



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

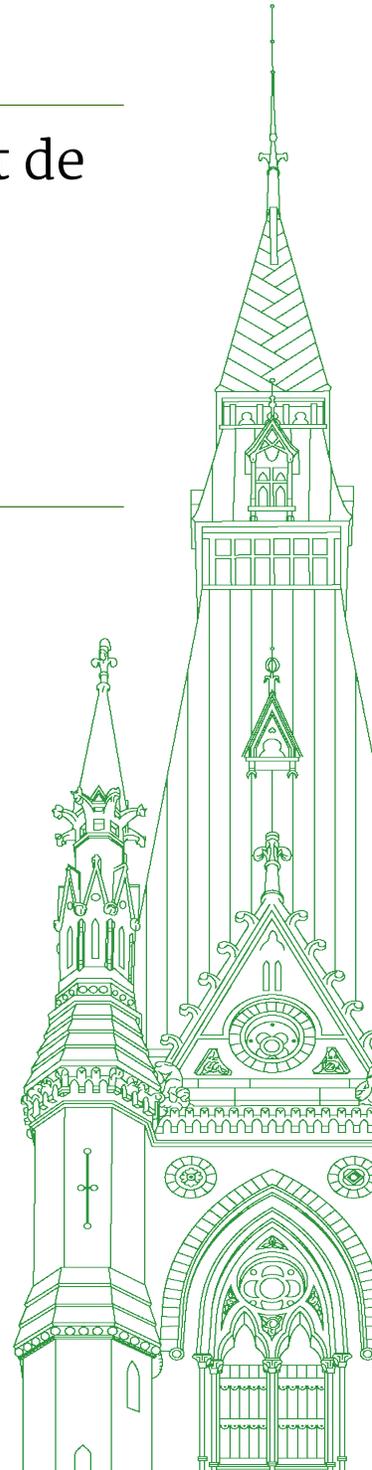
**NUMÉRO 080**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le jeudi 2 novembre 2023

---

Président : M. Kody Blois





## Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 2 novembre 2023

• (0815)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 80<sup>e</sup> réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Je vais commencer par faire quelques rappels.

La réunion se déroule selon forme hybride. Les délibérations sont diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. À titre d'information, la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Les captures d'écran ou la prise de photos de votre écran ne sont pas autorisées.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 19 octobre 2023, le Comité reprend son étude sur les exigences concernant les dispositifs de consignation électronique et le transport des animaux.

[Traduction]

J'aimerais maintenant vous présenter nos témoins.

Nous recevons la Dre Mary Jane Ireland, qui est la directrice exécutive de la Direction de la santé des animaux et vétérinaire en chef pour le Canada à l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Nous sommes heureux de vous revoir, docteure Ireland. Nous allons devoir vous installer un lit dans le corridor si cela continue; vous avez témoigné devant nous à maintes reprises, mais votre témoignage est important et nous vous sommes reconnaissants d'accepter de comparaître devant nous.

Nous recevons également Melanie Vanstone, qui est la directrice générale des programmes multimodaux et de sécurité routière à Transports Canada.

Madame Vanstone, nous vous souhaitons la bienvenue. Je crois que vous serez notre première intervenante aujourd'hui.

Chers collègues, nous allons accorder cinq minutes à chacune de nos témoins pour leur déclaration préliminaire. Nous pourrions faire preuve d'une certaine souplesse, puisque nous ne recevons que deux témoins aujourd'hui. Nous tiendrons ensuite une première série de questions de six minutes pour tous les partis, puis une deuxième série de questions de cinq minutes pour les conservateurs et les libéraux, de deux minutes et demie pour le Bloc et le NPD, puis de cinq minutes à nouveau pour les conservateurs et les libéraux. Nous ferons ensuite une pause et poursuivrons la réunion à huis clos pour discuter des prochaines étapes.

Madame Vanstone, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

**Mme Melanie Vanstone (directrice générale, Programmes multimodaux et sécurité routière, ministère des Transports):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui du régime fédéral des heures de service pour les conducteurs de véhicule utilitaire, tel qu'il s'applique au secteur du transport des animaux.

J'aimerais tout d'abord reconnaître que les terres sur lesquelles nous sommes réunis aujourd'hui font partie du territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin Anishinabe depuis des temps immémoriaux.

Au Canada, la sécurité des véhicules utilitaires est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que les propriétaires et exploitants de ces véhicules. En vertu de la Loi sur les transporteurs routiers et du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire, Transports Canada est responsable de certaines questions opérationnelles liées à l'activité des véhicules utilitaires, notamment les heures de service, pour réduire le risque de fatigue pour les véhicules utilitaires qui traversent les frontières provinciales et internationales.

Les provinces et les territoires sont responsables de l'application des règlements sur les activités des transporteurs routiers du fédéral; ils ont également compétence sur les transporteurs intraprovinciaux, aussi appelés transporteurs locaux.

Selon la Base nationale de données sur les collisions, une moyenne de 7 % de toutes les collisions survenues au Canada entre 2012 et 2021 impliquaient un véhicule à moteur utilitaire. Pourtant, ces collisions sont à l'origine de 19 % des décès et de 10 % des blessures graves.

La fatigue des conducteurs est reconnue au Canada et dans le monde comme un facteur de risque critique associé aux accidents de la route. La durée de l'éveil continu, la perte aiguë de sommeil et le manque de sommeil cumulé contribuent de manière significative aux accidents liés à la fatigue.

En 1987, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière ont signé un protocole d'accord en vue d'élaborer et de mettre en œuvre un code national de sécurité. En date d'aujourd'hui, le Code national de sécurité établit 16 normes de sécurité pour les véhicules commerciaux, qui servent de base à l'harmonisation des règles et règlements régissant la sécurité de l'exploitation des véhicules utilitaires, des chauffeurs et des transporteurs routiers.

Le Code national de sécurité est mis à jour par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est composé de membres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Je suis le membre du conseil d'administration représentant le gouvernement fédéral.

Le Règlement sur les heures de service de Transports Canada a été créé en 1987 et a toujours été harmonisé avec la norme 9 du Code national de sécurité. Les règles actuelles émanent de l'étude sur la fatigue et la vigilance des chauffeurs de véhicules utilitaires, qui est la plus importante et la plus complète jamais réalisée en Amérique du Nord. Cette étude a été réalisée conjointement par le Département américain des transports et Transports Canada.

Les modifications proposées au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire visant à rendre obligatoires les dispositifs de consignation électronique certifiés pour les transporteurs routiers et les chauffeurs réglementés par le gouvernement fédéral ont été publiées pour la première fois le 16 décembre 2017 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les modifications finales ont été publiées le 12 juin 2019 dans la Partie II de la *Gazette du Canada* avec une date d'entrée en vigueur fixée au 12 juin 2021.

Pendant les 18 premiers mois suivant cette date, cette exigence n'a pas été appliquée de manière stricte afin de donner à l'industrie plus de temps pour s'adapter. Ce n'est qu'en janvier 2023 que les mesures d'application ont commencé à être mises en œuvre.

L'introduction des dispositifs de consignation électronique n'a pas modifié les limites existantes en matière d'heures de conduite ou de travail pour les chauffeurs commerciaux, les exigences de repos ou la manière dont les heures devraient être déclarées. Celles-ci sont restées inchangées depuis leur dernière modification en 2007. Le seul changement réside dans le fait que ces heures doivent désormais être suivies électroniquement, ce qui signifie qu'il y a moins de risque d'erreurs ou de falsification délibérée.

Les fonctionnaires de Transports Canada ont tenu des réunions avec des représentants de l'industrie du transport des animaux depuis la publication initiale des exigences proposées en matière de dispositifs de consignation électronique. Ces réunions ont permis de s'assurer que l'industrie était consciente de la grande flexibilité associée à la réglementation. Elle prévoit notamment une exemption pour les conducteurs travaillant dans un rayon de 160 kilomètres de leur terminal d'attache, la possibilité de reporter jusqu'à deux heures de temps de repos quotidien et la possibilité d'augmenter le temps de conduite jusqu'à deux heures en cas de conditions de conduite défavorables.

Dans les cas où la flexibilité réglementaire intégrée ne répond pas aux besoins uniques d'un segment particulier de l'industrie, les transporteurs routiers ou les associations qui les représentent peuvent faire une demande d'exemption réglementaire en vertu de l'article 16 de la Loi sur les transporteurs routiers.

Conformément à la Loi, une dérogation peut être accordée lorsque la demande est jugée d'intérêt public et non susceptible d'affecter la sécurité des transporteurs routiers. Lorsqu'une exemption est accordée, elle est généralement très prescriptive et conçue pour résoudre un problème spécifique, et elle comprend des conditions visant à atténuer tout risque de fatigue et à faciliter l'application de la loi.

Si l'industrie du transport d'animaux décide de demander une exemption en vertu de l'article 16, Transports Canada est prêt à travailler avec ses membres pour déterminer le type d'allègement réglementaire qui pourrait être justifié.

● (0820)

Je sais que le Comité a entendu parler des lignes directrices pour les agents d'application de la loi. Le guide d'application sur les heures de service du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé contribue à fournir une interprétation commune aux agents de contrôle, aux transporteurs routiers et aux conducteurs afin de faciliter une application cohérente et le respect des règles. Le Conseil a pris connaissance de la demande d'examen des lignes directrices pour le transport des animaux, et ce sujet sera abordé dans le cadre d'une prochaine réunion du Comité de programme sur la conformité et la réglementation, dont Transports Canada est membre.

Le Comité a aussi entendu parler des comparaisons avec les règles américaines.

