermiques extrêmes. Ils se détérioreront probablement durant le trajet et ils risquent davantage de mourir pendant leur transport, de devenir non ambulatoires ou d'être euthanasiés à l'arrivée par rapport aux animaux qui sont en santé.

Le Règlement doit aborder ces enjeux en définissant comment la gestion des animaux pendant le transport peut réduire le risque de souffrance. Malheureusement, les modifications proposées au Règlement sur la santé des animaux ne reflètent pas pleinement les normes internationales, la recherche scientifique et la compréhension vétérinaire des répercussions du transport des animaux.

Nous pouvons résumer nos principaux commentaires sur les modifications réglementaires proposées de la façon suivante.

• (1225)

Premièrement, l'aptitude des animaux au transport. L'ACMV estime que les conditions proposées énumérées dans la catégorie des animaux « compromis » devraient être reconsidérées et que beaucoup de ces conditions devraient être placées dans la catégorie « inaptes au transport ». L'ACMV est d'avis que les propositions qui permettraient le transport des animaux pouvant aller jusqu'à 12 heures dans les conditions énumérées dans la catégorie des « animaux compromis » se traduiraient par des souffrances considérables.

Deuxièmement, les intervalles pendant lesquels les animaux peuvent être transportés sans aliments, eau et repos. L'ACMV appuie fermement la réduction des intervalles de temps pendant lesquels les animaux peuvent être transportés sans aliments, eau et repos. Cependant, l'ACMV estime que les intervalles maximums proposés pour les animaux sont toujours plus longs qu'ils ne devraient l'être afin de réduire le risque de souffrance. Dans certaines conditions, la recherche scientifique peut fournir des données qui indiquent la détérioration du bien-être animal après un trajet d'une durée particulière. Cependant, dans la plupart des situations, les réponses sont linéaires et n'offrent aucune « ligne de démarcation » claire. La recherche sur ce sujet et d'autres questions connexes fait l'objet d'une évaluation par le comité scientifique des codes de pratiques sur le transport.

Troisièmement, la souffrance des animaux durant le transport. L'ACMV estime que des approches multiples sont requises dans le Règlement afin d'assurer que même si un animal arrive « en vie », il n'a pas souffert pendant le trajet. En plus des mesures proposées qui se fondent sur les résultats, l'ACMV croit que l'on doit aussi considérer les résultats de travaux de recherche, les conseils professionnels et l'opinion des médecins vétérinaires à l'égard de l'évaluation de la souffrance et de l'application du Règlement.

L'ACMV appuie fermement le remplacement de l'expression « souffrir indûment » par le terme « souffrir ». De plus, nous avons présenté des suggestions détaillées sur les divers articles du projet de Règlement.

L'ACMV encourage le gouvernement fédéral à consacrer les ressources nécessaires à l'application, à la formation et à la recherche afin de mettre en œuvre et d'appuyer le nouveau Règlement pour obtenir les résultats escomptés en matière de bien-être animal.

L'ACMV souhaite exprimer son appui à l'orientation générale adoptée par le projet de Règlement. Cependant, l'ACMV estime que des modifications s'imposent pour que le nouveau Règlement soit efficace afin de renforcer le traitement sans cruauté des animaux pendant le transport. Nous nous réjouissons à la pensée de travailler avec les divers intervenants en vue de mettre au point des solutions pour résoudre les défis liés au transport des animaux et de partager nos connaissances, nos compétences et notre expérience à titre de médecins vétérinaires.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, docteur Cockram.

Nous allons amorcer notre première série de questions.

[Français]

Monsieur Gourde, vous disposez de six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous.

Monsieur Cockram, vous représentez l'Association canadienne des médecins vétérinaires, qui compte 5 500 médecins vétérinaires. J'aimerais savoir combien d'entre eux ont comme spécialité les grands animaux. Ici, je parle des bovins, des porcs et des chevaux.

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Les expertises sont variées au sein de l'ACMV. Nous comptons beaucoup de praticiens ayant acquis de l'expérience auprès des bovins, des animaux de la race chevaline et du bétail.

[Français]

M. Jacques Gourde: Savez-vous quel pourcentage des médecins vétérinaires de votre association ont comme spécialité les grands animaux?

S'agit-il de 10 %, de 20 %, de 30 %, de 40 %?

On entend dire présentement qu'il y a au Canada une pénurie de spécialistes des grands animaux et que cela pourrait être un problème à l'avenir.

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Je peux certainement répondre à la deuxième partie de votre question.

L'industrie a besoin de plus d'expertise et de conseils en matière de santé et de bien-être animal. Nous devons nous assurer que les incitatifs économiques sont suffisants pour encourager les vétérinaires à se tourner vers le bétail et que ces vétérinaires sont présents un peu partout au pays.

[Français]

M. Jacques Gourde: Vous reconnaissez qu'il y a sans doute au Canada une pénurie de spécialistes des grands animaux.

Dans ma région — et j'entends dire que c'est le cas dans d'autres régions également —, il est difficile d'obtenir les services d'un vétérinaire qui se spécialise dans les vaches laitières, par exemple.

