



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

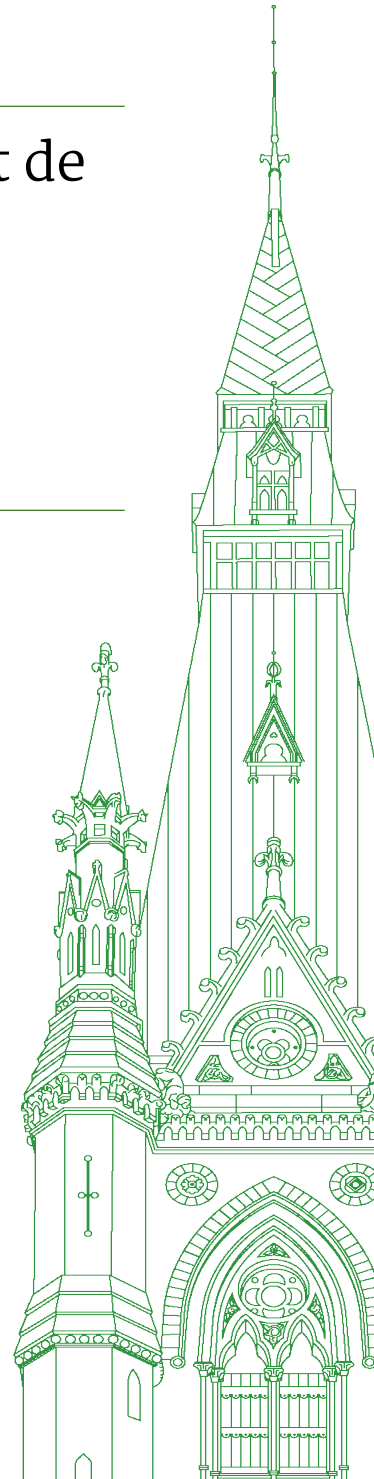
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 082

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 9 novembre 2023

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 9 novembre 2023

• (0815)

[Traduction]

Le vice-président (M. John Barlow (Foothills, PCC)): La séance est ouverte.

Si j'ai bien compris ce qu'a dit M. Perron, nous aurons quelques questions administratives à régler à la fin de la réunion d'aujourd'hui au sujet des documents transmis par notre épicier. Nous en discuterons peut-être à la toute fin de la deuxième heure. Puisque nous n'entendons que deux témoins pendant la deuxième heure, nous devrions pouvoir examiner cela assez rapidement.

Chers collègues, bienvenue à la 82^e réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes.

Je voudrais faire quelques rappels à nos témoins.

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

Les captures d'écran ne sont pas autorisées. Plus particulièrement, il n'y aura pas de saisies d'écran de nos témoins.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Si l'interprétation est interrompue, veuillez m'en informer immédiatement et nous veillerons à ce qu'elle soit rétablie, et à ce que vous ayez suffisamment de temps.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole et, si vous êtes en vidéo, cliquez sur votre microphone ou activez votre micro. Si vous êtes à la Chambre, votre microphone sera contrôlé par notre personnel.

Lorsque vous avez la parole, veuillez parler lentement et clairement pour aider les interprètes. Lorsque vous ne parlez pas, veuillez mettre votre micro en sourdine.

Je rappelle que toutes les observations des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence.

Chers collègues, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement... Avant de passer à cela, je devrais mentionner que nous avons quelques remplaçants aujourd'hui.

M. Shields remplace Mme Rood. Bienvenue. Il ne s'agit certainement pas de votre premier rodéo. Bienvenue parmi nous.

Mme Mathyssen remplace M. MacGregor. Bienvenue à notre comité.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 19 octobre 2023, le Comité re-

prend son étude des exigences concernant les dispositifs de consignation électronique et le transport des animaux.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins de notre premier groupe. Nous entendrons le Dr Raymond Reynen, président sortant de l'Association Canadienne des Vétérinaires Bovins, qui se joint à nous en ligne.

Nous accueillons M. Pierre Lampron et M. Scott Ross de la Fédération canadienne de l'agriculture.

Nous accueillons Mme Corlena Patterson, directrice exécutive de la Fédération canadienne du mouton, qui est avec nous en personne.

Je vous remercie beaucoup d'être avec nous aujourd'hui.

Nos témoins auront tous cinq minutes pour faire leur déclaration préliminaire, et nous passerons ensuite aux questions.

J'invite maintenant le Dr Reynen, de l'association des vétérinaires bovins, à commencer. Vous avez cinq minutes, docteur Reynen.

• (0820)

Dr Raymond Reynen (président sortant, Association Canadienne des Vétérinaires Bovins): Merci, monsieur le président, et merci à tous les membres du comité permanent. L'Association Canadienne des Vétérinaires Bovins, l'ACVB, est reconnaissante de l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant votre comité. Notre association représente 759 vétérinaires qui exercent en clinique, au gouvernement, dans le milieu universitaire ou dans l'industrie, dans toutes les provinces du Canada.

Les dispositifs de consignation électronique, ou DCE, sont un outil efficace pour consigner les heures de service et de conduite. Toutefois, ils ne donnent aucune information sur des événements qui se produisent pendant ces heures et qui pourraient exiger une certaine souplesse dans l'application des règlements. Ce manque de souplesse place les conducteurs dans une situation difficile: soit ils respectent la réglementation sur les heures de service en prenant une pause, soit ils font ce qu'ils savent être la bonne chose à faire pour le bien-être des animaux et ils conduisent le bétail au lieu de déchargement prévu.

La grande majorité des remorques pour le transport d'animaux sont ventilées de façon passive, ce qui signifie que lorsque la remorque est immobile, le bétail ne reçoit pas l'apport d'air approprié pour assurer une ventilation et un contrôle de la température optimaux. Cela compromet le bien-être des animaux.

L'industrie canadienne du transport des animaux est soigneusement planifiée pour respecter toutes les lignes directrices en matière de transport. Néanmoins, il est impossible de prévoir des conditions routières et météorologiques défavorables, des accidents de la circulation, des retards aux postes frontaliers ou des retards dans les abattoirs. C'est en raison de ces retards inévitables que nous demandons à ce qu'il y ait de la souplesse dans l'utilisation des DCE afin d'assurer le bien-être des animaux transportés.

Notre association espère qu'une situation qui compromet le bien-être des animaux sera reconnue comme une situation d'urgence et ensuite incluse dans l'article 76 du Règlement sur les heures de service. Cela permettra de clarifier la situation pour les agents d'application de la loi, de rassurer les transporteurs d'animaux et, surtout, de ne pas compromettre le bien-être du bétail au Canada.

Le bien-être du bétail est d'une importance primordiale pour l'ACVB. Nous espérons qu'il sera possible de préciser les définitions et d'assouplir l'application des heures de service avec les DCE afin d'assurer la meilleure protection possible du bien-être du bétail au Canada.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci beaucoup, monsieur Reynen. Votre exposé fut bref et direct. Je vous en suis reconnaissant.

Nous passons maintenant à M. Ross pour cinq minutes.

M. Scott Ross (directeur exécutif, Fédération canadienne de l'agriculture): Je vous remercie de m'offrir la possibilité de témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Scott Ross. Je suis le directeur exécutif de la Fédération canadienne de l'agriculture. Notre vice-président, M. Pierre Lampron, qui est un producteur laitier du Québec, devrait bientôt se joindre à moi.

La Fédération canadienne de l'agriculture est la plus importante organisation agricole à vocation générale du Canada. Nous représentons plus de 190 000 agriculteurs et familles d'agriculteurs de l'ensemble du Canada. Ces gens sont au cœur du système agroalimentaire canadien générant 135 milliards de dollars du produit intérieur brut du Canada.

La préoccupation des agriculteurs et des éleveurs à l'égard des dispositifs de consignation électronique ne porte pas sur les heures de service, mais sur la reconnaissance des adaptations et de la souplesse particulières requises pour assurer le transport sans cruauté des animaux. Contrairement au fret, notre cargaison a des comportements uniques qui peuvent entraîner des difficultés et des retards lors du chargement ou du déchargement des animaux. Il arrive donc parfois que le chargement ou déchargement d'un groupe particulier d'animaux soit beaucoup plus long que prévu. Ainsi, les DCE peuvent commencer à calculer les heures de service bien avant que les animaux ne soient chargés dans le véhicule, ce qui entraîne des contraintes de temps irréalistes aux agriculteurs et aux conducteurs.

Les conducteurs prennent leur travail très au sérieux et l'attention portée aux animaux est un aspect important du transport d'animaux vivants. La patience et le souci du détail sont essentiels pour les transporteurs d'animaux. Les conducteurs qui transportent des animaux vivants ne peuvent pas simplement s'arrêter à une halte routière et interrompre leur travail s'ils ne réussissent pas à atteindre leur destination pendant leurs heures de service. La plupart de nos remorques à bétail sont ventilées passivement, ce qui signifie qu'elles ne peuvent pas rester immobiles pendant de longues pé-

riodes; le conducteur doit continuer à rouler pour assurer un apport d'air et un contrôle de la température optimaux.

Le nœud du problème, c'est que des retards ou des événements imprévus, combinés aux critères de fonctionnement des DCE et aux heures de service, peuvent nuire au bien-être des animaux. Ces situations imprévues peuvent inclure des conditions météorologiques défavorables, des accidents de la route, des retards à la frontière, des fermetures de routes ou des pannes dans les usines de transformation qui peuvent retarder les déchargements.

Nous ne cherchons pas à obtenir une exemption générale à l'égard des dispositifs de consignation électronique ou des heures de service, mais demandons plutôt une certaine souplesse dans l'application des heures de service lorsque des imprévus se produisent. Nous ne devons pas mettre les conducteurs dans des situations difficiles dans lesquelles, en faisant ce qui convient le mieux aux animaux, ils ne respecteraient pas la réglementation sur les heures de service.

Dans sa version actuelle, le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire permet aux conducteurs de prolonger le temps de conduite autorisé lorsque les conditions de conduite sont défavorables ou dans des situations d'urgence afin qu'ils puissent parvenir à leur destination pour assurer la sécurité des occupants et de la cargaison. Cependant, les considérations relatives au bien-être des animaux ne sont pas clairement incluses, ce qui signifie que chaque agent d'application est libre d'interpréter une situation à sa façon.