Premièrement, il est important de souligner que le Canada et les États-Unis exigent que les heures de service soient enregistrées à l'aide d'un dispositif de consignation électronique, à quelques exceptions près. Toutefois, le Canada autorise actuellement des heures de conduite plus longues qu'aux États-Unis, des journées de travail plus longues et davantage d'heures de service dans le cycle de sept jours d'un chauffeur.

En ce qui concerne l'exemption de 150 milles aériens pour le secteur agricole aux États-Unis, il s'agit d'un mandat du Congrès américain qui permet à un chauffeur de bétail de travailler et de conduire sans limites d'heures dans un rayon de 150 milles aériens, ou 277 kilomètres, du point d'origine ou de destination de sa cargaison. Cette exemption n'est pas conforme à l'étude sur la fatigue et la vigilance des conducteurs de véhicules utilitaires et a été identifiée par le National Transportation Safety Board des États-Unis comme un facteur contribuant potentiellement à au moins un accident mortel.

En conclusion, monsieur le président, Transports Canada s'est engagé à assurer la sécurité des chauffeurs de véhicules utilitaires et de tous les usagers de la route qui partagent leur lieu de travail. C'est pourquoi nous avons élaboré des règlements fondés sur des données probantes afin de garantir que les chauffeurs de véhicules utilitaires conduisant au Canada respectent les limites établies et enregistrent correctement leurs heures de travail.

Nous sommes heureux de collaborer avec le secteur du transport des animaux pour répondre à ses besoins spécifiques dans ce cadre.

Merci. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

● (0825)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Vanstone.

Nous allons maintenant entendre la Dre Ireland, qui dispose d'environ cinq minutes. Prenez tout le temps qu'il vous faut, docteur Ireland. Allez-y.

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

Je suis heureuse de m'adresser à vous aujourd'hui alors que vous poursuivez votre étude sur les exigences concernant les dispositifs de consignation électronique et le transport des animaux.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, est un organisme de réglementation à vocation scientifique qui se consacre à assurer la santé des animaux, la protection des végétaux et la salubrité des aliments dans le but d'améliorer la santé et le bien-être des Canadiens, l'environnement et l'économie. À ce titre, l'ACIA administre et applique diverses dispositions législatives, dont la Loi sur la santé des animaux et le Règlement sur la santé des animaux.

J'aimerais prendre quelques minutes pour présenter l'objectif du Règlement sur la santé des animaux et le rôle du gouvernement fédéral en ce qui concerne le transport des animaux.

L'ACIA, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les producteurs, les transporteurs, les organisations de l'industrie et bien d'autres parties ont tous un rôle à jouer pour assurer le bien-être des animaux. L'ACIA réglemente le transport sans cruauté des animaux et le traitement sans cruauté des animaux destinés à l'alimentation dans les abattoirs fédéraux. L'objectif du règlement canadien sur le transport sans cruauté des animaux est de veiller à ce que les personnes qui transportent des animaux le fassent sans causer de souffrances évitables à ceux-ci pendant le transport.

En février 2019, après un vaste processus de consultation, le gouvernement du Canada a publié la version mise à jour du règlement sur le transport sans cruauté des animaux. Au cours de ce processus de consultation, l'ACIA a collaboré avec Transports Canada pour s'assurer que ce règlement n'entre pas en conflit avec le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. Le règlement mis à jour prévoit des intervalles maximaux entre, d'une part, le moment où les animaux sont retirés de leur lieu d'accès aux aliments et à l'eau et chargés dans le véhicule, et, d'autre part, celui de l'arrêt permettant de leur donner à nouveau accès aux aliments, à l'eau et au repos. Par exemple, pour les très jeunes animaux et les animaux fragilisés, cet intervalle peut aller jusqu'à 12 heures; pour les cochons et les chevaux, jusqu'à 28 heures; et pour les bovins, jusqu'à 36 heures. Ces dispositions visent à protéger les animaux contre la déshydratation, l'épuisement et le déficit nutritionnel associés aux longs trajets.

À la suite de l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement en février 2020, l'industrie a demandé un délai afin d'établir des pratiques exemplaires, ainsi que de réaliser des investissements pour augmenter le nombre de lieux d'accès aux aliments, à l'eau et au repos dans tout le Canada. L'ACIA a travaillé de manière exhaustive avec l'industrie et a accordé une période de deux ans avant que n'ait lieu la mise en œuvre de mesures d'application des exigences liées au temps d'alimentation, d'abreuvement et de repos.

Le transport sans cruauté des animaux est complexe et dynamique. Les choses peuvent mal se passer. Pour réagir adéquatement à une situation en évolution, il faut posséder les connaissances et les compétences requises ainsi que se livrer à beaucoup de planification. Voilà pourquoi, dans le contexte de la mise à jour du règlement, les transporteurs de bétail sont tenus d'avoir un plan d'urgence. Ce plan doit établir les mesures à prendre pour réduire ou atténuer les souffrances en cas de retards inattendus ou d'imprévus.

L'ACIA soutient l'industrie en fournissant une orientation et des outils pour aider les parties réglementées à comprendre et à mettre en œuvre les règlements mis à jour. Il s'agit notamment d'outils pratiques tels qu'un modèle de plan d'urgence que l'industrie peut adapter et utiliser pour répondre à ses besoins. L'ACIA sait qu'il est impossible de prévoir tous les scénarios. Voilà pourquoi les lignes directrices destinées à l'industrie précisent également que, dans des

circonstances rares, les inspecteurs peuvent appliquer à leur discrétion les temps d'alimentation, d'abreuvement et de repos. Ils ne peuvent le faire qu'à condition qu'il s'agisse d'un imprévu, que les mesures prises aient été jugées raisonnables compte tenu de la situation, que les animaux aient été surveillés et que des mesures aient été prises pour éviter les souffrances. L'ACIA emploie des vétérinaires, des inspecteurs vétérinaires et d'autres inspecteurs hautement qualifiés, qui administrent et font appliquer le règlement sur le transport sans cruauté. Ils comprennent qu'une certaine souplesse peut parfois s'avérer nécessaire.

L'ACIA a également mis en place des lignes directrices et une formation visant à garantir que les inspecteurs disposent de pouvoirs discrétionnaires cohérents en ce qui concerne les intervalles de temps d'alimentation, d'abreuvement et de repos. Elle cherchait ainsi à tenir compte des cas peu fréquents et attribuables à des imprévus échappant au contrôle des parties réglementées, comme une panne du moyen de transport, un accident sur la route, une fermeture inattendue de la route sans autres possibilités de s'arrêter ou des événements météorologiques imprévus. Dans ces circonstances, la partie réglementée devra démontrer que les décisions prises l'ont été dans l'intérêt du bien-être des animaux.

L'ACIA surveille la conformité avec les règlements en procédant à des inspections de routine à des endroits stratégiques, ce qui comprend les points d'entrée au Canada, les abattoirs fédéraux et provinciaux, les centres de rassemblement et les opérations éclair en bordure de route. Elle le fait aussi en assurant un suivi des rapports de non-conformité, s'il y a lieu.

Monsieur le président, j'espère que cela vous donne une vue d'ensemble du rôle que l'ACIA remplit dans le transport sans cruauté des animaux.

● (0830)

Je répondrai volontiers à toute question que le Comité pourrait avoir.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, docteur Ireland. Vous nous avez donné un aperçu très utile.

Nous allons tout de suite passer aux questions.

Notre premier intervenant est M. Steinley, qui dispose de six minutes. Allez-y.

**M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à dire aux gens qui nous regardent à la maison que nous ne demandons pas, dans le cadre de cette étude, de modifier la période pendant laquelle un animal peut être dans une remorque. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Nous savons que la sécurité des animaux est primordiale pour tout le monde, et je pense que tous les membres du Comité en sont conscients. Les 12, 24, 28 ou 38 heures ne posent pas de problème au ministre en ce moment. Ce qui cause certains problèmes, ce sont les dispositifs de consignation électronique. Lors de la dernière réunion du Comité, nous avons appris que lorsque les camions roulent de six à huit milles à l'heure, le dispositif de consignation se met en marche, et des imprévus surviennent.

Lors des campagnes de vente de veaux de l'automne, les camionneurs restent plus longtemps dans les parcs à bestiaux, et ce temps est ajouté à leurs dispositifs de consignation électronique. Des membres de l'Alliance des transports nous ont dit que les lignes directrices et l'application de la loi, qui se fait à l'échelle provinciale — merci, madame Vanstone, de l'avoir souligné —, nous permettent une plus grande certitude. Lorsque nous avons beaucoup de [Inaudible] en agriculture, nous voulons un peu plus de certitude.

Par conséquent, lorsqu'il est question de l'article 76, les intervenants demandent simplement de prendre en compte la possibilité de dépasser cette période dans l'article 76 des principes directeurs, de sorte que si une situation imprévue se produit et qu'un conducteur dépasse le temps prévu pour amener ses animaux à destination ou s'il s'arrête, cela puisse être pris en considération. Ils demandent simplement que l'article soit associé à une plus grande certitude.

Madame Vanstone, pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez, s'il vous plaît?

**Mme Melanie Vanstone:** Je peux répondre à cette question avec plaisir, monsieur le président.

Tout d'abord, je tiens à souligner que les lignes directrices sont élaborées de façon collaborative par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous avons fait valoir au comité de conformité et d'examen que l'industrie du transport des animaux souhaitait que les lignes directrices soient révisées en fonction des besoins particuliers de l'industrie. Il y aura des discussions sur le sujet. Transports Canada n'a pas le pouvoir d'apporter des changements aux lignes directrices.

Cela dit, il est très important de faire la distinction entre les circonstances prévisibles et les circonstances imprévisibles. L'article 76 est très axé sur les circonstances défavorables qui surviennent et qui ne sont pas prévisibles.

Ce que je dirais, c'est que le chargement et le déchargement sont des domaines où l'on devrait tenir compte de certains retards types.