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Dans le cadre de leur formation, les vétérinaires se spécialisent soit dans le bétail ou les petits animaux.

Ceux qui choisissent le bétail ont les compétences nécessaires pour traiter tous les bétails. Les principes de base s'appliquent à tous les secteurs. On a toujours besoin d'accroître ses connaissances dans certains domaines.

• (1230)

[Français]

M. Jacques Gourde: Dans votre association de vétérinaires, y en a-t-il beaucoup qui travaillent à l'Agence canadienne d'inspection des aliments et qui font une évaluation des animaux à leur arrivée dans les abattoirs?

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Oui. L'un des principaux rôles des vétérinaires est d'évaluer la santé et le bien-être des animaux dans le cadre d'un plan viable d'abattage.

[Français]

M. Jacques Gourde: Ces vétérinaires ont-ils une expertise ou une formation particulière ou est-ce leur formation générale qui les amène à occuper ce genre d'emploi?

[Traduction]

Dr Michael Cockram: À ma connaissance, l'ACIA offre une formation supplémentaire à ces vétérinaires. On ne peut jamais avoir trop de formation sur ce sujet très difficile. Peut-être faudrait-il accroître la formation, mais ces vétérinaires reçoivent une formation de spécialiste supplémentaire dans ce domaine.

[Français]

M. Jacques Gourde: Parmi les vétérinaires qui occupent de tels emplois à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, y en a-t-il qui n'ont pas pratiqué pendant 5, 10 ou 20 ans avec des grands animaux et qui ont une formation plutôt générale?

[Traduction]

Dr Michael Cockram: C'est une question qu'il conviendrait mieux de poser à l'ACIA. Je suis un spécialiste du bien-être des animaux et je représente l'ACMV.

[Français]

M. Jacques Gourde: Il est question ici de transport d'animaux, principalement d'animaux commerciaux, soit le boeuf et le porc. Au Canada, ces animaux représentent de 80 % à 85 % de tous les animaux transportés. On sait que les autres animaux sont moins fréquemment déplacés. Quand ces animaux commerciaux arrivent à l'abattoir, c'est l'expertise que font les vétérinaires qui détermine s'ils sont acceptés ou non. Il faudrait au moins s'assurer que ces vétérinaires portent un jugement juste et équitable envers le producteur et le transporteur, qui, eux, ont la responsabilité conjointe de transporter l'animal.

Quand l'animal arrive à l'abattoir, il n'y a pas de contre-expertise. L'expertise vient seulement de l'Agence et cette dernière ne donne pas une contre-expertise au producteur et au transporteur. Est-ce que c'est vrai?

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Être vétérinaire, c'est un métier. Les vétérinaires doivent respecter certaines normes. Nous suivons une formation de plusieurs années et suivons des formations pour notre perfectionnement professionnel. Vous devriez être en mesure d'avoir confiance aux vétérinaires et à leur capacité à faire leur travail. Rien ne justifie la création d'un autre organisme d'application. Vous pouvez avoir confiance en la capacité des vétérinaires à évaluer la santé et le bien-être des animaux.

[Français]

M. Jacques Gourde: Donc, quand les vétérinaires font une expertise à l'abattoir, le transporteur et le producteur peuvent faire l'objet d'une amende, mais on ne permet pas à ces derniers d'envoyer un deuxième vétérinaire pour vérifier si la première expertise faite par l'Agence est vraiment juste et équitable. Ils reçoivent une amende un mois, trois mois ou un an après et il leur est impossible de faire une contre-expertise.

[Traduction]

Dr Michael Cockram: Si les règlements sont appliqués comme vous le dites, l'organisme de réglementation pour les transporteurs peut demander l'opinion d'un vétérinaire en fonction des documents fournis. Cela se fait régulièrement. Nous examinons les demandes d'appel. Les dossiers sont soumis à la Commission de révision agricole du Canada et j'ai lu la plupart de ces dossiers. C'est une chose qui se fait fréquemment. L'industrie a accès à une expertise et à un processus indépendants.

Le président: Merci, docteur Cockram.

[Français]

Merci, monsieur Gourde.

[Traduction]

Je demanderais aux membres de préciser à qui ils souhaitent adresser leur question, car l'un des témoins participe par vidéo-conférence. Ainsi, Mme Pippus saura si la question s'adresse à elle.

[Français]

Merci.

Monsieur Drouin, vous avez la parole.

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

[Traduction]

Merci à tous les témoins d'avoir accepté notre invitation. Je vous en suis reconnaissant.

Madame Hiddema, selon vous, est-ce que la majorité des agriculteurs maltraitent leurs animaux?

Mme Krista Hiddema: Si je ne m'abuse, le sujet est le transport des animaux d'élevage.