Idéalement, le Canada devrait s'aligner sur le système des États-Unis dans lequel les transporteurs de bétail bénéficient d'une exemption des heures de service dans un rayon de 240 kilomètres autour des lieux de départ et d'arrivée de leur chargement. Cela permettrait non seulement d'harmoniser les règlements de part et d'autre de la frontière, mais aussi de reconnaître les facteurs uniques à considérer dans le contexte du transport d'animaux vivants.

Toutefois, cette harmonisation réglementaire risque de prendre du temps. En attendant, nous devons fournir aux agents chargés de l'application de la loi des directives claires précisant que les questions relatives au bien-être des animaux sont définies comme des « situations d'urgence » aux paragraphes 76(1) et (2) du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.

Il existe des précédents à ce genre de traitement alors que l'Agence canadienne d'inspection des aliments tient compte d'événements peu fréquents et imprévus dans son application des intervalles d'alimentation, d'abreuvement et de repos.

Il faut tenir compte à la fois de la sécurité des conducteurs et du bien-être des animaux. Cela nécessite une solution interministérielle entre Transports Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole aujourd'hui devant votre comité. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (0825)

Le vice-président (M. John Barlow): Merci beaucoup, monsieur Ross. Je vous remercie de vos observations.

La parole est maintenant à Mme Patterson pour cinq minutes.

Mme Corlena Patterson (directrice exécutive, Fédération canadienne du mouton): Bonjour. Je vous remercie. C'est un honneur pour moi de présenter aujourd'hui nos observations aux distingués membres du Comité.

Je m'appelle Corlena Patterson et je suis la directrice exécutive de la Fédération canadienne du mouton depuis plus d'une décennie. Je suis ici pour vous faire part des réalités et des enjeux auxquels fait face notre secteur en raison de la mise en œuvre de la technologie des DCE dans le transport commercial du bétail. Nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de vous parler, même si c'est aujourd'hui notre première journée surprise de conduite hivernale à Ottawa.

Malgré son profil discret, notre industrie joue un rôle important et dynamique dans la mosaïque agricole du Canada. Notre secteur compte près de 12 000 fermes, allant d'exploitations axées sur le respect de l'environnement à d'importantes entreprises commerciales. En fait, le nombre d'exploitations ovines au Canada dépasse celui des exploitations laitières et équivaut à celui des exploitations porcines et avicoles réunies.

Le contexte de notre industrie exige le transport d'animaux vivants sur de longues distances entre les fermes d'élevage et les sites de transformation. Puisque 80 %, ou la majorité, de nos activités de transformation se déroulent dans des installations inspectées par les provinces, nous devons transporter les animaux vivants sur de longues distances partout au pays pour les rapprocher de leur destination finale sur le marché.

Une récente évaluation de l'impact environnemental de notre chaîne d'approvisionnement que nous avons réalisée en collaboration avec l'Université Clarkson a estimé, de façon prudente, que pour transporter environ 275 000 moutons et agneaux vers divers centres de transformation, nos transporteurs avaient parcouru plus de 914 000 kilomètres. Ces chiffres reposent sur ceux de Statistique Canada qui, nous le savons, ont tendance à sous-estimer la taille et la portée de notre industrie. Nos propres données administratives nous permettent de penser que le nombre réel est près de 900 000 têtes, ce qui signifie que nos transporteurs parcourent trois millions de milles pour s'assurer que nos animaux parviennent à leurs sites de transformation. Ces chiffres montrent l'importance cruciale d'avoir un transport efficace et efficient dans notre secteur.

En raison de la complexité et de la nature des animaux, le transport d'animaux vivants n'est pas du tout comparable au transport de marchandises, comme vous l'ont certainement dit plusieurs personnes pendant cette réunion. Les retards sont inhérents aux étapes de chargement et de déchargement et aux aléas du transport. Ils sont attribuables au comportement des animaux, aux pratiques de chargement et de déchargement axées sur le bien-être et aux retards pendant le trajet. Ces retards grèvent les heures de service des conducteurs et peuvent entraîner des arrêts imprévus, ce qui complique encore plus le respect des règlements sur le transport sans cruauté. La possibilité que les DCE intègrent ces heures de travail sans conduite dans le nombre total d'heures de service est une importante préoccupation.

La politique des États-Unis qui exempte les conducteurs de véhicules utilitaires transportant du bétail des limites d'heures de conduite s'ils se trouvent dans un rayon de 150 milles des sites de départ et de destination est une reconnaissance de ces retards anticipés qui se produisent au début et à la fin d'une opération de transport. Ces mesures tiennent compte des réalités complexes du transport d'animaux et de la nécessité d'avoir une réglementation adaptée

aux défis particuliers de l'industrie. Des exemptions canadiennes semblables permettraient d'atténuer ces imprévus et d'assurer le bien-être des animaux, tout en veillant à ce que la conformité ne soit pas compromise par des facteurs indépendants de la volonté des transporteurs.

Nous devons aussi comprendre le risque de réactions négatives du public à la vue d'animaux semblant en détresse dans des camions stationnés à des haltes routières le long de la 401. Cette préoccupation va bien au-delà de la simple conformité; il est question de l'équilibre entre le respect des normes réglementaires et l'image publique du secteur agricole. Cet équilibre délicat démontre la nécessité d'avoir des cadres réglementaires réfléchis et souples.

Nous reconnaissons le rôle important que joue le transport dans nos activités, c'est pourquoi nous accordons une très grande importance à la santé et au bien-être des animaux. Les moutons ne réagissent pas comme d'autres animaux à un transport. Pour nous assurer que nos pratiques reflètent cette réalité, nous avons investi massivement dans la recherche afin de vérifier objectivement le bien-être pendant le transport. Notre approche novatrice a mené au développement de systèmes d'intelligence artificielle conçus pour évaluer et surveiller activement le bien-être des animaux et nous informer en temps réel pendant un transport. Le système ne se limite pas à confirmer les niveaux de stress, mais il peut aussi signaler les problèmes de bien-être aux transporteurs et aux conducteurs à mesure qu'ils se produisent. Il peut également valider la nécessité d'une exemption si les conducteurs doivent dépasser leurs heures de service.

Nous pensons aussi que nous disposons de mécanismes supplémentaires qui peuvent faciliter la consignation précise des temps de conduite pour le transport du bétail. Nous avons des règlements sur la traçabilité qui exigent que chaque expédition, y compris celle de moutons, soit accompagnée de documents sur les déplacements qui, en vertu de ces règlements, exigent la consignation des heures de départ et d'arrivée à destination.

Notre technologie de traçabilité accrue et la conception de notre système de traçabilité AgroLedger convertissent ces renseignements en format numérique et utilisent la technologie de la chaîne de blocs pour assurer la gestion des données. Ces progrès permettent non seulement de consigner en temps réel les événements de transport [*difficultés techniques*].

● (0830)

Le vice-président (M. John Barlow): Je suis désolé, madame Patterson, mais M. Lampron est avec nous. Je crois qu'il fait un test de son.

Je vais arrêter le chronomètre pendant une seconde.

Mme Corlena Patterson: Je connais M. Lampron, je ne vais pas lui en vouloir.

Le vice-président (M. John Barlow): Il vous devra certainement un verre de vin.

Mme Corlena Patterson: Oui. Il m'en doit un maintenant. J'aime toujours que les producteurs laitiers soient redevables.

Comme je le disais, notre dernière innovation, le système de traçabilité AgroLedger, transforme ces documents papier en format numérique et utilise la chaîne de blocs pour gérer ces données. Cette avancée permet non seulement de consigner en temps réel les événements de transport, mais aussi d'assurer l'intégrité et la permanence de ces données. En outre, elle permet au personnel autorisé, notamment les ministères des Transports, d'avoir un accès immédiat pour vérifier ces données. Elle nous assure que les données sont inviolables et disponibles sur demande. Elle témoigne de notre engagement envers la transparence et l'excellence relativement au bien-être des animaux pendant le transport.

Lorsque nous réfléchissons au transport d'animaux vivants, il est impératif de préconiser une souplesse réglementaire qui reconnaît les différences intrinsèques entre les êtres vivants et les marchandises. Tout comme il existe des permis distincts pour les conducteurs en fonction de leur cargaison, qu'il s'agisse de téléviseurs ou de personnes, il est essentiel d'adapter la réglementation sur les transports afin de tenir compte des besoins uniques des animaux qui éprouvent des sensations pendant le transport. Il ne s'agit pas d'une simple question de logistique, mais d'un aspect fondamental du bien-être des animaux. Le bien-être de ces animaux doit être primordial et transcender le simple mouvement des marchandises pour s'assurer que le transport de la ferme vers le marché respecte la vie et l'intégrité des animaux dont nous sommes responsables.

Merci.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci beaucoup, Madame Patterson. Je vous prie à nouveau de m'excuser pour l'interruption.

Monsieur Lampron, vous savez maintenant que vous devez... Par une matinée comme celle-ci, peut-être que deux douzaines de cafés et Baileys suffiront à vous faire pardonner, si cela vous convient.

Vous êtes silencieux maintenant.

Je remercie nos témoins.

Nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Shields, vous avez les six premières minutes.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Merci, monsieur le président.

Oui, c'est un matin intéressant quand la neige tombe pour la première fois. Ensuite, elle se transforme en glace.

J'ai des questions à poser aux témoins.

Je crois que la plupart d'entre vous ont abordé deux points: la définition et la souplesse. À mon avis, il s'agit de savoir comment clarifier cette définition. L'une des choses que je connais très bien, c'est le marché intégré de l'industrie de l'élevage aux États-Unis et au Canada.

Je vais commencer par les vétérinaires. Lorsque nous parlons de souplesse dans un marché intégré, comment le transport dans notre secteur bovin en particulier...? Si nous cherchons une définition de « souplesse » qui convient au marché intégré des États-Unis et du Canada, qu'est-ce que cela signifie pour vous et les vétérinaires?

Dr Raymond Reynen: Nous voulons toujours que toutes les règles soient respectées des deux côtés puisque les camionneurs se déplacent dans les deux sens. Nous ne nous attendons pas à ce que le Canada suive soudainement toutes les règles canadiennes, mais nous nous attendons à ce qu'il fasse de gros efforts. Nous espérons

simplement que les gens comprennent que des événements imprévus peuvent se produire et qu'il y ait la souplesse nécessaire pour y répondre.