**M. Warren Steinley:** Nous avons reçu quelques groupes ici, et je ne vais pas faire le procès du système d'élevage du bétail parce qu'il est très bien... Il fonctionne très bien d'un point de vue logistique. On a déjà intégré des retards dans ce domaine. Je ne vais pas en débattre avec vous, parce que les systèmes sont très bons d'un point de vue logistique. Beaucoup de ces entreprises prévoient des délais pour le chargement et le déchargement. C'est un exemple parmi d'autres. Cependant, les accidents de la route, les retards engendrés à la frontière, et ce genre de choses... Ce sont des choses qui arrivent, et on en tient compte. On essaie que le système fonctionne le mieux possible, mais il y a des choses qu'on ne peut pas prévoir.

Le ministre des Transports a accordé une exemption aux camionneurs transportant des produits fertilisants dans les Prairies pendant la période des semis de printemps en avril 2022. Si on accorde des exemptions pour de telles choses... L'engrais peut rester plus longtemps dans un camion que les animaux. Il est bien sûr nettement plus ardu de transporter des animaux que de l'engrais. Pourquoi a-t-on accordé cette exemption? Était-ce dû à des situations précises? Peut-être était-ce plus difficile de se procurer de l'engrais à l'époque. S'agit-il d'une situation imprévue? Pourrait-on envisager une telle chose dans l'industrie du bétail?

**Mme Melanie Vanstone:** Je répondrai volontiers à cette question.

L'exemption accordée à l'industrie des engrais est l'une des exemptions prévues à l'article 16 de la Loi sur les transports routiers. L'industrie a présenté à Transports Canada une demande détaillée concernant ses besoins particuliers en matière d'allégement réglementaire. Pour obtenir cette exemption, elle a dû nous fournir des informations nous permettant d'évaluer l'impact de cette exemption et de veiller à ce qu'elle soit dans l'intérêt du public et à ce qu'elle n'affecte pas la sécurité des transporteurs routiers.

• (0835)

**M. Warren Steinley:** Je suis désolé, le temps file.

Les conducteurs pourraient-ils dépasser quelque peu leurs heures de service avec cette exemption?

**Mme Melanie Vanstone:** Il faudrait que je la révise pour me souvenir des détails. L'exemption est détaillée, mais j'en ai un résumé succinct.

**M. Warren Steinley:** Ce serait bien si vous pouviez nous envoyer ces informations.

**Mme Melanie Vanstone:** Oui, je serai heureuse de vous envoyer toutes les informations sur nos exemptions prévues en vertu de l'article 16.

**M. Warren Steinley:** La décision d'ajouter un élément au paragraphe 76(1) revient-elle au ministre des Transports qui s'appuie sur les conseils de son ministère, ou au comité dont vous avez parlé?

**Mme Melanie Vanstone:** L'article 76 fait partie de la réglementation. Tout changement apporté à l'article 76 ferait l'objet d'un processus réglementaire.

Le Conseil du Trésor reçoit une proposition, qui est ensuite publiée dans la *Gazette du Canada*. Il y a de la rétroaction à cet égard. Les consignes doivent respecter l'esprit de l'article 76 et de ses paramètres.

**M. Warren Steinley:** Le ministre aurait-il le dernier mot à cet égard? Serait-il nécessaire d'obtenir son aval?

**Mme Melanie Vanstone:** Parlez-vous des consignes ou de la réglementation?

**M. Warren Steinley:** Je parle des consignes...

**Mme Melanie Vanstone:** Ces consignes sont élaborées par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. C'est cet organisme qui finalise les consignes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Steinley.

**M. Warren Steinley:** Merci.

**The Chair:** Merci, madame Vanstone.

Nous allons maintenant passer à M. MacDonald pendant six minutes.

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

J'aimerais brièvement m'adresser à la représentante de l'ACIA.

Y a-t-il eu des demandes d'exemptions en vertu de l'article 16 après la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation?

**Dre Mary Jane Ireland:** Je suis désolée, monsieur le président, mais j'aurais besoin que le député soit un peu plus précis.

**M. Heath MacDonald:** Vous avez brièvement évoqué l'article 16 et les exemptions.

N'était-ce pas vous? Je suis désolé.

Je me demandais simplement s'il y a eu des exemptions depuis 2020.

**Mme Melanie Vanstone:** Merci.

Je vous remercie de cette question, monsieur le président.

Oui, il y a eu diverses exemptions depuis 2020. Il y en a eu une pour l'industrie des engrais, tel que mentionné. Il y en a également une pour l'industrie des hydrocarbures...

**M. Heath MacDonald:** Y a-t-il eu des exemptions pour le bétail?

**Mme Melanie Vanstone:** Non. Les exemptions découlent de demandes de l'industrie à Transports Canada. Nous nous sommes entretenus à plusieurs reprises avec l'industrie du transport animal pour lui expliquer le processus et l'avons encouragée à envoyer ses demandes à Transports Canada conformément aux exigences prévues pour les exemptions. Nous n'avons pas reçu de demande à ce jour.

**M. Heath MacDonald:** Je me demande simplement... Je vais m'adresser à la représentante de l'ACIA cette fois-ci. Travaillez-vous en étroite collaboration avec Transports Canada sur ces exemptions, et si oui, à quel point? En avez-vous discuté? Les deux ministères se sont-ils coordonnés pour veiller à ce que le processus soit cohérent?

**Dre Mary Jane Ireland:** Oui.

Merci beaucoup.

Nous avons consulté Transports Canada tout au long de l'élaboration de notre réglementation sur le transport sans cruauté pour veiller à ce qu'elle s'harmonise à la leur, ce qui est le cas.

Lorsque l'industrie a soulevé cet enjeu, nous nous sommes entretenus avec Transports Canada. Nous avons participé aux discussions avec l'industrie. J'estime que notre point de vue est important. Non seulement avons-nous de l'expérience dans le transport d'animaux vivants, mais nous avons également clarifié les règles pour le même groupe d'intervenants au cours de notre processus de mise en œuvre de la réglementation modifiée.

Nous travaillons de concert avec Transports Canada. Nos organisations discutent de cet enjeu. Cela dit, la réglementation de Transports Canada porte sur la sécurité publique et la sécurité des conducteurs. C'est leur domaine d'expertise. Transports Canada s'occupe de la surveillance réglementaire. Notre réglementation porte plutôt sur la sécurité des animaux. Ces réglementations ne sont pas mutuellement exclusives. Elles doivent fonctionner ensemble. Nous devons tenir compte de l'ensemble du spectre. Nous devons penser à la sécurité et au bien-être des animaux, mais aussi aux conducteurs et à la sécurité et au bien-être publics.

Merci.

**M. Heath MacDonald:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Transports Canada. Je me demande simplement s'il y a eu des progrès technologiques ou s'il existe des solutions en matière de bien-être des animaux. Ma question pourrait également s'adresser à l'ACIA. Y a-t-il eu des progrès en matière de surveillance du bétail pendant le transport qui pour-

raient atténuer certaines de ces pressions, exemptions ou autres inquiétant l'ACIA?

Bon, il semble que ma question soit à deux volets.

• (0840)

**Mme Melanie Vanstone:** Je l'ignore. Transports Canada ne surveille pas explicitement ce type de cargaison. Nous avons des responsabilités en matière de marchandises dangereuses, mais pas en ce qui concerne les animaux vivants.

**M. Heath MacDonald:** Avez-vous quelque chose à ajouter, madame Ireland?

**Dre Mary Jane Ireland:** Oui, merci beaucoup.

Quiconque transporte des animaux est tenu d'assurer leur sécurité et leur bien-être. La réglementation est à la fois prescriptive et axée sur les résultats. Les transporteurs sont tenus de surveiller leur cargaison et de veiller à ce que les animaux se portent bien dans les remorques à l'embarquement et au débarquement. La sécurité et le bien-être des animaux sont prioritaires.

**M. Heath MacDonald:** J'ai une autre question. Quels enjeux les gouvernements provinciaux ont-ils soulevés? Ces enjeux s'apparentent-ils à ceux que notre comité a soulevés, ou diffèrent-ils pas mal à l'échelle régionale? J'ai ma propre expérience dans ce domaine, vivant à l'Île-du-Prince-Édouard. On transportait autrefois des porcs jusqu'à l'usine d'Olymel au Québec aujourd'hui fermée. La situation a changé depuis 2020.

Je me demande quelle sera la procédure pour ces agriculteurs s'ils doivent dépasser les exigences qui étaient en place avant la fermeture d'Olymel?

**Mme Melanie Vanstone:** Tout d'abord, je tiens à souligner que les provinces et les territoires travaillent à l'élaboration et à la mise à jour du Code national de sécurité par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il s'agit de normes de sécurité qui s'appliquent au secteur des véhicules commerciaux et qui visent à garantir l'harmonisation des règlements fédéraux et provinciaux pour les transporteurs intraprovinciaux.

Les régimes varient d'une région à l'autre. Les provinces ont leurs propres responsabilités réglementaires, et il se peut qu'elles appliquent différentes règles et exceptions dans leur champ de compétence. Cela dit, en ce qui concerne l'application des règlements fédéraux, nous travaillons en étroite collaboration avec nos homologues provinciaux et territoriaux pour élaborer des éléments tels que les consignes en matière d'application des règlements, comme je l'ai dit plus tôt.

Je crois qu'on s'entend généralement pour dire qu'on adhère à la norme n° 9 du Code national de sécurité. Nos collègues provinciaux et territoriaux ne s'y opposent pas, puisque les trois paliers de gouvernement ont travaillé ensemble pour élaborer cette norme à laquelle nous adhérons.

Je note également que...