M. Francis Drouin: Pourriez-vous répondre à la question?

Mme Krista Hiddema: Si vous voulez savoir si nous avons procédé à des enquêtes secrètes au Canada, nous en avons maintenant menées 11 d'un océan à l'autre. Nous avons observé des cas de cruauté dans chacune des 11 installations dans lesquelles nous nous sommes infiltrés. Cette cruauté a été rendue publique par l'intermédiaire d'une vidéo que n'importe quel membre du grand public peut visionner. En ce qui concerne le transport, nous avons enquêté dans une installation appelée Western Hog Exchange et à Maple Lodge Farms...

●(1235)

M. Francis Drouin: Je crois que vous avez aussi réalisé une vidéo sur les poulets il n'y a pas si longtemps. Elle était affichée sur votre site Web.

Mme Krista Hiddema: En effet.

M. Francis Drouin: Pourquoi a-t-elle été enlevée? Elle n'y est plus. J'ai vérifié il y a quelques semaines.

Mme Krista Hiddema: Elle n'a pas été enlevée.

Nous avons mené une enquête...

M. Francis Drouin: Elle y était, mais elle n'y est plus. Est-ce à cause du communiqué des producteurs de poulet et d'oeufs qui dénonçait votre vidéo?

Mme Krista Hiddema: Non.

M. Francis Drouin: D'accord. Je ne faisais que vérifier.

Mme Krista Hiddema: Nous avons mené une enquête dans une installation qui était...

M. Francis Drouin: Croyez-vous que la majorité des agriculteurs traitent leurs animaux avec cruauté?

Mme Krista Hiddema: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que dans chacune des 11 installations où nous sommes allés, nous avons vu des cas de cruauté.

M. Francis Drouin: Je lis sur votre site Web « les cas flagrants de cruauté sont maintenant pratique courante dans les grandes et les petites fermes ». Si c'est pratique courante, c'est donc dire que la majorité des agriculteurs sont cruels et qu'ils font preuve de cruauté à l'égard de leurs animaux.

Mme Krista Hiddema: Je pense qu'il y a...

M. Francis Drouin: C'est la théorie que vous présentez.

J'aimerais en revenir aux transports mais, au bout du compte, je crois que mon travail consiste à m'assurer qu'on adopte la réglementation qui s'impose sans faire augmenter le prix de la nourriture, sinon des activistes contre la pauvreté viendront dire que le prix des aliments est trop élevé. Il est question de... Vous avez mentionné que plus de 700 millions d'animaux qu'on transporte sont abattus. Donc, si on fait le calcul, 2 % des animaux souffrent pendant leur transport et moins de 1 % des animaux meurent avant d'arriver à destination.

Ma question s'adresse à tous les membres: dans quelle mesure la réglementation proposée réduira ces pourcentages? Au bout du compte, si elle ne réduit pas les pourcentages, nos efforts seront vains. Je veux m'assurer que ce que nous proposons, ce que nous présentons, et les recommandations que nous formulons au sein du comité font baisser ces pourcentages, sinon nous aurons mené cet exercice pour rien.

Mme Krista Hiddema: Nous savons que les animaux qui souffrent le plus pendant le transport sont les oiseaux. Schwartzkopf-Genswein a mené une étude au Canada en 2012 qui a révélé que dans 86 % des cas, le transport des bovins durait déjà moins de huit heures et que la majorité des porcs passait déjà moins de trois heures dans des camions.

Nous savons que le véritable problème au Canada réside dans le transport des oiseaux, notamment des poulets. Les statistiques montrent que la très grande majorité des animaux qui sont morts ou si malades et blessés à leur arrivée qu'ils ne peuvent entrer dans la chaîne d'approvisionnement sont des oiseaux.

Nous savons aussi que, lorsque les tribunaux interviennent — ce qui n'a rien à voir avec Mercy for Animals — c'est dans le cas d'incidents concernant des oiseaux, en particulier à Maple Lodge Farms, qui a dû rendre des comptes devant nos tribunaux et faire face de nombreuses fois à des accusations de cruauté envers les animaux. C'est surtout le transport des oiseaux qui pose problème.

M. Francis Drouin: Monsieur Cockram, avez-vous quelque chose à ajouter?

Dr Michael Cockram: Il vous faut vous pencher sur le rôle des lois en vigueur pour examiner ces aspects généraux. C'est, grosso modo, en vue d'offrir un cadre des pratiques essentielles que l'industrie doit adopter pour réduire les risques de souffrance. Ce faisant, vous appliquez ces dispositions essentielles en toute conformité au plan commercial. Vous avez aussi besoin d'un mécanisme pour traiter les cas de non-conformité en ce qui concerne ces pratiques essentielles, alors il s'agit vraiment d'un type d'assurance pour essayer de faire en sorte que vous disposiez de l'infrastructure nécessaire pour réduire les risques de souffrance.