• (0835)

M. Martin Shields: La Fédération canadienne de l'agriculture a parlé de la même chose, de la définition. Comment définiriez-vous une « urgence »? C'est ce qui constitue le défi, en quelque sorte, lorsque nous avons l'application de la loi et une multitude de personnes dans un marché intégré des deux côtés de la frontière et que nous avons des camionneurs des deux côtés de la frontière qui conduisent dans les deux sens, et ce sont les mêmes camionneurs. Comment trouver une définition qui fonctionne?

Dr Raymond Reynen: C'est une question très difficile, et c'était l'un des principaux points de notre mémoire.

Puisque les remorques sont passivement ventilées, la ventilation devient un important problème lorsque les véhicules sont arrêtés. J'aimerais que cela soit reconnu dès qu'ils s'arrêtent, quelle que soit la température, parce que si l'on commence à appliquer une règle concernant la température, cela devient ridicule.

Le fait d'être arrêté présente un danger en raison de la façon dont les véhicules sont ventilés, et si nous commençons à limiter l'apport en air lorsqu'il fait chaud, c'est un problème. J'aimerais qu'il soit reconnu que si des animaux sont chargés dans un véhicule stationné sur le bord de la route, il y a une situation d'urgence pour leur bien-être.

M. Martin Shields: Merci.

Monsieur Ross, je vous pose la même question.

M. Scott Ross: Je dirais qu'il est important de rappeler que nous ne parlons pas nécessairement de longues périodes dépassant les limites d'heures de service. Il s'agit de peu de temps.

Pour ce qui est de la souplesse, considérons le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux dans lequel une certaine souplesse est déjà prévue pour des situations d'urgence. L'approche n'est donc pas fondamentalement nouvelle; il faut simplement s'assurer qu'il y ait un libellé particulier pour les considérations liées au bien-être des animaux dans la définition des situations d'urgence.

Ainsi, cela ne change pas vraiment la façon dont nous envisageons la question de la souplesse; cela assure simplement que les agents, lorsqu'ils examinent leurs directives et ce qui constitue une situation d'urgence, tiennent également compte des considérations liées au bien-être des animaux.

M. Martin Shields: Il serait donc avantageux d'avoir des explications sur ce qu'est une situation d'urgence et peut-être d'offrir une formation. Il faut comprendre ce que signifie le mot « urgence » pour que l'application de la loi soit la même, que vous soyez en Nouvelle-Écosse ou en Colombie-Britannique.

M. Scott Ross: Oui. Nous sommes toujours favorables à l'uniformité à l'échelle nationale. La formation est certainement un élément absolument essentiel.

M. Martin Shields: Merci.

Madame Patterson, pour en savoir un peu plus sur la question, je sais, par exemple, que des moutons sont expédiés de ma circonscription vers l'Ontario. Ce n'est pas une question de capacité; c'est une question de marché.

Lorsqu'un producteur de ma région expédie des moutons, c'est parce qu'il veut obtenir le meilleur prix du marché. Ils ne parlaient pas la capacité. C'est le prix du marché qui détermine parfois les longs trajets au Canada, n'est-ce pas?

Mme Corlena Patterson: C'est en fait, dans une certaine mesure, lié à la capacité de transformation, et c'est ce qui dicte vraiment les prix du marché. Dans l'Est, les prix sont plus élevés pour les animaux. C'est là que se trouvent les installations de transformation, alors c'est possible de le faire. Le transport est moins long et il est plus facile d'amener les animaux au marché. Dans l'Ouest, le prix plus bas en raison du transport et de la perte de poids qu'implique le fait de traverser le pays.

Pour ce qui est de la capacité, si la capacité de transformer était là où se trouve le producteur et qu'il fallait transporter de la viande plutôt que des animaux vivants, nous verrions une différence entre le prix payé à un producteur de l'Ouest et le prix payé à un producteur de l'Ontario. C'est ce que nous avons souvent fait valoir dans l'argument du prix par rapport à l'emplacement.

Je dirais que ce n'est pas toujours une question de prix. Le prix dépend de l'endroit où se trouvent les transformateurs. C'est là qu'ils ont besoin de moutons et c'est là qu'ils paient pour les obtenir, mais ces moutons doivent venir de quelque part, et il n'y a pas assez de producteurs dans cette province pour répondre à leur demande.

Nous ne pouvons pas transformer au Manitoba. Nous ne pouvons pas le faire en Saskatchewan. Nous ne pouvons pas transformer en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard ou à Terre-Neuve et nous ne pouvons pas faire parvenir ces agneaux et ces moutons — pas les animaux vivants, mais la viande — dans les autres provinces du pays.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, monsieur Shields. Votre temps est écoulé.

La parole est maintenant à M. MacDonald pour six minutes.

M. Heath MacDonald (Malpeque, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais m'adresser à Mme Patterson.

J'aimerais en savoir un peu plus sur votre base de données, votre chaîne de blocs, et sur certains avantages qui en découlent, car c'est vraiment la première fois que j'en entends parler à notre comité.

• (0840)

Mme Corlena Patterson: Nous serions très heureux de vous en parler puisque c'est notre sujet préféré.

En tant qu'organisation nationale représentant les producteurs primaires, comme mes pairs le savent, notre rôle est d'assurer la traçabilité. Pour y arriver, il faut l'engagement et la participation des producteurs, mais aussi veiller à ce que les exigences réglementaires du gouvernement soient respectées.

Dans le contexte canadien, cela signifie que le gouvernement élabore les règlements et dit: « Voici les règlements sur la traçabilité. Gens de l'industrie, respectez-les. »

Nous y avons participé à ce processus, car l'identification est obligatoire dans l'industrie ovine depuis 2004. Nous avons travaillé à assurer la traçabilité depuis ce temps. La traçabilité est passée d'un simple suivi de la destination des animaux dans le cadre de la lutte contre les maladies à un suivi de tout ce qui concerne un animal, que ce soit pour l'exportation, la garantie des produits et la surveillance des maladies.

Je fais partie du groupe de travail canadien sur la fièvre aphteuse. Hier, nous avons longuement discuté de la pertinence d'utiliser des vaccins et d'une stratégie de vaccination. Comment pouvons-nous savoir si un animal a été vacciné? Comment savoir à quel moment nous devons prendre la décision de dépeupler? C'est très complexe. Il ne s'agit pas simplement de savoir où sont allés les animaux; cela englobe tout ce qui est arrivé à cet animal pendant sa vie et qui est important pour quelqu'un d'autre plus loin dans la chaîne.

Pour réaliser notre mandat qui est d'assurer la traçabilité et d'intégrer toutes ces exigences, nous avons jugé que ce qui existait au Canada — sans vouloir manquer de respect à mes homologues — n'était pas suffisant pour faire tout cela dans un système unique, ce qui est vraiment nécessaire. La Fédération canadienne du mouton a donc développé une nouvelle technologie à partir de zéro.

Vous serez surpris d'entendre les mots « Fédération canadienne du mouton », « chaîne de blocs » et « intelligence artificielle » dans la même discussion.

Nous avons conçu un système de traçage. À la base, il est conçu pour répondre aux exigences réglementaires en matière de suivi des maladies, et il le fait. De plus, notre industrie doit pouvoir balayer une étiquette pour obtenir de l'information sur un animal, et notre système répond à ce besoin. Nous avons demandé à l'industrie de nous dire ce qu'elle attendait du système, et voilà.

Les différents acteurs ont différents besoins pour ce qui est des renseignements recherchés. Cependant, l'objectif de notre technologie et de notre travail en matière de traçabilité est de créer un système, une façon d'intégrer l'information sur un animal, qui consigne, par exemple, si l'animal est certifié exempt de maladie pour l'exportation ou s'il fait partie d'un programme d'assurance pour répondre à une exigence d'exemption de produit imposée par un pays exportateur. Toutes les données que nous recueillons sont incluses de l'historique de l'animal à mesure qu'il se déplace dans la chaîne d'approvisionnement. Grâce à la traçabilité, nous établissons un lien entre un acteur et le suivant, et nous transmettons cette information avec l'animal.

Nous avons commencé à travailler là-dessus en 2019. Peu de temps après, nous avons réalisé une étude de cas d'utilisation avec la communauté des organismes de réglementation fédéraux et l'ACIA, et cette étude a confirmé que la chaîne de blocs serait la solution la plus appropriée pour assurer la traçabilité du bétail. Nous avons connu des hauts et des bas depuis ce temps.

Pour ce qui est de ce système, de cette technologie que nous avons développée, nous avons maintenant soumis une proposition à l'ACIA pour qu'il soit adopté dans l'espace réglementé pour la traçabilité au Canada.

M. Heath MacDonald: C'était ma question suivante: les organismes de réglementation ont-ils accès ou auront-ils accès à cette base de données?

Mme Corlena Patterson: Absolument. Dans le cadre de cette exigence réglementaire, nous recueillons des données réglementées au nom du gouvernement et nous lui communiquons ces données. Nous devons informer tout le monde, et la chaîne de blocs signifie qu'il n'est plus nécessaire de transférer de nouvelles données; cela signifie que vous pouvez avoir accès à ces données, si vous avez la permission. Nous parviendrons à amener tout le monde à comprendre ce qu'est la chaîne de blocs.

Autrement dit, oui, elle sera là pour appuyer les exigences en matière de traçabilité.

M. Heath MacDonald: Je vais peut-être m'adresser à la Fédération canadienne de l'agriculture à ce sujet, simplement pour savoir ce qu'elle pense du travail fait par le groupe de Mme Patterson.

Monsieur Ross, envisagez-vous ce type de système qui pourrait atténuer certaines préoccupations pour les autres secteurs qui utilisent les DCE?

M. Scott Ross: Je vais demander à mon collègue, M. Lampron, de répondre lui aussi à cette question.

Je dirais que du point de vue de la traçabilité, nous sommes toujours favorables à des systèmes de traçabilité solide et nous pensons qu'ils ajoutent certainement de la valeur partout où c'est possible de le faire.

La Fédération canadienne de l'agriculture n'a pas tendance à s'immiscer directement dans les éléments propres à un produit ni à l'élaboration de ces systèmes. Bien que nous soyons certainement en faveur de tout ce qui aide à rationaliser la chaîne d'approvisionnement et à offrir plus de clarté, de transparence et d'uniformité, il y a beaucoup de considérations propres au secteur quant à la façon de mettre en oeuvre des modèles de traçabilité. Je crois que nous en sommes toujours très conscients.