**Le président:** Malheureusement, le temps est écoulé, madame Vanstone.

M. MacDonald ou son collègue M. Louis pourront peut-être poursuivre la discussion ultérieurement.

[Français]

Notre prochain intervenant sera M. Perron.

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être avec nous. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Je vais commencer par m'adresser à Mme Vanstone.

Les témoins de l'industrie des transporteurs d'animaux que nous avons reçus précédemment, particulièrement les engraisseurs de bovins, nous ont dit que, d'après vos discussions avec les intervenants précédents, le paragraphe 76(1) du Règlement sur les heures de services des conducteurs de véhicules utilitaires pourrait être modifié.

Si j'ai bien compris vos réponses précédentes, la modification de ce paragraphe pourrait représenter une tâche assez lourde et longue. Vous avez nommé le processus réglementaire, le Conseil du Trésor, *La Gazette du Canada* et ainsi de suite.

Cette modification pourrait prendre combien de temps?

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** Le processus réglementaire dure habituellement quelques années.

Normalement, nous menons ce que nous appelons des consultations préréglementaires pour veiller à mobiliser l'industrie et tous les autres intervenants concernés avant de publier une proposition d'amendement réglementaire dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Nous publions ensuite la réglementation proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et entamons une période de rétroaction. Il peut s'écouler de deux à trois ans entre les consultations préréglementaires, l'examen de la rétroaction et la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Voilà la durée habituelle du processus.

[Français]

**M. Yves Perron:** C'est donc un processus très long.

Les témoins que nous avons accueillis nous ont dit que, dans l'immédiat, ce qui pourrait régler le problème du délai nécessaire dans certains cas imprévisibles, c'est un changement réglementaire en ce qui a trait aux consignes données. Vous en avez parlé aussi avec mes collègues députés qui vous ont posé des questions avant moi.

Croyez-vous qu'il serait envisageable de le faire dans un bref délai? Cela pourrait-il être une solution?

Ces mêmes témoins nous ont expliqué que ce qu'ils voulaient était prévu dans certaines dispositions du Règlement, mais que le libellé était très général. Ils craignent donc de s'en remettre à ces dispositions, parce que certains inspecteurs pourraient faire preuve de moins de souplesse que d'autres dans leur interprétation. Il pourrait en résulter des amendes un peu aléatoires. Les témoins veulent donc que ces dispositions soient clarifiées.

À votre avis, serait-il possible de le faire? Dans l'affirmative, combien de temps cela pourrait-il prendre?

• (0845)

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** En ce qui concerne les changements apportés aux consignes, il s'agit d'un processus plus simple à certains égards. Cela dit, il est important que les consignes respectent

toujours l'intention des règlements. Les consignes ne peuvent pas avoir préséance sur les paramètres définis dans les règlements.

C'est difficile à dire. Il est probablement nécessaire de viser un consensus puisqu'on les élabore par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il est difficile d'estimer le type d'informations et le temps que cela pourrait prendre, mais ce n'est pas aussi compliqué sur le plan administratif que de modifier la réglementation en soi.

[Français]

**M. Yves Perron:** Advenant l'éventualité où le consensus s'établit rapidement, on parlerait donc quand même de quelques mois. On pourrait agir beaucoup plus rapidement.

Ai-je bien compris?

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** Oui, je crois que cela prendrait au moins quelques mois.

[Français]

**M. Yves Perron:** D'accord. C'est un peu plus encourageant, car il arrive que des retards s'éternisent.

J'ai une autre question à vous poser.

Je ne veux pas vous embêter avec ça, mais des représentants de l'Association nationale des engraisseurs de bovins nous ont dit qu'ils ont fait part de leurs préoccupations quant à la flexibilité nécessaire et qu'ils se sont fait répondre par votre ministère qu'il n'est pas dans le mandat de Transports Canada de se soucier de la santé animale. Or, si j'ai bien compris ce que Mme Ireland disait tantôt, cela se fait en collaboration entre vos deux ministères et que c'est important.

Je sais que ce n'est pas vous personnellement qui avez répondu à l'Association, mais ne trouvez-vous pas préoccupant qu'elle se fasse répondre que ce n'est pas le mandat de Transports Canada? Nous avons été déçus de la réponse obtenue par les représentants de l'Association.

Comment les choses se passent-elles? Comment les intervenants de Transports Canada auraient-ils dû réagir? Auraient-ils dû contacter les gens de l'ACIA relativement à cette question?

[Traduction]

**Mme Melanie Vanstone:** Je vous remercie de la question.

Je pense que l'intention de cette réponse est de dire que le travail que nous faisons à Transports Canada découle de nos pouvoirs législatifs et réglementaires, qui sont axés sur la sécurité routière et la sécurité des véhicules commerciaux. L'instauration de règlements ou de règles liés au bien-être et à la sécurité des animaux ne fait pas partie de notre mandat. Je pense que c'est l'intention de cette réponse. Nous avons inclus l'ACIA dans nos discussions avec l'industrie pour veiller à réunir les différents points de vue.

[Français]

**M. Yves Perron:** Madame Ireland, j'aimerais terminer sur ce sujet avec vous.

Transports Canada et vous travaillez conjointement pour changer l'interprétation de l'article 76 du Règlement sur les heures de services des conducteurs de véhicules utilitaires.

Est-ce que cela pourrait se faire rapidement entre vos deux ministères? La communication devrait-elle être fluide?

[Traduction]

**Dre Mary Jane Ireland:** Je vous remercie de la question, monsieur le président.

Comme l'a dit ma collègue de Transports Canada, nous disposons de cadres réglementaires. Le mien porte sur les souffrances animales évitables dans le transport et le sien sur la sécurité publique et la sécurité des conducteurs. Comme je l'ai dit, il convient d'avoir des exigences sur les deux fronts. Ces deux cadres réglementaires vont de pair. Nous travaillons de concert avec Transports Canada, surtout pour un enjeu qui en recoupe d'autres comme celui-ci.

Nous nous sommes entretenus avec Transports Canada. Nous avons écouté l'industrie, et nous nous sommes tous réunis à plusieurs reprises pour discuter de cet enjeu.

L'ACIA est disposée à continuer de travailler de concert avec Transports Canada et l'industrie pour trouver des solutions en matière de transport animal.

**Le président:** Je vous remercie tous les deux.

Nous allons maintenant passer à M. MacGregor.

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

Je vous remercie toutes les deux de nous guider sur cet enjeu très précis.

J'aimerais d'abord m'adresser à vous, docteure Ireland.

Des témoins nous ont dit que les remorques contenant du bétail doivent avoir un minimum de circulation d'air. Considérons les heures pendant lesquelles certains animaux peuvent être chargés dans un véhicule. Des témoins nous ont dit que ces remorques ne peuvent pas être immobilisées, car les systèmes de ventilation ne fonctionneraient pas correctement. Je présume que certains témoins craignaient que l'exigence en matière de circulation d'air n'oblige un conducteur à se mettre dans une situation inconfortable.

Comment vos inspecteurs assurent-ils généralement un suivi des exigences en matière de circulation d'air dans les remorques destinées au bétail?

• (0850)

**Dre Mary Jane Ireland:** Merci beaucoup.

À titre d'exemple, l'intervalle entre l'alimentation, l'abreuvement et le repos d'un bovin se nourrissant exclusivement de foin et de céréales est de 36 heures. Pour une vache de boucherie plus âgée, l'intervalle entre le retrait de la nourriture et de l'eau, le transport, et la prochaine période d'alimentation, d'abreuvement et de repos est de 36 heures.

La ventilation varie d'un véhicule à l'autre. Certaines remorques ont des côtés ouverts et sont dotées de lattes. Certaines n'ont probablement pas autant de ventilateurs ou de façons de brumiser et de refroidir les animaux que d'autres.

Oui, je m'inquiéterais de l'immobilisation d'une remorque s'il faisait chaud et humide, car il serait important de la ventiler pour certaines espèces. S'il fait plus frais, il existe d'autres moyens de gérer la ventilation.

La réglementation exige que les animaux disposent d'une bonne circulation d'air et qu'ils soient gardés dans une température adéquate. Il est parfois possible de s'arrêter pendant le transport, mais cela dépend des conditions météorologiques et de certains autres facteurs. C'est pourquoi nous avons donné aux inspecteurs de l'ACIA des consignes interprétatives. Ils peuvent exercer leur pouvoir discrétionnaire pour les exigences relatives aux périodes d'alimentation, d'abreuvement et de repos.

Lorsque des situations imprévues surviennent et qu'un camionneur démontre qu'il a pris telle ou telle décision dans l'intérêt des animaux, les consignes et la formation que nous avons fournies aux inspecteurs leur permettent de tenir compte de certains critères, tels que la rareté de l'incident, le fait qu'il soit dû à une situation imprévue ou qu'il soit raisonnable compte tenu des circonstances, la souffrance des animaux et la surveillance de ces derniers. L'industrie sait tout cela; elle a participé au processus d'élaboration des consignes et de la formation.

Nos inspecteurs font preuve de jugement. Ils évaluent l'entièreté d'une situation donnée pour déterminer s'il convient d'avoir recours à des mesures d'application ou de conformité ou d'exercer leur pouvoir discrétionnaire.

**M. Alistair MacGregor:** Je vous remercie de cette réponse.

Madame Vanstone, vous avez entendu le témoignage de membres de l'industrie lors de notre dernière réunion. Où se situe le fossé entre les régulateurs et l'industrie, selon vous?

Ils semblent insatisfaits de la situation actuelle. Certains disent qu'il suffirait d'interpréter l'article 76 pour déterminer ce qu'est une situation d'urgence. De votre côté, vous préféreriez qu'on agisse en vertu de l'article 16 de la Loi.

Pourriez-vous nous expliquer où se situe le fossé?