M. Francis Drouin: Je regarde les chiffres qui concernent les animaux morts à l'arrivée aux États-Unis, par exemple la volaille. Ils se situent à 0,025 %, tandis qu'au Canada, ils sont actuellement à 0,015 %; les nôtres sont donc moins élevés que les leurs. Au bout du compte, je veux simplement m'assurer que nous ne surréglementons pas inutilement.

Dr Michael Cockram: Je peux répondre à cette question.

La bonne nouvelle est que le pourcentage d'animaux morts à l'arrivée au Canada dans le cas du transport de la volaille a baissé de façon assez dramatique au cours des dernières années. Cela montre que l'industrie est résolue à y arriver. Cela montre que, en changeant les pratiques de gestion, vous pouvez obtenir le résultat souhaité. Cependant, nous devons faire plus que compter des poulets morts, malheureusement. Si un animal meurt, c'est qu'il a été très mal traité. Nous devons pouvoir cerner d'autres types de souffrances avant que les animaux meurent. En conséquence, nous devons nous assurer de disposer d'un système de réglementation gérable et bien conçu. Il n'est pas impossible d'améliorer les choses.

• (1240)

M. Francis Drouin: Pouvez-vous nous donner les pourcentages d'animaux qui souffrent dans d'autres pays, par exemple, la volaille ou encore les bovins dans les pays européens, aux États-Unis ou en Australie?

Dr Michael Cockram: Cela a déjà été mentionné. C'est pendant le transport que les oiseaux risquent le plus de mourir. Il devrait y avoir très peu de raisons pour lesquelles les bovins ne survivent pas au transport. Nous parlons ici de précautions très élémentaires à prendre pour assurer le bien-être des animaux et éviter qu'ils meurent pendant le transport. Les animaux devraient survivre au transport.

Nous devrions opter pour une norme plus élevée qui permettrait à l'industrie d'économiser, d'obtenir des produits de meilleure qualité, mais qui le ferait de plus en plus en rehaussant la confiance des consommateurs à l'égard des aliments qu'ils veulent acheter. Ils ne veulent pas acheter d'aliments s'ils estiment que les animaux ont souffert pendant leur production. C'est tout...

M. Francis Drouin: Si je dis aux consommateurs que 98 % de leurs poulets sont sécuritaires, vous pensez qu'ils réagiront ainsi?

Le président: Peut-être que vous pouvez répondre dans le cadre de la prochaine question.

[Français]

Merci, monsieur Drouin.

[Traduction]

Merci, docteur Cockram.

[Français]

Madame Brosseau, vous avez six minutes.

[Traduction]

Mme Ruth Ellen Brosseau: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les personnes qui sont venues témoigner aujourd'hui dans le cadre de notre étude sur le transport des animaux.

J'essaie simplement de bien comprendre. Lorsque nous avons terminé notre journée à la Chambre, je rentre chez moi et je tente toujours de me préparer pour les journées suivantes.

Je dois vous féliciter pour la quantité de documentation que vous avez fournie dans le cadre de cette étude. Merci. J'essaie encore de tout absorber.

J'aimerais commencer par une question. Nous avons instauré des lois en 1977. En 2017, nous les passons en revue après une période de consultations de 10 ans. Je sais que nous essayons d'harmoniser nos lois et certaines de nos pratiques avec les normes internationales. Je sais que les mesures que nous prenons doivent s'appliquer au Canada et tenir compte de notre géographie et de notre climat, de nos quatre saisons.

Pourriez-vous nous dire où se situe le Canada par rapport aux États-Unis, et peut-être parler des pratiques et normes européennes en comparaison pour ce qui est de la santé des animaux au plan international?

Mme Krista Hiddema: La question s'adresse-t-elle à moi?

Mme Ruth Ellen Brosseau: Oui.

Mme Krista Hiddema: Nous avons, en fait, procédé à une analyse de la position du Canada par rapport à chaque pays important, y compris l'OIE. Elle se trouve dans notre documentation, sous forme de tableau. Il ne fait aucun doute que nous sommes en retard sur tous les autres pays industrialisés en ce qui concerne le transport des animaux. Bien que nous ne soyons pas très loin derrière les États-Unis, nous accusons toujours un retard. Nous croyons fermement qu'en tant que Canadiens et, en particulier, de Canadiens qui ne veulent pas que les animaux souffrent, nous sommes dans l'obligation de faire des changements dramatiques à ce stade.

L'autre point sur lequel j'aimerais me prononcer est la question toujours non résolue concernant l'Union européenne. Au bout du compte, bien que nous ne fassions pas partie de l'Union européenne, il est clair que les animaux peuvent éprouver les mêmes souffrances, qu'ils soient en Allemagne ou au Canada.

Lorsque nous parlons du nombre d'heures de transport, il y a des solutions de rechange. Le déchargement et le rechargement des animaux est extrêmement stressant, certes, mais il y a des camions ventilés à température contrôlée à bord desquels on offre eau et nourriture. Lorsqu'on sait que le transport durera plus de huit heures, on devrait utiliser des systèmes de transport par camion à part.