Toutefois, de façon générale et au plus haut niveau, c'est certainement quelque chose qui constitue un avantage supplémentaire dans la chaîne d'approvisionnement.

Monsieur Lampron, voulez-vous ajouter quelque chose?

[Français]

M. Pierre Lampron (deuxième vice-président, Fédération canadienne de l'agriculture): Merci, monsieur Ross.

La traçabilité est très importante pour les producteurs et pour les consommateurs, car elle permet de maintenir la confiance en nos produits. Nous sommes fiers de nos productions, mais la traçabilité a une grande importance. Nous assurons une très bonne traçabilité du produit jusqu'à l'abattoir, mais elle pourrait être encore plus grande. Nous invitons tous les maillons de la chaîne à assurer cette traçabilité, avec l'aide du gouvernement.

• (0845)

[Traduction]

M. Heath MacDonald: Merci.

En ce qui concerne les DCE — et cela nous ramène peut-être à l'ACIA — nous avons vu des cyberattaques, évidemment. Avec la traçabilité et le programme présenté par Mme Patterson, quelle est la sécurité de nos organismes de réglementation en ce qui concerne les DCE et les cyberattaques?

M. Scott Ross: Je ne connais pas les protections en place.

Je sais qu'en ce qui concerne les systèmes de traçabilité mentionnés par Mme Patterson, la technologie de la chaîne de blocs comporte des protections fondamentales de la vie privée. Celles-ci visent à protéger les renseignements et à garantir la confidentialité.

Je ne suis pas en mesure de parler des protections réglementaires que le gouvernement peut avoir mises en place. Ce n'est pas quelque chose que je connais bien.

M. Heath MacDonald: Merci.

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

Merci, monsieur MacDonald.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

Madame Patterson, dans votre présentation, vous avez parlé de la technologie liée aux chaînes de blocs et de votre système électronique de traçabilité AgroLedger. C'est très intéressant. Je pense que cette voie devrait être explorée davantage.

Vous avez dit qu'il fallait aussi penser à la réaction du public et à l'image de nos producteurs lorsqu'il y a un arrêt au cours du transport.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

[Traduction]

Mme Corlena Patterson: Oui.

Les transporteurs de bétail n'ont pas d'aires de repos spécifiques où ils peuvent s'arrêter. S'ils ont épuisé leurs heures de service, ils utilisent les installations disponibles. Les aliments, l'eau et les aires de repos sont rares, et ils sont mal équipés pour accueillir les chauffeurs de camion et le bétail.

Le problème est le suivant: ces camions s'arrêtent dans les relais routiers, tout comme le font les cargos et les remorques de marchandises, et restent là.

Les gens parlaient de ventilation passive; s'il fait 30 degrés Celsius à l'extérieur et qu'il y a des pavés... J'emprunte trop souvent la 401, et c'est au mieux un cauchemar. Ces relais routiers sont très fréquentés par les camions et par le public, qui sort pour se dégourdir les jambes et se promener.

Maintenant, vous avez une remorque pleine d'animaux à 30 degrés Celsius sans ventilation, arrêtée parce qu'elle a atteint le maximum de ses heures de service et qu'il n'y a pas d'autres endroits pour le faire. Les gens regardent les animaux, s'inquiètent et essaient de leur donner de l'eau, ou ils vont voir le chauffeur du camion et lui disent: « Qu'est-ce que vous faites? Il y a un problème. Vous devez faire quelque chose ».

Voulons-nous que ce chauffeur de camion dise: « Le gouvernement m'oblige à le faire? »

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup de cette excellente réponse.

Dans le fond, la priorité, c'est beaucoup plus le bien-être animal que l'image publique.

Lors de précédentes réunions, des représentants d'organismes qui travaillent pour la protection des animaux nous ont parlé de certaines de leurs préoccupations. Ils craignaient que le fait de donner plus de souplesse à la réglementation ne fasse en sorte que les distances de transport soient allongées de façon régulière. Cela poserait ainsi un risque pour la santé animale.

D'après ce que je comprends, ce serait plutôt le contraire.

Avez-vous des commentaires à formuler à cet égard?

[Traduction]

Mme Corlena Patterson: Mon argument est que le défi posé par le service maximum des DCE signifie que nous ne pouvons pas répondre à ces exigences réglementaires.

Si vous êtes arrêté sur le bord de la route parce que vous avez atteint votre maximum d'heures, les animaux sont dans la remorque. Cela ajoute à votre temps total d'alimentation, d'abreuvement et d'intervalle de repos. Maintenant, vous ne pouvez pas vous rendre à une aire de repos. Vous n'avez aucun moyen de respecter la réglementation fédérale en matière de transport sans cruauté.

En fait, notre argument et notre préoccupation concernant la politique des DCE pour le transport du bétail sont qu'elle ne nous permettra pas de respecter notre obligation de fournir des aliments, de l'eau et des intervalles de repos. La plupart de nos moutons iront du Manitoba à Toronto en un seul voyage parce que nous n'avons nulle part où les nourrir, les abreuver et les laisser se reposer.

Notre secteur est déjà conçu pour contourner et respecter ces réglementations. Le risque est que ces carnets de route signifient que nous ne pouvons pas respecter ces réglementations. Nous nous opposons à ces registres de conduite parce que nous voulons nous assurer que nous respectons le bien-être des animaux.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Vous avez souligné l'importance d'augmenter la capacité de transformation dans les différentes régions. Il pourrait y avoir des mesures gouvernementales qui favorisent la création d'un plus grand nombre d'usines de transformation de petite ou de moyenne taille. Elles ne remplaceraient pas les grandes usines, mais elles pourraient leur être complémentaires.

Pensez-vous que cela pourrait permettre aussi de réduire de façon importante les problèmes liés au transport et au bien-être animal?

• (0850)

[Traduction]

Mme Corlena Patterson: Absolument.

L'étude que nous avons réalisée sur l'évaluation comparative de l'impact environnemental de notre chaîne d'approvisionnement visait en partie à éclairer la discussion sur le fait que le passage à une transformation plus régionalisée et à plus petite échelle signifie que nous pourrions transporter plus de viande que nous ne le faisons pour les animaux vivants. Nous pouvons mettre plus de viande dans une remorque que d'animaux vivants.

De plus, lorsque vous déplacez des animaux sur de longues distances, vous avez des « pertes ». Les animaux ont consommé des ressources qui disparaissent au cours du transport en raison du stress, et il faut les nourrir à nouveau, ce qui double les 10 % de ressources consacrées à l'animal.

Oui, je suis tout à fait d'accord: notre étude suggère qu'en améliorant la capacité de transformation régionale, nous pourrions réduire de 14 % notre empreinte carbone due uniquement aux camions et à la diminution de la taille des animaux.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup. C'est une très bonne réponse.

Je suis très content de vous rencontrer, madame Patterson. Nous ne nous étions pas parlé encore. Je vais vous donner ma carte tantôt.

Monsieur Lampron, pourriez-vous ajouter quelques commentaires sur le même sujet?

M. Pierre Lampron: Je vous remercie de la question.

Il est certain que l'accès à des abattoirs régionaux pourrait beaucoup améliorer la situation. On a pris une autre orientation lorsqu'il a été décidé d'en fermer beaucoup. Or il faudrait assouplir la réglementation pour donner la possibilité aux gens de rouvrir des abattoirs régionaux.

Il est certain que nous sommes favorables à la réglementation sur le transport. Ce que nous demandons, c'est plutôt un assouplissement de celle-ci pour pallier les imprévus. En effet, les transporteurs ont à cœur le bien-être des animaux. Ils planifient donc leur travail pour que les choses se passent correctement, tout en respectant la loi.

Par contre, lorsqu'il y a des imprévus, il ne faut pas faire souffrir les animaux à cause de la réglementation. C'est pour cela que nous demandons un assouplissement de celle-ci, qui devrait s'aligner sur celle des États-Unis. Dans ce pays, il y a une souplesse en ce qui a trait aux heures de service des conducteurs dans un rayon de 240 kilomètres autour des lieux de départ et d'arrivée de leur chargement.

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

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

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Mathyssen, pour six minutes, s'il vous plaît.

Mme Lindsay Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Je vous remercie. Merci de m'avoir permis de visiter ce charmant comité. J'apprécie le temps qui m'est accordé.

Je voulais poser une question et poursuivre sur la lancée de M. MacDonald en parlant de la technologie de l'IA.

Vous avez dit que vous commenciez à partager cette technologie avec d'autres groupes et que vous attendiez de l'ACIA qu'elle prenne l'initiative dans ce domaine ou qu'elle la partage. J'ai pu visiter les producteurs laitiers de l'Ontario, et ils nous ont montré la technologie qu'ils utilisent pour la traçabilité, pour le suivi. Est-ce que c'est la même chose? La fédération du mouton et l'association des producteurs laitiers travaillent-elles ensemble sur cette technologie et sur les demandes de l'ACIA, madame Patterson?

Mme Corlena Patterson: En tant que secteur de l'élevage, nous ne sommes pas nombreux. Nous sommes cinq ou six. Nous nous réunissons tous très souvent dans la même pièce.

En ce qui concerne la traçabilité, nous travaillons tous ensemble sur les réglementations et, dans une certaine mesure, sur la technologie. Il s'agit d'identifier les animaux à des fins de traçabilité, car la traçabilité consiste à identifier les animaux, à identifier les lieux, puis à identifier le moment où les animaux se rendent dans ces lieux et à les suivre afin de pouvoir remonter en arrière et comprendre qui et quoi peut être impliqué en cas d'apparition d'une maladie.

D'un point de vue technologique, notre système de traçabilité est basé sur la chaîne de blocs, et nous l'avons construit pour nous-mêmes. Nous serions la première industrie du secteur de l'élevage à l'introduire à cette échelle. Il y a eu de nombreux projets pilotes.

Nous sommes tout à fait disposés à partager cette expérience avec quiconque souhaiterait l'explorer, mais nous ne voulons pas... Je ne veux pas parler de vol de parts de marché et nous ne sommes pas tous en concurrence dans le domaine des bases de données de traçabilité, mais...

Nous le ferons. L'avantage d'être un secteur tranquille et soucieux de l'environnement — je ne dirai pas que nous sommes petits, car c'est le mot que j'aime le moins au monde — c'est que c'est un excellent terrain d'essai pour voir comment cela pourrait fonctionner dans un espace réglementé.