**Mme Melanie Vanstone:** Je pense que nous avons eu de très bonnes discussions avec l'industrie. Je tiens à le dire d'entrée de jeu, et nous demeurons toujours ouverts. Nous les avons rencontrés il y a tout juste quelques semaines. Nous sommes très déterminés à poursuivre le dialogue.

Je pense que nous parlons ici de deux processus différents. Les changements dans les orientations doivent respecter les paramètres du règlement, où il est très clair que l'article 76 porte sur les mauvaises conditions de circulation et les circonstances imprévisibles. Le fait qu'un conducteur transporte du bétail ou qu'il puisse y avoir des retards à la frontière, etc., tout cela est, dans une certaine mesure, prévisible. Certains retards et différents éléments se produisent généralement, et ils doivent être inclus dans les plans d'urgence. Nous sommes heureux, et je pense que mes homologues provinciaux et territoriaux seraient heureux, de parler avec l'industrie à propos d'autres types de scénarios qui pourraient s'appliquer pour clarifier les orientations.

On ne peut aller que jusqu'à un certain point. S'il existe d'autres besoins particuliers qui vont au-delà de ce qui peut être pris en compte dans la clarification des orientations, c'est alors que le processus d'exemptions prévu à l'article 16 peut se révéler plus approprié pour répondre aux besoins particuliers du secteur. Nous avons invité le secteur à présenter une demande si cela lui semble une meilleure façon de répondre à des besoins particuliers.

**M. Alistair MacGregor:** Je vous remercie.

Vous dites avoir des discussions avec l'industrie. Croyez-vous que le fait qu'un comité permanent de la Chambre des communes se penche actuellement sur la question va contribuer à ce que ces discussions aboutissent?

**Mme Melanie Vanstone:** Je crois que nous avons d'excellentes discussions avec l'industrie. Monsieur le président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de venir vous parler de ce sujet aujourd'hui, de même que du cadre réglementaire que nous avons mis en place et que nous administrons. J'ai hâte de prendre connaissance de vos recommandations.

● (0855)

**M. Alistair MacGregor:** Je vous remercie.

Je m'arrête ici, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur MacGregor.

Nous revenons du côté des conservateurs.

Est-ce M. Barlow?

Oui. Allez-y. Vous avez cinq minutes.

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

J'aimerais simplement prendre une minute de mon temps pour déposer un avis de motion dont nous pourrions discuter plus tard. Je veux qu'elle soit consignée au compte rendu pour notre prochaine étude concernant les PDG des grandes épicerie et les ministres.

Vous avez reçu une copie de la motion. Je vais la lire pour le compte rendu. Nous pourrions en discuter plus tard. Je crois qu'il est important d'avoir certains documents des ministres.

Ma motion dit:

Que, compte tenu de la promesse non tenue du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie de présenter un plan pour réduire les prix des aliments pour les Canadiens avant l'Action de grâce et de la correspondance distribuée au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire le 10 octobre 2023 par le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire demandant la réouverture des audiences sur les prix élevés des produits d'épicerie au Canada, le Comité ordonne au ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et au ministre des Finances de déposer, d'ici le 1<sup>er</sup> décembre 2023, tous les documents, y compris les notes d'information, les analyses et les courriels sur les plans visant à réduire les prix des produits d'épicerie, et de leur demander de comparaître devant le Comité pour expliquer comment leur plan permettra de réduire les prix des produits alimentaires au Canada.

Je vais la présenter à une date ultérieure, monsieur le président. Je voulais simplement qu'elle apparaisse au compte rendu.

Pour revenir à nos témoins, je vous remercie tous les deux d'être avec nous. Votre expertise est importante pour nous.

Madame Vanstone, vous dites avoir d'excellentes discussions avec l'industrie, mais elles durent depuis 2017. Je pense que le temps des discussions est révolu depuis très longtemps. Les positions ou les préoccupations et différentes questions font presque l'unanimité au sein de l'industrie, alors je trouve cela un peu frustrant. Nous avons fait parvenir une lettre au ministre des Transports il y a près d'un an pour demander des changements. Nous n'avons même pas obtenu de réponse, et bien sûr, aucun changement n'a été apporté pour remédier à ces préoccupations.

Je pense que la solution ici est très claire.

Madame Vanstone, le ministre des Transports vous a-t-il déjà donné, ou a-t-il déjà donné à votre ministère, des directives pour

tenter de régler cette situation et proposer une politique provisoire en attendant que l'on examine les changements à apporter à l'article 16? Le ministre vous a-t-il donné des directives à ce sujet?

**Mme Melanie Vanstone:** Au sujet des discussions et du travail avec l'industrie, nous continuons d'examiner la souplesse qui existe et le processus d'exemptions en place dans la loi. Nous estimons avoir une bonne marge de manœuvre pour travailler avec l'industrie dans les limites du cadre existant.

**M. John Barlow:** Si c'est le cas, qu'est-ce qui vous empêche de clarifier ce qui semble être des incohérences, pas des incohérences, mais une certaine objectivité dans les orientations? Qu'est-ce qui vous empêche de mettre en place une politique ou d'améliorer celle en place ou de la clarifier pour répondre aux préoccupations?

**Mme Melanie Vanstone:** Je vous remercie de la question.

Comme je l'ai déjà mentionné, les questions concernant les orientations pour l'application de la loi ont été renvoyées au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui en est responsable. À Transports Canada, nous travaillons en collaboration avec nos collègues des provinces et des territoires pour examiner ces orientations.

**M. John Barlow:** Des représentantes de Humane Canada et de Protection mondiale des animaux sont venues témoigner lors d'une précédente réunion. Selon elles, notre secteur du transport des animaux est aux prises avec toutes sortes de « problèmes systémiques », est « mal organisé », et le régime d'inspection de l'Agence canadienne d'inspection des aliments est « limité ».

Seriez-vous d'accord avec ces opinions voulant qu'il n'y ait pas d'organisation et de planification et que cela soit mal géré? Seriez-vous d'accord avec ces commentaires?

**Mme Melanie Vanstone:** Je dirai simplement que le régime réglementaire est suffisamment souple pour que tous les exploitants et les conducteurs de véhicules utilitaires puissent planifier et conduire prudemment en respectant les règles des heures de service.

**M. John Barlow:** J'ai une dernière question, très rapidement.

Vous avez dit que nous nous efforçons en quelque sorte de mieux harmoniser nos règles avec celles des États-Unis. Les États-Unis ont cette exemption. Vous avez dit qu'il y a eu un accident mortel. Savez-vous dans quelle mesure le conducteur avait dépassé le nombre d'heures ou la distance?

Je comprends ce qu'on tente de faire ici, mais je dirais qu'il n'y aura jamais aucun accident. S'ils ont apporté un changement aux États-Unis qui fonctionne... Il y a eu un accident. C'est malheureux, mais c'est un seul accident. Nous n'arriverons jamais à les éliminer complètement.

Avez-vous des détails au sujet de ce qui s'est passé?

● (0900)

**Mme Melanie Vanstone:** Oui. J'aimerais préciser que c'est un accident qui a fait l'objet d'une enquête par le National Transportation Safety Board des États-Unis. Toutefois, nous n'avons pas de statistiques sur tous les accidents potentiels qui peuvent y être liés.

L'enquête a révélé que le conducteur avait eu moins d'une période de six heures pour dormir le jour de l'accident et qu'il travaillait régulièrement 70 à 80 heures par semaine. Lorsque les conducteurs se trouvent dans un rayon de 150 milles aériens, ils peuvent travailler essentiellement... Il n'y a pas du tout de règles ou d'exigences liées aux heures de service en vertu de cette exemption. Essentiellement, un conducteur qui ne sort pas de ce rayon ne se voit imposer aucune limite, autre que celle que son employeur...

**M. John Barlow:** Il n'a donc pas enfreint les règles. D'accord.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, madame Vanstone. Je vous remercie, monsieur Barlow.

Nous passons à M. Louis pendant cinq minutes.

**M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de participer aux discussions. Je pose toutes mes questions aux témoins par votre entremise.

Je remercie les témoins d'être avec nous. Je trouve que ces discussions sont importantes. Vous nous apportez de bons points de vue. Nous voulons tous nous assurer que nos conducteurs sont en sécurité. Nous voulons nous assurer que les gens sur nos routes sont en sécurité, et nous voulons réduire le plus possible les accidents. Nous voulons nous assurer que les animaux sont transportés de façon sécuritaire. Je suis très heureux que vous soyez toutes les deux avec nous.

Je vais reprendre le fil de la dernière conversation.

Mme Vanstone est la directrice générale des programmes multimodaux et de la sécurité routière.

Il y a eu des demandes pour que l'on harmonise les lois canadiennes avec celles des États-Unis. Les États-Unis ont cette exemption. Vous avez dit que les camionneurs qui transportent du bétail peuvent conduire un nombre d'heures illimité dans un rayon de 150 milles aériens. Vous avez exprimé des réserves à ce sujet. J'ai parlé à des entreprises de camionnage de bétail qui ont admis que cela pouvait poser des problèmes. Selon vous, quelle incidence cela pourrait-il avoir sur la sécurité routière pour nos camionneurs et les autres voyageurs?

**Mme Melanie Vanstone:** L'objectif de Transports Canada est d'abord et avant tout d'assurer la sécurité sur nos routes. Une des meilleures façons de le faire est de réduire les risques d'accident associés à la fatigue. C'est la raison d'être du règlement sur les heures de service. Une exemption aussi vaste augmenterait de façon significative les risques de fatigue. Si les conducteurs peuvent systématiquement dépasser ce que l'on considère comme les limites normales, sans prendre le repos dont ils ont besoin, ils pourraient alors se retrouver dans un état de fatigue excessive.