Nous croyons aussi qu'il y a possibilité d'ouvrir d'autres abattoirs pour simplement éviter que ces animaux soient transportés pendant 52 heures, ce qui est totalement inadmissible. Nous savons qu'il y a des possibilités d'emploi dans ce cas et qu'il existe de meilleurs systèmes de transport par camion.

Ce n'est pas différent. Si vous devez emmener vos enfants en Floride, qu'allez-vous faire? Vous allez préparer une collation et la mettre à l'arrière de votre automobile, vous ferez quelques autres choses et vous arrêterez. Il est aussi possible de le faire pour les animaux. Comme Michael l'a mentionné, chaque animal ressent de la souffrance, et aucune mort n'est acceptable. Lorsque nous avons la possibilité de réduire cette souffrance de façon dramatique, nous avons l'obligation de le faire à l'égard de la communauté internationale, des Canadiens et, honnêtement, des animaux.

Mme Ruth Ellen Brosseau: Je sais que ma collègue Alaina Lockhart a assez souvent parlé du besoin d'augmenter le nombre d'abattoirs. Je pense que nous pouvons tous nous entendre pour dire que si cette infrastructure et ces types de services étaient plus accessibles et plus près de chez nous, cela réglerait une bonne partie de ces problèmes.

Monsieur Cockram, quelle est la différence entre « inapte » et « fragilisé »?

• (1245)

Dr Michael Cockram: Un animal « inapte » est un animal qui ne peut pas légalement être transporté. La réglementation canadienne est assez unique comparativement, disons, à la réglementation européenne, car elle a une catégorie distincte pour les « animaux fragilisés », qui stipule que ces animaux ne sont pas entièrement aptes à être transportés, mais qu'ils peuvent l'être dans des circonstances particulières.

Les points qui nous posent problème à l'Association canadienne des médecins vétérinaires dans la réglementation proposée sont, premièrement, le temps maximal de transport de 12 heures — c'est long pour un animal qui dépérit — et, deuxièmement, le nombre de conditions énoncées en ce qui concerne les animaux fragilisés, c'est-à-dire que leur souffrance sera exacerbée par le transport. Faire entrer des animaux malades ou blessés dans la chaîne alimentaire humaine est une façon de permettre à l'industrie d'avoir un rendement économique pour eux.

Nous suggérons que la liste d'animaux fragilisés soit revue pour que les animaux qui ne devraient pas être transportés du tout ne le soient pas, et que la seule option pour eux soit d'aller dans un abattoir local, disons à une heure de l'endroit où ils sont gardés, sinon ils souffriront trop, ce qui est inacceptable.

Mme Ruth Ellen Brosseau: J'ai passé en revue le document « Mercy for Animals » que vous avez remis au Comité. Il renvoie à des études et contient nombre de témoignages d'experts. Pourriez-vous nous en parler, madame Torgerson-White?

Mme Lauri Torgerson-White (spécialiste du bien-être des animaux, Mercy for Animals): Oui, tout à fait. Nous avons passé énormément de temps à passer en revue...

Le président: Soyez brève, je vous prie.

Mme Lauri Torgerson-White: D'accord. Je serai brève.

Comme vous pouvez le constater, nous avons fait beaucoup de recherche. J'ai parlé à des scientifiques spécialisés dans le bien-être des animaux du monde entier, les experts en la matière, y compris à Don Broom, qui a été le premier scientifique de ce type au monde, et à Clive Phillips, spécialiste du bien-être des animaux qui s'intéresse à leur transport. Tout le monde convient que le mieux pour les animaux est que nous options pour une réglementation comme celle de l'Union européenne, non pas parce qu'il s'agit de réglementation européenne, mais bien parce qu'elle est fondée sur les données scientifiques les plus récentes.

Le président: Merci, madame White.

[Français]

Merci, madame Brosseau.

[Traduction]

Lloyd, je crois savoir que vous allez partager votre temps, c'est bien cela?

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Nous avons six minutes, et comme nous achevons, je vais partager mon temps avec M. Peschisolido.

Je représente la circonscription de Guelph. L'Université de Guelph s'intéresse naturellement beaucoup aux sciences vétérinaires. Saskatoon est un autre endroit où on mène des travaux de recherche à ce sujet. Il a été question précédemment des différents métabolismes animaux. Quand je lis une étude, il m'arrive souvent de comparer un voyage en Floride seul ou en famille à un voyage au Canada d'un autre type d'animal.

Monsieur Cockram, pourriez-vous parler des différences biologiques et nous dire dans quelle mesure différents types d'animaux sont sujets au stress et dans quelle mesure certains le sont plus que d'autres?

Dr Michael Cockram: Oui, c'est une question intéressante. C'est difficile pour un règlement d'englober ces variations énormes.