En ce qui concerne l'identification, je pense que vous parliez de la technologie RFID qui permet d'identifier l'animal, qui est un pilier de ce système. Nous utilisons la technologie RFID. Elle est encore lente si l'on veut que les rapports de traçabilité soient rapides et efficaces et que la charge administrative soit réduite pour les parties prenantes.

Nos outils d'IA ont commencé par utiliser la reconnaissance faciale du bétail comme forme d'identification afin de pouvoir saisir des renseignements sur l'animal de manière autonome. Nous avons conçu les nôtres pour qu'ils fonctionnent à partir d'un téléphone portable. Vous pouvez les identifier à partir d'un téléphone portable, d'une caméra en réseau et d'un site intermédiaire à haut volume qui capture l'identification, enregistre la date et l'heure et géolocalise l'événement. C'est la grande majorité des rapports sur les mouvements.

Bien que l'on me regarde souvent comme si j'avais trois têtes et que l'on s'interroge sur ma santé mentale lorsque je dis que je veux une reconnaissance faciale pour les moutons, la réalité ou l'objectif est d'évoluer vers une collecte de données autonome dans ce domaine afin d'alléger le travail que les gens doivent faire. La question de l'importance d'un système de traçabilité n'a jamais été à l'origine des réticences que nous avons toujours rencontrées à ce sujet. Tout le monde est fondamentalement d'accord sur ce point. Tout le monde est d'accord sur ce point. Tout ce qui a été dit à propos de la réglementation, c'est qu'il sera difficile de la mettre en œuvre avec la technologie dont nous disposons. Je pense simplement que quelqu'un aurait dû passer ces 10 années à chercher comment résoudre le problème technologique qui rendait les choses difficiles, plutôt que de se préoccuper outre mesure de la difficulté de la chose.

● (0855)

Mme Lindsay Mathysen: Cela m'amène à ma question suivante. Il semble qu'une partie — votre organisation et peut-être d'autres — soit beaucoup plus en avance sur le jeu. Lorsque les organismes de réglementation, les organismes gouvernementaux, reçoivent ces données, ils ne sont pas au même niveau.

Mme Corlena Patterson: Oui. Même le règlement prévoit un délai de sept jours pour signaler tout mouvement. Dans le cadre du futur règlement, le délai sera de 30 jours, en fonction du secteur et du type d'événement à signaler, mais même sept jours dans le cas d'une épidémie de fièvre aphteuse, c'est toute une vie de maladie déplacée, si l'on examine vraiment les schémas démographiques des mouvements de bétail.

Avec des systèmes intégrés comme le porc, il est peut-être plus facile de prédire les schémas et de comprendre où vont ces mouve-

ments, mais dans l'industrie bovine — comme l'exploitation vache-veau — et dans l'industrie ovine, notre étude démographique des mouvements de bétail suggère qu'il y a deux millions d'événements de mouvement sur moins d'un million d'animaux en un an. Si nous attendons longtemps pour le faire, c'est trop long.

Même avec la réglementation, c'est trop. L'objectif est de parvenir à cette autonomie afin d'éliminer le temps, le personnel et la saisie de données de l'équation et que personne ne sache qu'il y a eu une déclaration de traçabilité — cela s'est simplement produit et nous avons réussi.

Nous espérons que cela dépassera notre propre secteur et sera accessible à tous. Il faut bien que quelqu'un commence, c'est pourquoi nous l'avons fait. Nous allons accueillir toute autre personne intéressée par un partenariat ou par l'exploration et l'examen des technologies.

Mme Lindsay Mathysen: Je peux donner la parole à quiconque veut répondre.

La dernière question portait sur les installations d'abattage et de production. Il y a un désir, bien sûr, d'augmenter les capacités dans les installations elles-mêmes. Nous avons certainement constaté tout au long de la COVID qu'il s'agissait d'un énorme problème.

Qu'est-ce qui est nécessaire ou qu'est-ce que l'industrie demande globalement au gouvernement fédéral qui pourrait être inclus dans un rapport qui serait publié pour aider spécifiquement dans ce domaine?

Mme Corlena Patterson: Dans notre secteur, nous avons toujours appelé la transition de l'inspection provinciale à l'inspection fédérale le baiser de la mort. Le caractère saisonnier et la taille de notre secteur font que les installations inspectées par le gouvernement fédéral, dont la réglementation et les coûts d'entretien sont plus élevés, ont du mal à survivre.

Pour nous, il ne s'agirait pas nécessairement d'investir massivement dans l'infrastructure — les bâtiments physiques où s'effectue la transformation — mais plutôt d'alléger les barrières commerciales interprovinciales liées au transport de la viande d'une province à l'autre. Nous avons vu des exemptions à cet égard au cours de la COVID.

Je comprends qu'il y a du travail à faire, mais pour nous, je pense que cela résout vraiment le problème. On ouvre alors la porte aux industries et aux secteurs — enfin, pas aux secteurs; nous ne faisons pas toujours notre propre transformation — et aux collectivités qui veulent s'engager dans cette voie, pour qu'ils comprennent qu'ils peuvent maintenir une installation de transformation de taille durable dans leur région et servir leur collectivité, tout en acheminant la viande là où se trouve le principal marché.

Nos marchés pour l'agneau sont Vancouver, Toronto, Ottawa et Montréal, mais l'élevage de moutons dans la vallée de l'Outaouais... Je ne sais pas si vous avez essayé d'acheter une maison près d'Ottawa récemment. J'habite dans la région. On ne peut pas vraiment se permettre d'élever du bétail sur un terrain qui vaut 100 000 \$ l'acre. On le déplace ailleurs.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, madame Patterson. Merci, madame Mathysen, pour vos questions.

Nous allons maintenant passer au deuxième tour.

Nous allons commencer par les conservateurs et M. Steinley pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Merci beaucoup et merci à tous d'être ici.

Je tiens à ce qu'il soit bien clair pour tout le monde qu'il y a des véhicules et des camions sur la route en ce moment qui n'ont pas de DCE. Il y a encore des camions sur la route et en service qui ne disposent pas de la technologie nécessaire pour utiliser les DCE. Ils utilisent encore des carnets de bord en papier.

Est-ce exact?

• (0900)

Mme Corlena Patterson: Oui. Bien qu'il y ait eu des règlements qui devaient être mis en oeuvre à une certaine date, je soupçonne qu'il y a encore des camions qui font cette transition. Je m'en doute.

M. Warren Steinley: Monsieur Ross, est-ce que c'est ce que vous entendez également?

M. Scott Ross: C'est ce que j'ai cru comprendre, oui.

M. Warren Steinley: Je vais simplement résumer certains des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui.

J'entends dire qu'il faut plus de clarté. Une recommandation qui devrait probablement émaner de ce comité serait d'examiner les paragraphes 76(1) et 76(2) et de s'assurer que l'idée de la sécurité des animaux sera prise en considération dans des circonstances imprévues. J'aimerais que tout le monde approuve d'un signe de tête que ce soit l'une des recommandations que vous attendez de ce comité.

La deuxième recommandation est une chose dont nous avons parlé. Il est évident qu'il est un peu plus difficile de modifier les règlements, et cela se fait par l'intermédiaire de Transports Canada et d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Une autre chose que nous aimerions voir, c'est une plus grande intégration avec ce qui se passe aux États-Unis.

J'aimerais savoir si votre groupe a soumis quelque chose à Transports Canada ou à Agriculture et Agroalimentaire Canada pour tenter d'intégrer certains de ces règlements.

Le traité transfrontalier que nous avons conclu avec notre principal partenaire commercial, les États-Unis, est évidemment important, en particulier dans le secteur de l'élevage. Je me demande si vous avez eu des conversations avec les ministères. Si oui, comment cela s'est-il passé? Votre groupe prévoit-il de présenter une demande et d'avoir d'autres entretiens pour s'assurer que nous pouvons mieux intégrer ces réglementations avec les États-Unis?

M. Scott Ross: Oui. Nous avons présenté des mémoires au gouvernement, à Transports Canada, au sujet des besoins dans ce domaine.

Je dirais qu'il y a deux éléments, l'un étant le besoin à long terme d'harmoniser les règlements autour de ce rayon de 240 kilomètres, mais l'élément plus immédiat dont nous parlons est davantage une question d'orientation. Il n'est pas nécessaire de modifier la réglementation.

Ces discussions sont en cours. Je dirais qu'elles ne sont pas encore terminées. Il y a encore beaucoup à faire, mais nous avons certainement été très clairs sur ce point depuis un certain temps, et nous continuons à penser que c'est la solution la plus réalisable que nous ayons devant nous aujourd'hui.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup, monsieur Ross.

Transports Canada était présent. On nous a dit qu'il y a un comité interprovincial qui étudie les lignes directrices sur les heures de ser-

vice des véhicules commerciaux. Ce comité devrait tenir des réunions pour s'assurer que des changements sont apportés à ces lignes directrices.

Votre groupe ou tout autre groupe a-t-il soumis une demande à ce comité pour que la sécurité des animaux dans des circonstances imprévues soit incluse dans ces lignes directrices? Si ce n'est pas le cas, je vous encourage vivement à soumettre une demande au comité interprovincial qui examine les heures de service des véhicules commerciaux. Quelqu'un a-t-il eu des conversations avec ce groupe jusqu'à présent?

M. Scott Ross: Je ne peux pas parler du réseau plus large d'organisations qui travaillent ensemble. Nous sommes nombreux à travailler ensemble sur ce dossier, reconnaissant qu'il s'agit d'une question d'importance commune pour l'ensemble de l'industrie de l'élevage. Je ne peux pas parler de ce que les autres ont fait.

Il est certain que la substance de cette demande a été présentée au gouvernement, étant entendu que tout ce qui est nécessaire pour que cela se produise est une réalité, mais je comprends votre point de vue. Nous pouvons reprendre cette question et l'examiner plus en détail.

M. Warren Steinley: Merci, Scott.

La parole est à Corlena.

Mme Corlena Patterson: J'ai juste un commentaire à faire. Nous ne nous sommes pas adressés directement au comité, mais les groupes nationaux de l'élevage travaillent sur cette question depuis plus d'un an. Nous avons un groupe qui s'est réuni assez régulièrement et qui a communiqué et rencontré le personnel des ministères de l'Agriculture et des Transports pour discuter de la question.