**M. Tim Louis:** Pensez-vous que l'expression « sans limite » est un peu extrême?

**Mme Melanie Vanstone:** Cela ne correspond pas à ce que disent la science et les données probantes au sujet de ce qui est nécessaire pour assurer la sécurité en cas de fatigue.

**M. Tim Louis:** Je vous remercie.

Aux États-Unis, ils ont commencé à utiliser les dispositifs de consignation électronique en 2017. Savez-vous à quelle fréquence les camionneurs qui transportent du bétail doivent dépasser ces heures de service? Avons-nous des données à ce sujet?

**Mme Melanie Vanstone:** Je n'ai malheureusement pas de données en ce moment sur la situation aux États-Unis.

**M. Tim Louis:** Vous avez dit que ce sont les autorités provinciales qui veillent au respect des heures de service. Quelle a été l'incidence sur les conducteurs de véhicules commerciaux de bétail? Disposons-nous de données sur la fréquence à laquelle les camionneurs se retrouvent dans cette situation?

Savons-nous quel genre de formation les organismes d'application de la loi reçoivent? Vous avez parlé de la gravité des problèmes pour les animaux.

**Mme Melanie Vanstone:** Je ne dispose d'aucune donnée. Ce sont les autorités d'application de la loi provinciales et territoriales qui les ont. Je n'ai pas de donnée en ce moment qui porte précisément sur le dispositif et sur le transport animalier.

Encore une fois, nous travaillons dans le cadre du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour fournir de la formation et des documents d'orientation cohérents aux agents d'application de la loi.

**M. Tim Louis:** Je vous remercie de votre réponse. C'est très bien.

C'est sans doute le bon moment de passer à la Dre Ireland de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Votre travail consiste à réglementer le transport et le traitement sans cruauté des animaux.

Vous avez parlé d'un modèle de plan d'urgence et dit que les transporteurs de bétail doivent avoir des plans d'urgence. Pouvez-vous nous dire quel genre de mesures font partie de ce modèle?

**Dre Mary Jane Ireland:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je n'ai pas le modèle devant moi. Je dirai que nous avons beaucoup travaillé avec les différentes associations sur tous les éléments du règlement et de la mise en œuvre. Nous avons préparé de nombreux outils, dont un modèle de plan d'urgence, pour les aider à comprendre les éléments auxquels ils doivent penser.

Ils doivent penser en fait à ce qu'ils vont faire si le camion tombe en panne, si le temps change, si une route est fermée, s'il y a des retards à la frontière.

Les plans d'urgence consistent à penser aux situations hypothétiques, afin qu'ils puissent continuer à assurer le bien-être des animaux qu'ils transportent.

C'est un outil parmi tant d'autres, en fait, que nous avons préparé avec l'industrie au fil des années pour l'aider à respecter la réglementation, à comprendre les pratiques exemplaires, pour vraiment faciliter ce que nous cherchons tous à accomplir, soit prévenir les souffrances évitables et inutiles aux animaux qui nous sont confiés.

● (0905)

**M. Tim Louis:** Il ne me reste que quelques secondes.

D'accord.

Je voulais vous demander si vous avez vu une tendance au sujet des personnes qui veulent obtenir des conseils sur la fréquence et la gravité. Dans les quelques secondes qui restent, pouvez-vous mentionner quelques catégories où la subjectivité peut entrer en jeu?

**Dre Mary Jane Ireland:** Bien sûr. Les circonstances imprévisibles seraient les conditions météorologiques, le mauvais temps, une tempête, la fermeture d'une route, un problème avec le conducteur ou un problème de santé. Ce sont divers facteurs dont nos inspecteurs vont tenir compte s'il s'avérait qu'une personne avait négligé la nourriture, l'eau et les temps de repos.

Si un camionneur transporte des bovins, il doit leur donner de la nourriture, de l'eau et un temps de repos après 36 heures. S'il en est à 42 heures, les inspecteurs de l'Agence canadienne d'inspection des aliments lui poseront des questions. Pourquoi avez-vous dépassé les 36 heures? Quelles ont été les circonstances? Ils vont utiliser leur jugement pour déterminer si le résultat... Quelle a été la gravité du résultat? Les animaux étaient-ils bien portants en sortant de la remorque? S'agit-il d'une tendance chez ce camionneur? Dépasse-t-il toujours les 40 heures?

Nos inspecteurs examinent divers facteurs, et ils se servent de leur jugement, car nous savons tous que diverses situations peuvent se présenter ou mal tourner quand on transporte des animaux.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, docteure Ireland.

Je vous remercie, monsieur Louis.

[Français]

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

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

Encore une fois, je remercie les témoins de leur présence.

Monsieur le président, je vais utiliser mon temps de parole pour présenter la motion que j'avais mise en avis le 15 septembre 2023. Comme je ne voudrais surtout pas manquer de respect envers les témoins qui se sont déplacés ici ce matin, je ne demande pas que nous débattions tout de suite la motion. En fait, je vais simplement l'annoncer. Ainsi, nous allons pouvoir poursuivre notre étude. Il est important pour moi d'être respectueux des gens. En revanche, c'est important d'annoncer publiquement la motion, parce qu'il y a des gens du monde agricole qui sont actuellement en détresse et qui appellent à l'aide depuis longtemps. Les gens du secteur maraîcher demandent de l'aide depuis le mois de juillet. Je désire donc leur annoncer qu'il va se passer quelque chose au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, pour leur venir en appui. Voici le texte de la motion:

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire entreprenne une étude sur les programmes d'assurance et l'aide fédérale accordée au secteur horticole qui souffre plus directement des aléas climatiques; que dans le cadre de cette étude, le Comité s'intéresse à l'efficacité des programmes d'assurances et à l'aide ponctuelle accordée ainsi qu'aux pistes de solution à développer pour une plus grande résilience climatique telles que des mesures d'adaptation et programmes afin de mieux soutenir le milieu horticole pour faire face aux changements climatiques; que le Comité y consacre au moins six réunions; que le Comité entende les témoins en lien avec cet enjeu; qu'il fasse rapport de ses observations et de ses recommandations à la Chambre et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport.

Évidemment, tantôt, lorsque la réunion se tiendra à huis clos, mes collègues vont avoir une certaine flexibilité quant à la formulation finale et au nombre de réunions, entre autres. Je pense qu'il est très important d'étudier cette question.

Je sais que des démarches sont en cours auprès du gouvernement du Québec, entre autres, et on pourrait voir une demande. À un moment donné, le niveau fédéral va devoir donner un signal. Ces programmes d'assurance sont partagés, et il va falloir que nous soutenions notre monde. En effet, nous ne pourrions pas éternellement demander à nos producteurs d'investir 2 millions ou 3 millions de dollars dans leurs champs, au printemps, pour ensuite leur dire que s'ils ont de la difficulté le reste de l'année, ils vont devoir s'arranger avec leurs problèmes. Si nous faisons cela, ces gens vont se mettre à faire autre chose. Il s'agit de notre résilience alimentaire et du respect le plus élémentaire envers les gens qui nous nourrissent.

Monsieur le président, j'ai réussi à respecter le temps de parole de deux minutes et demie qui m'était imparti. J'ai été vraiment bon.

Je remercie les témoins. Je m'excuse de ne pas leur poser d'autres questions, mais je suis sûr qu'ils comprennent le contexte.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Perron.

Bien sûr, nous aurons le temps de discuter des affaires du Comité après avoir écouté les témoins.

Merci beaucoup. Il nous faudra examiner cela avec attention.

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

• (0910)

[Traduction]

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

Ma question s'adresse à Transports Canada.

Quand deux parties négocient, elles ont chacune une position de départ sur la question. Avez-vous l'impression que, du point de vue des responsables de la réglementation, l'industrie doit en faire plus? Dans le fond, c'est une question de circonstances prévisibles et imprévisibles.

Le Comité a examiné la capacité de transformation au Canada. Nous savons qu'elle est dominée par deux sociétés. De nombreuses usines ont fermé, si bien que l'industrie est devenue plus concentrée. Nous avons perdu beaucoup de capacité dans les petites collectivités rurales, qui ont eu souvent des répercussions économiques désastreuses.

Les responsables de la réglementation ont-ils l'impression que l'industrie doit en faire plus dans certains domaines? Est-ce la position de départ?

**Mme Melanie Vanstone:** Je vous remercie de la question.

Je ne pense pas que cela fasse partie du mandat de Transports Canada de prendre position sur les décisions de l'industrie. Nous nous concentrons sur la sécurité routière afin de veiller, en particulier pour ce qui est de la fatigue, à ce que les conducteurs conduisent prudemment sur nos routes, pour leur propre sécurité et pour la sécurité des gens qui voyagent.

**M. Alistair MacGregor:** Je vais m'arrêter ici, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons passer à notre dernière série de questions, pour ainsi dire.

Nous passons du côté des conservateurs.

**M. John Barlow:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aime les questions de mon collègue néo-démocrate, car j'ai des usines de transformation de viande de Cargill littéralement dans ma cour arrière, et je sais à quel point les camions circulent près de chez moi. J'aimerais assurément que l'on augmente la capacité de transformation au Canada. Il faudra se préoccuper des barrières commerciales entre les provinces pour y arriver. C'est assurément un bon sujet de discussions.

Docteure Ireland, vous en avez parlé brièvement dans vos réponses, mais je veux que vous nous en disiez un peu plus.

L'une des observations intéressantes que nous avons entendues de nos témoins précédents était que l'industrie du transport du bétail doit mieux planifier. Sur la route 1 près de Thunder Bay, par exemple, The Barn est l'un des grands centres où les camionneurs peuvent s'arrêter. L'autoroute transcanadienne est à une voie à cet endroit et sans accotement. Le temps peut être vraiment imprévisible à cet endroit.