La volaille est particulièrement vulnérable dans le cadre du transport en raison de sa sensibilité aux températures extrêmes, qu'elles soient froides ou chaudes. Les poules pondeuses de réforme sont aussi particulièrement sujettes aux difficultés de manutention, car elles ont tendance à avoir les os plus fragiles à la fin de leur période de production...

M. Lloyd Longfield: Qu'en est-il de la consommation d'aliments et des périodes où les animaux ne sont pas nourris, et des périodes où ils ne sont pas abreuvés par rapport à celles où ils ne sont pas nourris?

Dr Michael Cockram: Si la gestion des animaux durant le transport était adéquate, il ne devrait pas être nécessaire d'insister autant sur la durée des voyages et les périodes où ils ne sont ni nourris ni abreuvés.

Comme vous l'avez entendu, un certain nombre d'animaux peuvent être transportés sur de longues distances, si c'est bien fait. Ce n'est pas quelque chose d'impossible. Vous savez aussi qu'en Europe, on dispose de véhicules spécialisés pour transporter les animaux pendant plus de huit heures. Ils ne peuvent être transportés que dans des véhicules qui leur offrent de bonnes conditions et dans lesquels ils peuvent être nourris et abreuvés pendant le trajet.

Lorsqu'on examine la réglementation, il faut se pencher sur les endroits où se trouvent les principaux facteurs de risque. Les cochons, par exemple, sont plus susceptibles de ne pas être abreuvés que, par exemple, les ruminants. Comme vous l'avez entendu ce matin, les ruminants et ...

• (1250)

M. Lloyd Longfield: L'Université de Guelph mène des travaux de recherche sur l'eau et sur la quantité dont les cochons ont besoin, et on y élève des cochons qui n'ont pas besoin d'autant d'eau.

Nous allons manquer de temps. Je me tourne vers M. Peschisolido. Je lui avais dit que je partagerais mon temps avec lui...

M. Joe Peschisolido (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Si nous avons chacun six minutes, nous avons beaucoup de temps.

M. Lloyd Longfield: ... mais pourriez-vous prendre quelques secondes pour parler des travaux de recherche qu'on pourrait mener pour en venir à stimuler le métabolisme des cochons et à améliorer la distance que peuvent parcourir les animaux?

Dr Michael Cockram: Il est difficile d'envisager qu'on puisse changer le métabolisme d'un cochon pour réduire ses besoins en eau. Il serait préférable de trouver une façon de mieux les hydrater pendant le transport sur de longues distances.

M. Lloyd Longfield: Mais le professeur Moccia l'a fait. Il a réussi à réduire de 30 % les besoins en eau de son cochon. Il l'appelle l'« Enviro-pig ».

Dr Michael Cockram: Je me réjouis à la perspective de lire cet article examiné par les pairs.

M. Lloyd Longfield: Oui, c'est un article évalué par les pairs. Il a été publié, car nous examinons... Nous manquons de temps.

Pouvez-vous expliquer la nature d'un déséquilibre métabolique nutritionnel? Quelle est son incidence sur différents animaux?

Dr Michael Cockram: Elle est très marquée. C'est un terme que j'ai bien de la difficulté à comprendre, car si vous privez un animal de nourriture, il tentera simplement de mobiliser ses réserves d'énergie.

La première réserve d'énergie dans laquelle il puisera sera les glucides, qui sont habituellement entreposés dans le foie. Il faut, par exemple, quatre heures à un oiseau pour épuiser entièrement ses réserves de glycogène emmagasinées dans le foie. Les moutons prennent quelques heures de plus. Ensuite, quand l'animal aura utilisé ses glucides, il ira puiser dans le gras qu'il devra brûler. En conséquence, la mesure dans laquelle l'animal s'en tirera bien dépendra de sa minceur ou de sa masse musculaire. La dernière source d'énergie à laquelle un animal puise en situation extrême est la protéine, qu'il s'agisse du muscle, y compris du muscle cardiaque.

M. Lloyd Longfield: Cela ne se produirait pas pendant leur transport. Il est préférable de ne pas abattre certains animaux, notamment la volaille, quand ils ont l'estomac et les intestins pleins. Cela présente des risques sanitaires à l'abattoir et pendant la transformation.

Dr Michael Cockram: Des preuves très claires montrent que les risques que la volaille meurt pendant le transport augmentent de façon linéaire en fonction de la durée du transport et du temps que les bêtes passent sans manger. Nous devons mieux comprendre ces liens. Le transport de la volaille et la durée du voyage posent un problème important, par contre.

M. Lloyd Longfield: Une partie de l'étude qui est menée à Saskatoon se penche sur ces liens.

Dr Michael Cockram: C'est en partie vrai. C'est une chose que nous explorerions ensemble dans le cadre du comité scientifique des codes de pratiques sur le transport.

M. Lloyd Longfield: Nous constatons, en examinant les résultats que, comme M. Drouin l'a mentionné, moins de 2 % des animaux arrivent à destination blessés, morts ou inaptes. Nous voulons réduire encore davantage ce pourcentage. Nous voulons nous assurer que toute modification que nous apportons à la loi ait une incidence positive sur les animaux et non le contraire.