Ce serait d'une importance cruciale, et voici pourquoi. En ce qui concerne la question de savoir s'il s'agit d'une question de bien-être animal, les inspecteurs sont des inspecteurs du ministère des Transports, pas des spécialistes du bien-être animal, et le problème, lorsqu'on s'en tient à une simple orientation, est que cela devient très subjectif.

L'étalon-or serait une modification de la réglementation et, dans l'intervalle, des orientations solides. Au minimum, les secteurs de l'élevage soutiennent la dissidence CLT, ou Canadian Livestock Transport, de Santé animale Canada, qui forme les chauffeurs de camion au transport sans cruauté.

Si nous voulons donner des conseils aux fonctionnaires de Transports Canada pour déterminer s'il y a un problème de bien-être animal, je pense qu'il est tout à fait indiqué qu'ils suivent cette formation. Je pense que nous avons créé un deuxième niveau pour les inspecteurs — les inspecteurs gouvernementaux ou autres — afin qu'ils apprennent ce qu'est le transport sans cruauté grâce à cette formation. Au minimum, j'encouragerais vraiment le comité à envisager que les inspecteurs utilisent cette formation à titre d'orientation.

M. Warren Steinley: C'est parfait. Merci beaucoup. Nous veillerons à ce que cela figure dans les recommandations.

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

Merci, monsieur Steinley.

Nous allons maintenant passer à M. Drouin pour cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Je veux évidemment remercier les témoins qui sont devant nous aujourd'hui sur cette question importante.

Mes questions s'adresseront d'abord au Dr Reynen. J'ai quelques questions concernant le bien-être des animaux.

Nous nous trouvons dans une situation quelque peu paradoxale entre les règlements de l'ACIA. Pour les bovins adultes ou sevrés, le nombre maximum d'heures de transport avant un arrêt est de 36 heures. Avec les DCE, on parle de 12 à 13 heures. Il y a un peu de flexibilité, mais si nous devons ajouter cette précision à 276 kilomètres, nous pourrions dire qu'il s'agit de trois heures supplémentaires.

Je suis favorable à une plus grande clarté des DCE. J'y suis favorable, mais lorsque nous défendons la question du bien-être animal, nous nous retrouvons, du côté du transport humain, à dire que l'on peut conduire jusqu'à un maximum de 19 heures dans des cas extrêmes avant de s'arrêter.

Je suis simplement préoccupé par... Évidemment, il y a le nombre maximum d'heures — 36 heures contre 19 heures — et si nous nous limitons au nombre maximum d'heures, si Transports Canada se retourne et dit: « Hé, l'ACIA, nous en sommes à 19 heures: Est-ce une question de bien-être animal? », l'ACIA répondrait: « Non, parce que nous ne nous préoccupons pas de ce qui est inférieur à 36 heures. Nous nous en moquons. »

Pouvez-vous expliquer à ce comité pourquoi il pourrait y avoir d'autres préoccupations en matière de bien-être animal, et que ce n'est pas nécessairement autour des durées mais des impacts du déchargement, par exemple?

• (0905)

Dr Raymond Reynen: C'est une excellente question, et vous avez mis le doigt dessus. Il y a une grande différence entre les règles relatives à la durée du transport du bétail et celles relatives à la durée du transport des animaux par la personne qui les transporte. Une étude publiée il y a un an ou deux a montré que si l'on compare les animaux qui se reposent sur de longues distances à ceux qui se reposent sur des distances modérées, jusqu'à 36 heures, les animaux s'en sortent mieux sur les longues distances.

Le problème, c'est que lorsqu'on s'arrête, qu'on les décharge et qu'on les place dans un endroit auquel ils ne sont pas habitués, puis qu'on les recharge, ils se demandent « Oh, où est tout? », et ils sont très stressés, même s'il y a de la nourriture et de l'eau. Il y a une grande différence. Souvent, ils ne se sentent pas à l'aise. Ils ne s'assoient pas, ne mangent pas et ne boivent pas comme nous l'attendons d'eux.

Les animaux peuvent tolérer des voyages plus longs. C'est ce qu'a montré cette étude récente, mais nous devons travailler ensemble, les deux groupes, et nous en sommes conscients. Nous ne voulons pas mettre les conducteurs en danger, mais la science est claire: nous pouvons voyager plus longtemps pour le bien de l'animal, mais le camion est toujours en mouvement. C'est là qu'intervient une grande partie des préoccupations. Lorsque nous avons un arrêt imprévu sur le bord de la 401 et qu'il fait 30 degrés Celsius sans que l'air circule, c'est un problème majeur.

M. Francis Drouin: Normalement, un chauffeur de camion devrait avoir un plan pour se rendre à un endroit où il y a un arrêt obligatoire. Je vais utiliser le dernier exemple de l'Ontario.

Si nous partons de l'est de l'Ontario — si je vais de l'Est de l'Ontario au Manitoba ou à la Saskatchewan, par exemple — je sais que je vais devoir m'arrêter à Thunder Bay, mais je sais déjà que je dois m'arrêter entre les deux. Je devrais m'arrêter près de Wawa ou un peu plus loin, après Sudbury, parce que j'aurais atteint mon temps maximum.

Que ferait alors le conducteur? S'arrêterait-il sur le bord de la route et se reposerait-il pendant huit heures, pour reprendre la route le lendemain et devoir s'arrêter parce que les règlements de l'ACIA entrent en vigueur à l'arrêt de Thunder Bay?

Dr Raymond Reynen: Je ne peux pas dire exactement ce que font les camionneurs. Ce n'est pas ce que m'a appris l'association des vétérinaires. Je sais qu'ils essaient très fort de se rendre à l'une des haltes routières, les haltes pour animaux, de les utiliser et de continuer à se conformer à la partie de la réglementation concernant le transport humain.

Il y a de meilleures personnes que moi pour répondre à ce qu'ils font au jour le jour.

M. Francis Drouin: C'est très bien. Je vous remercie.

[Français]

Monsieur Lampron, je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous par vidéoconférence.

Après plusieurs rencontres avec les parties prenantes, ce que je comprends, c'est que les gens de Transports Canada ont écouté vos revendications. Ils vous ont dit, de vive voix, que vous étiez déjà couverts par la réglementation.

Par contre, on sait très bien qu'au Canada, par exemple, on peut conduire à 100 kilomètres à l'heure sans se faire arrêter par la police. On peut même conduire jusqu'à 118 kilomètres à l'heure sur l'autoroute 40 ou l'autoroute 20, au Québec, sans être inquiété par la police. Cependant, la loi dit que la limite est de 100 kilomètres à l'heure.

Ce que vous cherchez, c'est donc d'obtenir une clarification de Transports Canada pour éviter que les transporteurs se retrouvent dans le pétrin.

Est-ce bien cela?

• (0910)

M. Pierre Lampron: C'est exactement cela.

[Traduction]

Le vice-président (M. John Barlow): Donnez une réponse rapide, monsieur Lampron, s'il vous plaît.

[Français]

M. Pierre Lampron: Nous ne voulons pas être à la merci de la façon dont un inspecteur pourrait interpréter la réglementation. Nous avons intérêt à ce que ce soit clair, y compris pour le bien-être des animaux. Les chauffeurs doivent savoir à quoi s'attendre, plutôt que de demander dans quels endroits une règle s'applique ou non. Il doit y avoir une règle claire et universelle au Canada pour que tout le monde soit sur la même longueur d'onde.

M. Francis Drouin: Merci.

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

[Traduction]

Merci, monsieur Drouin.

Monsieur Perron, vous avez deux minutes et demie, s'il vous plaît.

[Français]

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lampron, je vous invite à terminer votre réponse. Au fond, vous voulez que ce soit précisé par écrit afin que cela ne dépende pas de l'interprétation de chaque inspecteur.

Est-ce bien cela?

M. Pierre Lampron: On peut le faire, mais ce que nous voulons, c'est que ce soit clair.

Comme M. Drouin le disait plus tôt, il ne faut pas faire du transport n'importe comment. Nous voulons respecter les règles. Par contre, s'il y a des circonstances imprévues, trouvons une manière de dire qu'un conducteur ne peut pas s'arrêter n'importe où, parce que, pour le bien-être des animaux, il faut que les camions roulent pour faire fonctionner la ventilation.

M. Yves Perron: Merci, monsieur Lampron.

Monsieur Reynen, je trouve votre exposé très intéressant et votre présence extrêmement pertinente. On parle souvent des vétérinaires, mais on ne leur parle pas souvent. Je suis donc heureux de vous parler ce matin.

J'aimerais avoir vos commentaires relativement aux questions que j'ai posées tantôt sur la transformation régionale et le fait d'avoir plus d'usines de transformation, qui seraient mieux réparties sur le territoire. Cela peut poser un problème pour votre profession sur le plan des inspections.

J'aimerais entendre votre avis là-dessus.

[Traduction]

Dr Raymond Reynen: Tout d'abord — et la plupart des vétérinaires seront d'accord — nous aimerions voir beaucoup plus d'usines dans tout le pays. Pierre a mentionné précédemment que nous avons perdu beaucoup de plantes au fil des ans. Cela crée... C'est surtout le transport jusqu'à leur destination finale qui nous préoccupe.

Oui, nous les voulons. Elles sont précieuses et nous en avons besoin, mais c'est une solution lente à ce problème.

Oui, s'il vous plaît. C'est un autre sujet. Poursuivons dans cette voie. Encourageons la création d'un plus grand nombre d'abattoirs au niveau régional, mais je suis sûr qu'il faut quelques années pour approuver et construire des abattoirs.

[Français]

M. Yves Perron: Ce n'est manifestement pas réalisable à court terme, mais nous pouvons quand même donner des orientations au gouvernement.

En ce qui a trait à la capacité vétérinaire au Canada, avez-vous une recommandation à faire au Comité quant aux inspections? Je vous demanderais d'être bref, parce que le temps qui m'a été imparti s'achève.

[Traduction]

Dr Raymond Reynen: J'aimerais que cette question soit plus claire. Voulez-vous savoir comment faire pour qu'il y ait plus de vétérinaires qui fassent des inspections?

[Français]

M. Yves Perron: Ce que je veux dire, c'est que, même s'il y a plus d'usines, ce sont souvent les inspections et les ressources, comme des gens de votre profession, qui peuvent faire défaut.