Est-ce que cela cause plus de tort au bétail quand on doit le faire sortir de la remorque et l'y faire remonter? Est-ce mieux pour leur santé qu'ils restent à l'intérieur de la remorque, plutôt que de faire cela à maintes reprises?

**Dre Mary Jane Ireland:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis heureuse de la question.

Nous avons élaboré la réglementation sur le transport sans cruauté en nous appuyant sur les meilleures données scientifiques disponibles et sur une somme incroyable de documentation, d'information et de données probantes.

C'est ainsi que nous avons établi dans la réglementation que le temps prescrit pour la nourriture, l'eau et le repos est de 36 heures, comme je l'ai mentionné, pour les bovins plus vieux; de 28 heures pour les cochons; et de 2 heures pour les jeunes ruminants. Ces temps sont basés sur l'information et les données scientifiques que nous avons consultées sur la santé et le bien-être des animaux.

Ce que nous disons avec cette réglementation, c'est qu'après cette période de temps, les animaux ont besoin de nourriture, d'eau et de repos. Les transporteurs doivent planifier en conséquence. Il existe certaines infrastructures — insuffisantes sans doute — comme The Barn où les animaux peuvent sortir de la remorque pour un temps de repos, avant de remonter à bord pour se rendre à leur destination finale.

L'industrie doit planifier. Vous avez raison. Je pense que le secteur du transport du bétail doit procéder à l'une des planifications et des logistiques pour les animaux les plus complexes qui soient en raison des multiples cadres réglementaires et des longues distances sur lesquelles ils doivent transporter les animaux.

Ces périodes de temps et de repos sont nécessaires pour assurer le bien-être des animaux, afin qu'ils n'aient pas de déficits nutritionnels, qu'ils ne soient pas épuisés, et qu'ils soient en forme lorsqu'ils sortent du camion pour entrer dans notre circuit alimentaire.

**M. John Barlow:** Je vous remercie, docteure Ireland.

J'ai une dernière question à vous poser rapidement.

Combien d'autres infrastructures comme celle de l'entreprise The Barn y a-t-il au Canada, c'est-à-dire des infrastructures dotées d'une installation désignée pour charger et décharger les animaux?

**Dre Mary Jane Ireland:** Je vous remercie de votre question.

Il y a quelques indications dans mes notes des lieux qui existent, mais nous pourrions vous en communiquer d'autres plus tard.

**M. John Barlow:** Si vous ne voyez pas d'inconvénient à transmettre cette information au Comité, ce serait génial.

**Dre Mary Jane Ireland:** Nous savons que, dans le centre du Canada, il y a une infrastructure de ce genre à Thunder Bay, appelée The Barn, et il y en a une autre dans la région de Hearst-Hallébourg.

Il s'agit d'installations privées, détenues et exploitées par des particuliers, qui offrent aux animaux un lieu de repos avant que leur déplacement se poursuive.

● (0915)

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

J'ai une question à poser à Mme Vanstone.

En 1976, le Canada comptait 400 abattoirs. En 2015, il y en avait 30.

Lorsque vous avez parlé de l'exemption de 150 miles, qui est actuellement en vigueur aux États-Unis, vous avez déclaré que beaucoup de gens en tiraient parti. La plupart des membres de l'industrie du camionnage à qui j'ai parlé et qui transportent du bétail parcouraient beaucoup plus que 150 miles.

Les trois plus grandes installations où ils se rendent sont Cargill à Guelph, JBS à Winnipeg et Harmony à Calgary.

Il serait un peu exagéré de penser qu'un grand nombre de gens tirent parti de l'exemption de 150 miles entre le lieu de départ et la destination, compte tenu des infrastructures dont l'industrie de l'élevage dispose actuellement.

En ce qui concerne les principes directeurs énoncés au paragraphe 76(1), Transports Canada a-t-il tenu compte du fait que le nombre d'installations est passé de 400 à 30?

**Mme Melanie Vanstone:** Notre réglementation est agnostique par rapport à la charge transportée. C'est pourquoi, comme je l'ai mentionné, l'article 16 de la loi nous donne la possibilité de travailler avec les industries qui ont des besoins uniques, au lieu d'intégrer ces besoins dans la réglementation elle-même.

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

Monsieur le président, je pense que nous touchons là au cœur du problème. Il ne faut pas être agnostique. Je pense qu'il y a une grande différence entre transporter des couches et transporter du bétail. Parfois, en tant que chauffeur de camion, vous êtes forcé de prendre ces décisions. Ces chauffeurs sont très stressés lorsqu'ils doivent prendre cette décision: dois-je aller un peu plus loin et atteindre ma destination finale pour m'assurer que c'est dans l'intérêt du bétail? Si je fais cela, est-ce qu'un agent de police...?

Il ne s'agit pas d'adapter les heures de transport des animaux. Nous parlons des chauffeurs. Que cela soit bien clair. C'est le problème qu'ils affrontent.

**Le président:** Je vous remercie de votre intervention, monsieur Steinley.

Chers collègues, je vais intervenir maintenant, et je suis reconnaissant à mes collègues libéraux de me donner cette occasion.

Je voudrais poser une question au sujet de l'article 16. Madame Vanstone, c'est une exemption dont vous avez parlé. L'industrie a indiqué très clairement qu'elle ne demande pas nécessairement une exemption. Ils cherchent à obtenir des directives politiques supplémentaires relatives à la conformité en vue de s'assurer qu'il y a une certaine compréhension du fait qu'il peut y avoir des situations où il peut être plus favorable de dépasser les 13 heures et d'achever le déplacement pour assurer la sécurité du chargement. Ils tentaient de s'assurer que le maintien de la sécurité du chargement s'appliquait dans le contexte de l'agriculture et de l'élevage.

L'une des choses qui me sont apparues très clairement au cours de la réunion, c'est que Transports Canada demandait des statistiques et des informations pour compléter l'exemption.

Madame Vanstone, vous avez dit au Comité que vous ne disposez pas des données vous-même. Je sais que, par l'intermédiaire de Transports Canada qui siège au sein du CCATM, vous êtes membre de ce conseil. Si vous ne disposez pas de ces informations, comment pourrions-nous nous attendre que l'industrie les recueille nécessairement? Que pensez-vous que l'industrie puisse faire pour justifier l'exemption au titre de l'article 16, si c'est la direction qu'elle veut prendre?

**Mme Melanie Vanstone:** Parmi les informations que nous avons demandées, on retrouve la compréhension des itinéraires types, la planification des itinéraires types, le temps nécessaire pour suivre ces itinéraires et l'emplacement des points d'alimentation. Voilà le genre de renseignements que nous avons demandé à l'industrie.

En ce qui concerne les informations relatives à l'application de la loi, les provinces et les territoires réuniraient les informations relatives à l'application de la loi sur leur territoire qu'elles pourraient utiliser au cours des discussions du CCATM.

**Le président:** Quelles sont les lignes directrices actuelles en matière d'application de la loi? Vous avez dit qu'il s'agissait d'une compétence provinciale. À quoi cela ressemble-t-il? En Saskatchewan ou en Alberta, disons, qui s'occupe de faire respecter la loi lorsque les chauffeurs de camion...? Je suppose que ce sont les responsables provinciaux du camionnage qui relèvent de ce ministère.

Pouvez-vous fournir au Comité des renseignements sur la fréquence des infractions de cet ordre? Pas même des infractions... Selon la formulation de l'article 76 du Règlement, si vous avez été forcé de dépasser les 13 heures prescrites, dans l'intérêt du chargement ou pour assurer votre sécurité, en tant qu'occupant du véhicule, vous devez au moins le consigner, mais vous ne disposez pas de ces renseignements. Pourriez-vous les faire parvenir au Comité? Notre comité pourrait-il demander au CCATM de lui fournir ces informations?

**Mme Melanie Vanstone:** Je ne dispose pas de ces informations. Elles sont détenues par des organismes provinciaux et territoriaux chargés de l'application de la loi. Il s'agirait habituellement d'un groupe responsable de l'application de la loi au sein du ministère des Transports ou, dans certains cas, des forces de l'ordre, comme la police ou la GRC, qui pourraient avoir interagi avec un chauffeur de camion.

À l'heure actuelle, ces données sont collectées sous forme de violations des heures de service. Par conséquent, je ne sais pas si les données nous permettraient nécessairement de faire la distinction... Il est obligatoire d'avoir un DCE, mais le dispositif sert simplement à enregistrer ces heures, et nous les verrions donc comme des enregistrements de violation des heures de service. Je ne suis pas sûre

que les données permettent de distinguer le type de charge transportée.

• (0920)

**Le président:** Quelles sont les directives données? Disons qu'il s'agit d'une personne de l'Alberta, d'un inspecteur travaillant pour le ministère des Transports, par exemple. Il rencontre un chauffeur de camion qui est à 100 kilomètres de sa destination et qui conduit depuis 12 heures et 55 minutes. Quelles directives sont données à l'agent en ce qui concerne la marge de manœuvre dont il dispose à cet égard?

Mme Ireland a parlé de circonstances imprévues — et je pense qu'elles sont très claires — dans lesquelles ces heures pourraient être effectuées, mais les normes de l'industrie sont tout aussi efficaces, n'est-ce pas? Disons que quelqu'un va chercher des veaux dans un certain parc d'engraissement et que, normalement, ce déplacement dure en moyenne une heure, mais que, pour une raison ou une autre, ce processus particulier au sein de l'industrie a exigé trois heures. Comme je n'ai pas entendu dire qu'il s'agissait d'une circonstance imprévue, comment les agents gèreraient-ils cette situation?

Ce qui m'a semblé être un témoignage assez convaincant la semaine dernière, c'est qu'on souhaite s'assurer que les conducteurs ne sont pas placés dans une situation où ils pourraient enfreindre les règles, alors qu'ils sont à moins de 75 ou 100 kilomètres de la fin de leur déplacement. Quelles sont les directives données à ces agents en Alberta, en Saskatchewan et en Nouvelle-Écosse, quel que soit le cas?