Le président: Merci, monsieur Longfield.

Monsieur Peschisolido.

M. Joe Peschisolido: Je remercie tous les témoins, tant du premier que du second groupe.

Vos témoignages m'ont été extrêmement utiles pour comprendre la situation et ils ont mis en balance le besoin d'avoir une industrie agricole dynamique avec celui de respecter les exigences légitimes relatives au bien-être des animaux.

Madame Hiddema, je suis d'accord avec vous pour dire que notre secteur agricole est très important. J'irais plus loin et je reprendrais la déclaration de notre ministre de l'Agriculture, le ministre MacAulay, qui fait valoir que nous devrions être une superpuissance en agriculture. Cela comprend donc l'élevage des porcs, des poulets et des cochons. J'ai eu la chance que le ministre soit dans le coin de ma circonscription de Steveston—Richmond-Est. Nous avons plus de 200 agriculteurs: des producteurs de porcs, de poulets et de bovins.

Quelle serait, selon vous, l'incidence de vos propositions sur l'industrie en Colombie-Britannique?

• (1255)

Mme Krista Hiddema: De quelle incidence voulez-vous parler en particulier? Celle en matière de coûts?

M. Joe Peschisolido: L'industrie serait-elle en mesure de s'adapter? Connaissez-vous l'industrie en Colombie-Britannique?

Mme Krista Hiddema: Absolument.

M. Joe Peschisolido: D'accord.

Mme Krista Hiddema: Nous savons que la Colombie-Britannique compte très peu de fermes porcines. Les agriculteurs de là-bas élèvent surtout des bovins et de la volaille. Il est clair qu'en ce qui concerne cette province, les modifications proposées auraient l'effet très positif d'accroître le nombre d'abattoirs, de créer de nouveaux emplois, de rehausser le bien-être des animaux, et d'améliorer les conditions des animaux et des travailleurs.

M. Joe Peschisolido: Vous avez parlé plus tôt de la durée du transport. Ces animaux parcourent entre 3 200 et 4 800 km, et vous avez parlé de l'avantage économique de potentiellement changer le système. Pourriez-vous expliquer votre commentaire?

Mme Krista Hiddema: Nous avons tous parlé des pourcentages mais, au bout du compte, il est toujours ici question de 10 millions d'animaux qui, d'un océan à l'autre — pas seulement en Colombie-Britannique — ne se retrouvent pas dans notre chaîne alimentaire. Je pense qu'il est important que l'industrie consacre du financement à améliorer leur bien-être plutôt qu'à dépenser de l'argent pour que 10 millions d'animaux ne finissent même pas dans notre chaîne alimentaire.

Je ne crois pas qu'un Canadien raisonnable penserait qu'il soit acceptable que 10 millions d'animaux soient transportés et abattus sans finir dans notre chaîne alimentaire.

M. Joe Peschisolido: Merci.

Madame Pippus, vous avez mentionné l'importance de la loi, la nature évolutive de la loi et le rôle que la réglementation y joue. Le terme « bétail » en anglais — « livestock » — m'a toujours frappé: il s'agit de stocks vivants. Au Québec, on dit que les animaux sont des êtres sensibles, mais au sens de la loi, ils représentent aussi des biens.

Pouvez-vous donner des détails à ce sujet? Il y a aussi une affaire fascinante qui se déroule — à Toronto, je pense — concernant une personne qui donnait de l'eau aux cochons. Quelle incidence cela a-t-il sur les choses?

Mme Anna Pippus: Au sens de la loi, les animaux sont considérés comme des biens, mais des types de biens spéciaux. La loi ne le reconnaît pas explicitement, mais elle le fait implicitement. La démarche du Québec pour placer les animaux dans la catégorie des êtres sensibles était une mesure explicite en ce sens.

À titre d'exemple, la cruauté envers les animaux est une infraction criminelle, tandis que ce n'en est pas une d'endommager une table. C'est parce que nous comprenons implicitement dans la loi que les animaux sont des êtres sensibles. Lorsqu'il est question de leur capacité de souffrir, les animaux ne diffèrent en rien des humains; en fait, il nous arrive parfois d'oublier que les humains sont aussi des animaux.

En règle générale, dans le monde entier, on a tendance à reconnaître que les animaux représentent des types de biens spéciaux et que nous les utilisons comme des biens, mais dans le domaine scientifique, on reconnaît de plus en plus qu'il s'agit d'êtres sensibles. En outre, la société montre de plus en plus d'empathie et de compassion à l'égard des animaux, qui sont des êtres vulnérables.

Je pense que les tendances mondiales illustrent un peu pourquoi il est si important d'adopter cette réglementation. On discute des difficultés et de la question de savoir si la réglementation changera vraiment les choses mais, bien sûr, c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Nous devons croire que la réglementation est efficace et essentielle au fonctionnement d'une démocratie.