Avez-vous un petit conseil à donner au gouvernement ou une orientation qui pourrait aider à résoudre ce problème?

[Traduction]

Dr Raymond Reynen: Il y a deux choses. Premièrement, nous devons former davantage de vétérinaires. Les écoles vétérinaires — quatre sur cinq — vont augmenter leurs effectifs cette année ou l'année prochaine, de sorte que nous aurons plus de monde.

Par ailleurs, je pense qu'il y a des cas où les vétérinaires et d'autres professionnels qualifiés peuvent travailler en tandem sans nuire à la chaîne alimentaire, tout en accomplissant leur travail.

Oui, nous avons besoin de vétérinaires pour faire la déclaration finale sur la qualité des aliments, mais il y a d'autres personnes qui peuvent aider dans cette situation. Les collègues font leur travail. Nous aurons beaucoup plus de vétérinaires dans trois, quatre ou cinq ans, mais je pense aussi qu'il existe des moyens de faire appel à d'autres professionnels qualifiés pour s'assurer que...

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, docteur. Je ne voulais pas vous interrompre. Nous avons largement dépassé le temps imparti. Je pense que nous avons compris l'essentiel.

Nous passons maintenant à Mme Mathysen, pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

Mme Lindsay Mathysen: J'allais développer ce point. Monsieur Reynen, quand vous dites « autres professionnels formés », pouvez-vous être plus précis?

Dr Raymond Reynen: Le premier que je citerais rapidement est celui des techniciens vétérinaires agréés. Il s'agit des techniciens vétérinaires agréés. Ils ont déjà une formation scientifique, mais il y en a d'autres que vous pouvez utiliser. Il y a d'autres formations scientifiques qui pourraient être utilisées, mais le technicien vétérinaire agréé serait celui auquel je me référerais immédiatement.

● (0915)

Mme Lindsay Mathysen: D'accord.

Il est évident que nous sommes tous très préoccupés par le bien-être des animaux, et c'est primordial, mais bien sûr ces règlements ont également été mis en place pour protéger les conducteurs et pour protéger les gens le long de la très fréquentée 401, que j'emprunte également. Si l'on parle de toutes ces questions d'urgence qui se posent, comme les accidents, il est certain que l'on augmente les risques d'accident si le conducteur est très fatigué.

Peut-être que la FCA peut faire des commentaires — ou quiconque, en fait, qui veut intervenir — sur ce qui pourrait être exigé du gouvernement fédéral dans le cadre de ces considérations sur les transports pour protéger ces conducteurs, même lorsqu'ils demandent ces exemptions, parce que beaucoup de choses leur incombent.

Y a-t-il d'autres recommandations pour protéger ces chauffeurs contre les employeurs ou autres afin de s'assurer que nous trouvons cette flexibilité tout en continuant à rechercher le bien public et le bien des employés?

[Français]

M. Pierre Lampron: C'est une très bonne question.

Il y a quelques années, les États-Unis ont mis en application ce type d'exemption quant aux heures de service des conducteurs après avoir analysé la situation. C'est très important pour les conducteurs et pour la société. Par la suite, il n'y a pas eu d'augmentation importante des accidents chez les transporteurs d'animaux aux États-Unis.

Je pense qu'il faut considérer différemment ces conducteurs, car ils doivent faire preuve d'une attention particulière lorsqu'ils transportent une cargaison d'animaux vivants. Ils ont des êtres vivants à bord de leur véhicule et ils en sont bien conscients. Ils doivent avoir une conscience plus élevée, en quelque sorte. Il est certain que nous pourrions faire quelque chose de semblable à ce qui a été fait aux États-Unis, parce qu'on n'y a pas constaté d'augmentation du nombre d'accidents.

[Traduction]

Mme Lindsay Mathysen: Tout à fait.

Mme Corlena Patterson: J'aimerais beaucoup participer à cette suggestion, car nous ne voulons absolument pas nuire à la santé humaine. Il s'agit d'une approche « une seule santé » dans l'agriculture. La sécurité des conducteurs est très importante.

Nous parlons de retards au début et à la fin des trajets. Ce temps compte pour le temps de conduite, mais ce n'est pas vraiment du temps de conduite. Souvent, le temps de conduite est la partie la plus fatigante du voyage pour le conducteur. J'ai grandi dans un environnement de vente aux enchères, et j'ai donc été trop souvent dans des camions à plusieurs étages.

La différence et le défi des DCE par rapport au papier, c'est qu'avec le papier, quand le camion était chargé, on le marquait et on le déplaçait. Les DCE entrent en action à une vitesse de cinq miles par heure. Le camion, dans une cour de criée ou dans un parc d'engraissement, peut faire plusieurs arrêts à plusieurs enclos, et chacun de ces arrêts fait démarrer son temps. Il démarre son temps et compte pour lui. Cependant, l'ensemble de l'opération de chargement peut durer des heures.

Nous apprenons à nos chauffeurs de camion et à nos manutentionnaires à charger les animaux dans ces remorques avec respect. Si vous les avez vus, vous savez qu'ils doivent monter une rampe, descendre une rampe, monter la rampe à l'arrière et revenir par là. On ne peut pas faire cela rapidement et s'assurer que les animaux sont en sécurité lorsqu'ils montent et descendent de ces remorques. On charge lentement et prudemment les animaux et on les déplace d'une rampe de chargement à l'autre pour remplir le camion. Pour les moutons, il s'agit de 400 animaux sur une remorque, et ils ne viennent pas tous du même endroit. Tout ce temps passé à charger les animaux fait désormais partie de votre temps de conduite, alors que ce n'était pas le cas avec le papier. Votre temps de conduite se résumait à ceci: « Je suis chargé et je sors de l'allée. » C'était le temps de conduite.

Je pense que c'est là que se situe la différence — c'est là que les DCE entrent en action. Je ne pense pas que nous modifions le temps de conduite total suggéré pour les camions. Peut-être que si. Je peux me tromper. J'aurais dû mieux me renseigner. Cependant, le

fait est qu'il y a maintenant un délai, qui est pris en compte. C'est le temps qu'ils ont passé au volant, et c'est là que le problème commence à se poser.

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

Merci, madame Mathysen.

Ce sont là d'excellentes questions et d'excellents commentaires de la part de nos témoins.

Merci beaucoup aux témoins. Nous apprécions votre présence parmi nous aujourd'hui.

Nous allons maintenant suspendre la séance pendant quelques minutes, le temps d'accueillir le deuxième groupe de témoins.

Merci encore et à très bientôt.

La séance est suspendue et les témoins sont libres de partir.

• (0915)

(Pause)

• (0925)

Le vice-président (M. John Barlow): La séance est à nouveau ouverte.

Je souhaite la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins ici présents pour notre étude sur les exigences relatives aux dispositifs de consignation électronique et le transport du bétail.

J'aimerais accueillir, de l'Alberta Beekeepers Commission, Ron Greidanus, qui est le délégué et directeur du Conseil canadien du miel.

Bienvenue, monsieur Greidanus. C'est un plaisir de vous revoir.

De Thunder Bay, en Ontario, nous recevons Andrew Livingston, président de la Barn Feed & Livestock Company.

Monsieur Livingston, bienvenue dans notre comité aujourd'hui. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Nous allons inviter nos deux témoins à faire une déclaration liminaire de cinq minutes. Ensuite, nous aurons deux séries de questions de la part des membres de notre comité.

Nous allons commencer par M. Greidanus, pour cinq minutes.

M. Ron Greidanus (délégué pour le Conseil canadien du miel et directeur, Alberta Beekeepers Commission): Je tiens à remercier le Comité d'avoir pris le temps d'étudier cette question des registres électroniques et d'avoir inclus l'Alberta Beekeepers Commission. Nous apportons un problème unique aux exigences des DCE.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, je suis apiculteur à Stettler, en Alberta. Je pollinise des semences de canola hybride et je produis une énorme quantité de miel. Nous avons environ 3 600 ruches.

Mes collègues ont déjà abordé de nombreux points importants dans leurs présentations précédentes. Mon objectif est de faire ressortir les aspects uniques du transport des abeilles et de montrer que ce transport présente des défis et des préoccupations similaires dans le cadre de la réglementation actuelle, mais qu'il est également très différent en termes de risque pour la sécurité publique, ce qui n'est pas envisagé actuellement dans l'application de la réglementation et l'utilisation des DCE.

Tout d'abord, nous rappelons que les demandes et les recommandations formulées aujourd'hui ne concernent que les mouvements interprovinciaux d'abeilles. Les mouvements d'abeilles à l'intérieur d'une province sont régis par les lois provinciales.

Les abeilles mellifères, comme tout le bétail, sont soumises à la loi sur la santé des animaux. Bien qu'il soit étrange d'envisager le bien-être des animaux en termes d'abeilles mellifères, le transit d'un endroit à l'autre est très stressant pour les abeilles. Nos principales préoccupations sont la santé et la viabilité des abeilles, la sécurité des conducteurs et des véhicules, ainsi que la sécurité du public. Il est peut-être important de préciser que lorsque les camions transportant des abeilles sont arrêtés, les abeilles deviennent un risque pour le public dans cette zone générale, en particulier si elles sont arrêtées au milieu de la journée et qu'il fait chaud.

En général, les abeilles sont déplacées pour les raisons suivantes: nous déplaçons les ruches pour remplir les champs pour la pollinisation contractuelle. Nous déplaçons les abeilles lorsque nous recevons des paquets en provenance de l'étranger, du port d'entrée au lieu de résidence de l'apiculteur. Nous ramenons les abeilles sur le lieu de l'exploitation après l'hivernage dans des climats plus chauds.

Pendant le transport, nous prenons très au sérieux le bien-être de nos abeilles et la sécurité publique. Nous reconnaissons que les réglementations sont importantes; cependant, dans ces cas, les réglementations peuvent avoir un impact négatif sur le bétail et la sécurité publique.

Pour aller plus loin, lorsque nous déplaçons des abeilles, nous prévoyons où nous allons prendre du carburant, quand nous allons en prendre, quand nous allons nous arrêter pour prendre l'eau et où nous allons nous arrêter pour nous reposer.