**Mme Melanie Vanstone:** Tous les agents d'application de la loi devraient avoir accès au guide d'application du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Je peux en fournir un exemplaire au Comité. L'article 76 parle de « situations d'urgence et mauvaises conditions de circulation »; des directives sont donc données. Je ne veux pas abuser du temps du Comité en lisant tous les détails, mais c'est cohérent. Ce guide est fourni aux agents d'application de la loi de l'ensemble du pays.

Là encore, comme c'est le cas pour les règlements de l'ACIA, les agents chargés de l'application de la loi ont évidemment une certaine marge de manœuvre pour ce qui est de poser des questions à un chauffeur de camion et de déterminer, au cas par cas, la mesure d'application de la loi qui convient.

**Le président:** Madame Ireland, vous m'avez entendu donner l'exemple d'un chauffeur de camion qui ramasse du bétail et le transporte sur une certaine distance. Disons que la distance entre le parc d'engraissement et l'installation de transformation, quel que soit le cas, représente environ 10 heures de route. Le chauffeur se trouve à 75 kilomètres de sa destination. Selon le DCE, il conduit depuis 12 heures et 55 minutes. Comme la disposition permet d'assurer la sécurité du chargement, le chauffeur est assis là et dit ce qui suit: « D'accord, je pense que c'est important. Nous voulons pouvoir terminer ce déplacement ». Il n'y a pas de postes de repos, comme ceux à Thunder Bay ou à Hearst dont vous avez parlé. Le chauffeur se trouve dans l'Ouest canadien.

Du point de vue de la santé animale, est-il judicieux de s'arrêter pour le temps de repos requis et de garder les animaux dans une remorque, ou serait-il plus bénéfique pour la santé animale de terminer le déplacement pendant ce temps? C'est là une partie de la nuance, et j'essaie de la comprendre. S'il fait 30 degrés Celsius par une chaude journée d'été et que le camion doit s'arrêter pour respecter une certaine période de repos — je parlerai de huit heures, mais c'est peut-être sa durée ou non; je ne connais pas les détails —, cela ne semblerait pas très bénéfique pour les animaux.

En votre qualité de vétérinaire, quel conseil donneriez-vous dans cette situation?

**Dre Mary Jane Ireland:** À l'ACIA, la souplesse dont nous faisons preuve dans le cadre de la réglementation sur le transport sans cruauté des animaux est axée sur les circonstances imprévues. Un conducteur sait où il se trouve et où il va, le nombre d'heures de route qui l'attend et l'emplacement des postes de repos. Il doit planifier en fonction de ces éléments. Je répète que le transport du bétail est très complexe, car il faut tenir compte du bien-être des animaux, de la sécurité publique et de la sécurité des chauffeurs de camion. La coordination et la communication sont essentielles pour satisfaire à ces exigences.

Si vous me demandez s'il est approprié de se garer par une journée chaude et humide, je dirais que ce n'est pas la meilleure solution, car comme je l'ai indiqué, il faut que l'air puisse circuler. Il existe d'autres moyens de refroidir un camion. Il est certain que les intempéries, comme les tempêtes de neige, sont un élément de la réglementation sur le transport sans cruauté que nos inspecteurs pourraient consulter pour déterminer si les animaux ont dépassé l'heure où ils doivent manger, boire et se reposer, et si le dépassement était justifié. Nous examinerions les autres facteurs que j'ai mentionnés. La situation était-elle vraiment imprévue, ou le transport aurait-il pu être mieux planifié?

● (0925)

**Le président:** Madame Ireland, je vous remercie de vos réponses. Je n'envisage pas une situation liée aux périodes d'alimentation ou de repos. J'envisage une situation où les DCE entrent en jeu. Je valorise votre réponse, parce que ce que vous avez dit, c'est qu'il pourrait y avoir, surtout dans certaines circonstances, des situations où garder les animaux dans la remorque n'est « pas optimal » pour leur santé. Ce sont les paroles que vous avez prononcées.

La dernière question que je souhaite poser est la suivante: à votre avis, comment pouvons-nous trouver une voie à suivre à partir compte tenu de la situation actuelle?

Cette question est peut-être destinée à Mme Vanstone.

En tant que parlementaires, nous sommes constamment sollicités par l'industrie et différents groupes. C'est notre travail, qu'il s'agisse de l'agriculture ou d'une autre industrie. J'ai trouvé le témoignage de l'industrie relativement convaincant, parce qu'elle ne demande pas nécessairement une exemption au titre de l'article 16. Ils ne demandent pas que la réglementation ou la loi soit modifiée. Ils demandent ce que je considère comme un énoncé de politique générale ou des lignes directrices supplémentaires propres à la situation que je viens d'illustrer pour vous.

Transports Canada ne semble pas vouloir s'engager dans cette voie. J'ai reçu des lettres à ce sujet avant Noël, donc en 2022. Prés d'une année s'est déroulée depuis.

Vous avez mentionné que le CCATM ne s'est pas nécessairement réuni pour fournir ce document. Quand cela se produira-t-il, et comment pouvons-nous faire en sorte que le ministère des Transports fédéral commence à orienter la conversation vers la tenue d'une rencontre, afin de pouvoir fournir ces lignes directrices? Je pense qu'il est important de s'assurer qu'il y a une certaine certitude à cet égard.

J'ai noté que vous avez indiqué qu'elles existaient déjà, mais l'industrie estime que ce n'est pas le cas. Nous sommes donc aux prises avec un enjeu qui, selon moi, est devenu très technique. Cependant, nous voulons tenter de trouver une solution dans l'intérêt des intervenants de l'industrie et, bien sûr, des fonctionnaires qui se trouvent de votre côté. Nous essayons de faire en sorte que la réglementation offre une certaine certitude.

**Mme Melanie Vanstone:** Je vous remercie de votre question.

J'espère que vous n'y verrez pas d'inconvénient, mais je voudrais commencer par m'assurer qu'il est clair que les dispositifs d'enregistrement électronique n'ont rien changé en ce qui concerne les heures de service requises et la manière dont elles doivent être enregistrées. Ils permettent simplement de garantir que les chauffeurs de camion enregistrent ces heures avec précision. Les heures de service n'ont pas changé depuis 2007. L'industrie... Lorsque les chauffeurs utilisent un carnet de bord papier, on s'attend à ce que ces heures soient enregistrées de la même manière.

Les réunions du comité des programmes du CCATM auront lieu la semaine prochaine, et nous espérons que cette discussion sera abordée au cours de ces réunions. Je précise encore une fois que la portée de l'examen des lignes directrices demeure dans les limites du Règlement lui-même, et c'est donc dans ce contexte que se déroulera la discussion.

**Le président:** Pour être clair, la version actuelle de l'article 76 du Règlement, qui prévoit le maintien de la sécurité du chargement, s'étend aux situations où le bien-être des animaux est menacé par des circonstances imprévues. Les chauffeurs de camion qui font face à des circonstances imprévues, des circonstances qui ne sont pas définies, bien que je prenne note que le Comité a mentionné une certaine définition ou certains éléments... Un chauffeur qui se trouve dans une situation où il a atteint la limite de ses 13 heures de service et où il est important pour lui d'assurer la sécurité de son chargement, ce qui, comme vient de le dire Mme Ireland, pourrait être une situation où il n'est pas optimal de maintenir le bétail dans une remorque, pourrait remplir les conditions requises pour qu'un camionneur puisse terminer son déplacement et dépasser pendant environ une heure ce que le Règlement autorise.

**Mme Melanie Vanstone:** La définition des mauvaises conditions de circulation dans le Règlement englobe la neige, le grésil, le brouillard ou d'autres conditions météorologiques ou routières défavorables que le camionneur ou le transporteur routier qui l'envoie ne connaissait pas immédiatement avant qu'il ne commence à conduire, ou qu'il ne pouvait pas raisonnablement prévoir.

C'est la définition qui figure dans le Règlement, et c'est donc l'essentiel de la façon dont l'article 76 doit être interprété en ce qui concerne les lignes directrices.

D'un point de vue réglementaire, je voudrais également souligner que la réglementation prévoit des limites pour les heures de conduite et les heures de service. Les heures de conduite s'élèvent à 13 heures, et deux heures peuvent être ajoutées en cas de mauvaises conditions. En ce qui concerne les heures de repos, vous pouvez également les reporter de deux heures. Cela tient donc compte de facteurs comme le chargement et le déchargement où vous ne conduisez pas, mais où vous êtes en service.

**Le président:** D'accord, mais les mauvaises conditions ne comprennent pas une situation imprévue en ce qui concerne le chargement du bétail.

**Mme Melanie Vanstone:** Il s'agit d'autres mauvaises conditions météorologiques ou routières. C'est ainsi qu'elles sont définies dans la loi.

**Le président:** D'accord. Merci, chers collègues, de m'avoir accordé un peu de temps... Comme vous pouvez le constater, je me suis intéressé à ce sujet, et je tenais à m'assurer que les questions seraient consignées dans le compte rendu.

J'aimerais remercier nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

Madame Vanstone, de Transport Canada, je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de comparaître devant nous ce matin.

Mary Jane Ireland, de l'ACIA, je vous remercie de nouveau de votre participation. Vous êtes un témoin régulier, mais votre témoignage est important, et je vous remercie infiniment de l'avoir apporté.

Chers collègues, nous allons passer à huis clos pour parler de ce dont nous avons discuté au sujet du DCE, de certaines des motions qui ont été présentées et de l'orientation de notre comité.

Nous allons suspendre momentanément la séance, passer à huis clos et poursuivre nos délibérations à partir de là.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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