Pour ce qui est de l'affaire dans laquelle Anita Krajnc a été accusée de méfait criminel à Toronto pour avoir donné de l'eau à des cochons, je pense qu'elle jette vraiment l'éclairage sur le problème des cochons en particulier à bord de ces camions métalliques chauds dont la température n'est pas contrôlée. Pendant l'hiver, les cochons peuvent avoir très froid et même geler. Mme Krajnc a observé que des cochons avaient des engelures aux oreilles. Inversement, pendant l'été, ils peuvent arriver haletants, ce qui, selon le code de pratiques pour le transport des animaux est un signe de détresse causée par la chaleur qui doit être traité immédiatement sinon l'animal risque de mourir.

Nous ne sommes pas entrés dans les détails, mais en Nouvelle-Zélande, par exemple, les cochons et autres monogastriques ne peuvent pas se passer d'eau pendant plus de six heures, si bien qu'on analyse l'eau et la nourriture en fonction des espèces pour reconnaître que les cochons n'ont pas de glandes sudoripares et qu'ils tombent raides morts à bord des camions de métal. Environ 15 000 animaux meurent chaque année pendant leur transport.

M. Joe Peschisolido: C'est intéressant que vous ayez parlé de la nature de la réglementation, que vous prévoyiez des incitatifs et des mesures de dissuasion, alors vous essayez, en gros, de modifier les comportements.

Un témoin précédent, M. Metzger — et j'ai vraiment apprécié sa présentation — a affirmé que si votre présentation ou vos amendements étaient adoptés, cela perturberait considérablement l'industrie. Qu'en pensez-vous?

• (1300)

Mme Anna Pippus: Nous n'avons pas mis notre réglementation à jour en 40 ans, depuis 1977. Dans l'intérim, nous avons eu des fusions d'abattoirs et d'exploitations agricoles. Le paysage s'est transformé, mais cela ne change en rien la réalité fondamentale que [Note de la rédaction: difficultés techniques].

Encore une fois, les règlements doivent répondre aux besoins du public. Nous avons toutes sortes d'indicateurs — une étude dont il a été question plus tôt, les tendances générales qui changent, beaucoup de sondages — qui montrent que le public veut que les animaux soient protégés pendant le transport, et il n'y a pas...

Le président: Merci, madame Pippus.

Je vais permettre à M. Nater de poser une question brève pour terminer la séance, si vous voulez.

M. John Nater (Perth—Wellington, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis fier d'être le fils d'éleveurs de porcs et le gendre d'exploitants d'une ferme laitière, et je ne peux pas tolérer que l'on croit qu'il existe une cruauté systémique à l'égard des animaux dans les fermes canadiennes. Ce n'est tout simplement pas le cas.

Je suis très fier des 5 600 agriculteurs dans ma circonscription. Nous avons plus d'un demi-million de porcs et plus de 50 000 bovins, et ils ne sont pas traités avec cruauté. Ils ne sont pas sujets à de mauvais traitements de la part des agriculteurs. Je suis fier de nos fermes agricoles canadiennes et du travail qu'elles accomplissent. Je crois que c'est un manque de respect à l'égard de ces familles agricoles qui travaillent avec acharnement de laisser entendre, même de déclarer implicitement, qu'elles infligent des traitements cruels à leurs animaux et que même les normes qu'elles appliquent sont cruelles. Ce n'est simplement pas le cas. Je crois que c'est une insulte à nombre de familles agricoles.

Ma question s'adresse à M. Cockram. Dans vos remarques, vous avez mentionné que le chargement et le déchargement des animaux accroît le stress et la possibilité de les blesser et de les faire souffrir mais, parallèlement, vous militez en faveur d'une réduction du temps qu'un animal peut passer dans un camion, ce qui accroît le nombre de fois qu'un animal sera chargé et déchargé.

Comment justifiez-vous cette déclaration dans laquelle vous dites, d'un côté, que le chargement et le déchargement augmentent les risques, et de l'autre, que nous devrions charger et décharger davantage les animaux?

Dr Michael Cockram: Oui, la question du transport est compliquée, et vous devez essayer de déterminer où résident les risques les plus importants.

La solution à la durée des voyages est d'améliorer ou d'optimiser la qualité du transport et la gestion des animaux avant et après leur transport pour qu'il soit moins nécessaire de mettre l'accent sur la durée du transport.

Comme nous l'avons mentionné, en Europe, ils gèrent ces transports sur des longues distances et ces intervalles où ils nourrissent et abreuvant les animaux en faisant en sorte qu'il soit obligatoire de disposer de véhicules spécialisés qui permettent aux animaux d'être nourris et abreuvés, et de se reposer pendant le transport.

Le président: Merci, et merci, monsieur Nater.

Cela met fin à notre séance d'aujourd'hui. Je tiens à remercier les témoins d'être venus, et Mme Pippus d'avoir témoigné par vidéoconférence. Encore une fois, merci de contribuer à notre rapport.

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>