L'Alberta Beekeepers Commission recommande de modifier la réglementation pour l'aligner sur celle des États-Unis, qui autorise un rayon de 150 miles aériens à partir de l'origine ou de la destination dans des circonstances imprévues. Reconnaisant que cela prendrait un certain temps à court terme, nous, ainsi que les autres secteurs présentés à ce comité, recommandons la création d'un document d'orientation à fournir aux conducteurs et aux agents d'exécution afin d'apporter plus de clarté, de sorte que le fait de faire la bonne chose lorsque le plan tombe à l'eau ne soit pas puni de manière injuste. Nous ne demandons pas d'exemption, mais de la flexibilité et de la discrétion en ce qui concerne l'application des heures.

Les apiculteurs doivent charger leurs camions le soir ou tôt le matin, lorsque toutes les butineuses qui se trouvent dans la ruche sont rentrées. Vous ne voulez pas charger une pile de ruches et laisser 90 % de vos abeilles voler à l'extérieur, de sorte qu'à leur retour, elles se demandent: « qu'est-il arrivé à notre maison? »

La plupart des déplacements d'abeilles se font de nuit, mais sur les longs trajets, les camions ont besoin de... Au Canada, les nuits sont très courtes et les jours très longs, si bien que sur les longs trajets, les camions doivent fonctionner pendant la journée. Cela représente un danger unique pour les voyageurs. Ces voyages sont soigneusement planifiés et orchestrés avec des imprévus, car rien ne se passe jamais comme prévu, jusqu'au lieu et au moment de faire le plein, à la vitesse à laquelle il faut rouler et à l'endroit où l'on va aller aux toilettes, le cas échéant.

En raison des économies d'échelle, de nombreux apiculteurs utilisent des équipements de plus en plus grands pour transporter les

ruches, les abeilles emballées et le miel à travers le pays. La nécessité de déplacer les abeilles découle de la dépendance à l'égard de l'*apis mellifera*, la sécurité alimentaire et de la nécessité de rendre l'industrie plus résistante face aux pertes hivernales.

Le plus souvent, les abeilles sont transportées par le producteur sur son propre matériel. Comme nous devons effectuer de longs trajets et que nous avons besoin des abeilles en temps voulu, beaucoup de transporteurs commerciaux ne veulent pas transporter les abeilles, et ce sont donc les apiculteurs eux-mêmes qui se chargent du transport.

L'Alberta Beekeepers Commission recommande de modifier l'article 2(1)a) du règlement, où il est question d'« application », afin de refléter les réalités actuelles de l'agriculture. Alors que la plupart des producteurs agricoles transportent maintenant leurs produits à l'aide de tracteurs semi-remorques, un nombre important de producteurs des Prairies ont pris de l'expansion au point d'opérer au-delà des frontières juridiques. L'article 2(1)a), qui limite la définition aux camions à deux et trois essieux, est trop étroit. La plupart des producteurs commerciaux conduisent des équipements bien plus grands que cela.

• (0930)

Nos secteurs et nos conducteurs veulent avoir l'assurance qu'une menace pour la santé, la viabilité et la sécurité publique est considérée comme une situation d'urgence. Le règlement ne contient aucune définition du terme « urgence ». La définition des « conditions défavorables », qui va au-delà des accidents de la circulation ou des conditions météorologiques, inclut également des situations telles que des retards dus à des fermetures de routes, des accidents, de la fumée ou, quoi qu'il en soit, des conditions météorologiques et d'autres circonstances imprévues. À ce stade, il n'existe aucune définition de ce qui constitue une situation d'urgence. Des circonstances imprévues qui surviennent sur la route peuvent, dans l'esprit d'un producteur, constituer une urgence, mais pas pour un agent de contrôle. C'est un problème.

Déplacer des abeilles pendant la journée et par temps chaud est faisable. S'arrêter pour faire le plein, ne serait-ce que deux minutes, ou pour aller aux toilettes ne l'est pas. S'arrêter représente un danger réel et immédiat pour tous les autres usagers de la route. Les abeilles veulent voler lorsque le soleil brille. S'arrêter, même pour quelques minutes, lorsque le soleil brille, représente un danger clair et très réel pour les voyageurs.

Les changements demandés par l'Alberta Beekeepers Commission auraient un impact positif sur les apiculteurs de tout le Canada, comme les apiculteurs du Manitoba qui déplacent leurs ruches en Colombie-Britannique pour l'hivernage et les apiculteurs de l'Ontario qui déplacent leurs ruches dans les Maritimes pour la pollinisation des myrtilles.

J'ai quelques anecdotes personnelles d'événements imprévus qui ont vraiment perturbé le déplacement des abeilles. Si vous en avez le temps, j'aimerais pouvoir les lire pour le compte rendu.

Merci beaucoup pour votre temps.

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

Je suis sûr qu'au cours des questions, vous aurez l'occasion de parler de certaines des expériences personnelles que vous avez vécues. J'apprécie votre témoignage.

Nous passons maintenant à M. Livingston.

Vous disposez de cinq minutes pour vos commentaires d'ouverture.

M. Andrew Livingston (président, The Barn Feed & Live-stock Co. Inc.): Merci de m'accueillir.

Je m'appelle Andy Livingston. Ma femme et moi dirigeons la station d'alimentation et d'abreuvement de Thunder Bay appelée The Barn. Nous nous occupons de tout le bétail qui va vers l'est et vers l'ouest. Nous sommes en plein centre du pays. Nous faisons passer entre 240 000 et 250 000 animaux par an. C'est un type d'entreprise unique. En termes simples, il s'agit d'une chambre et petit-déjeuner pour le bétail.

Les animaux sont amenés dans des semi-remorques, déchargés et placés dans des enclos où ils disposent de nourriture et d'eau en suffisance et d'un endroit pour se coucher et se reposer. Parallèlement, les camionneurs logent dans leurs camions, mais nous disposons ici d'une installation semblable à un relais routier. Nous disposons d'une cuisine, de toilettes, de douches, d'une laverie et d'un endroit commun où tout le monde peut se détendre.

La durée moyenne ici est d'environ huit à neuf heures, mais depuis l'entrée en vigueur des DCE, nous voyons de plus en plus de conducteurs qui doivent s'asseoir sur une période de repos de 36 heures. Lorsque cela se produit, les choses deviennent très compliquées ici, car cet enclos est occupé par trois ou quatre équipes et personne ne veut payer les factures supplémentaires.

Selon moi, les DCE et le bétail ne devraient pas faire partie de la même phrase. Il s'agit d'animaux vivants, et il y a un long chemin, de Clyde, en Alberta, à la ville de Québec. Lorsqu'ils doivent arriver à une heure d'ici et s'arrêter pendant huit heures afin de conduire une heure pour arriver ici et s'arrêter encore huit heures, ils perdent beaucoup de temps et le conducteur ne gagne pas d'argent. Il est dans le no man's land. Tout le monde l'oublie.

Il n'est pas bon pour les animaux d'être assis sur le bord de la route, de ne bouger que pendant une heure et de descendre ensuite du camion. S'ils se déplacent, il faut les arrêter et les faire descendre du camion pour qu'ils puissent se détendre et prendre leur temps.

Ce que nous constatons ici, c'est une augmentation de la mortalité et du nombre d'animaux blessés à leur arrivée. Cela s'explique par le temps qui leur est imparti. Ils doivent rouler à un rythme relativement soutenu et ne peuvent pas se permettre de s'arrêter 15 minutes pour contrôler leur bétail, car s'ils le font, ils n'arriveront pas à destination.

Il faut s'arrêter avec un chargement de bétail. Il faut s'arrêter toutes les trois ou quatre heures et jeter un coup d'oeil rapide à ce qui se passe dans la remorque derrière soi. Relevez les baisses et réorganisez la position de chacun dans la remorque s'il le faut. Tout cela prend du temps, et ces 15 minutes ici et 15 minutes là ne font que réduire votre temps de conduite total.

Dans le Nord de l'Ontario, il y a 2 000 kilomètres d'autoroute à deux voies. C'est probablement la pire autoroute du monde. C'est un véritable désastre, avec les transporteurs de marchandises et de bétail qui essaient tous de partager la même route. Avec les DCE, tout le monde roule à 105 kilomètres à l'heure parce que nous devons gagner du temps — nous devons gagner du temps. Le temps est la seule chose dont tout le monde tient compte. Il suffit d'un ac-

crochage ou d'une intempérie, par exemple, pour que la route soit fermée. Il n'y a rien à faire pour qu'elle soit fermée pendant 18 heures d'affilée.

Ici, nous sommes débordés par les fermetures de routes. Nous avons la capacité de traiter 22 chargements de bétail, mais il nous est arrivé d'en recevoir 38 en même temps à cause des fermetures de routes. Pourquoi y a-t-il des fermetures de routes? Parce que les DCE obligent les gens à conduire de manière erratique.

J'ai conduit un camion pendant un certain temps et je sais de quoi il s'agit. Je ne suis donc pas un grand fan d'une machine qui me dit quand dormir et quand aller travailler. Vous faites ce que vous avez à faire, à votre rythme, et vous vous débrouillez pour que ça marche.

• (0935)

Durant la pandémie, notre organisme était un des rares dont les bétailières comportaient un espace pour manger et prendre une douche. Cet espace était toujours là, peu importe que la bétailière roule à vide vers l'ouest ou qu'elle soit chargée pour revenir à l'est. Nous prenions grand soin de tous les conducteurs, mais également du bétail.

Sur la route à deux voies entre West Hawk et North Bay, il y a très peu d'endroits sûrs, s'il y en a, où les camionneurs peuvent s'arrêter pour se reposer. Beaucoup de restaurants locaux ont fermé et les accès sont bloqués, et les camionneurs ont perdu des places de stationnement. On voit de plus en plus de camions garés le long des routes ou sur ce que nous appelons les zones de manœuvre des chasse-neige. Il y a tout juste de la place pour deux ou trois camions, dont un qui débordera sur la route et qui risque à tout moment de se faire frapper.

Le vice-président (M. John Barlow): Merci, monsieur Livingston. Vos cinq minutes sont écoulées. Vous aurez amplement l'occasion d'ajouter des informations durant la période des questions.

Nous allons entamer les tours de questions. Le premier intervenant sera M. Steinley, pour six minutes.

M. Warren Steinley: Messieurs Greidanus et Livingston, merci beaucoup d'être avec nous et de nous raconter de ce qui se passe dans la réalité.

Monsieur Livingston, j'aimerais vous permettre d'aller au bout de ce que vous avez commencé à exprimer. Une des conséquences inattendues des DCE est justement le manque de précisions concernant les imprévus. Nous savons que les camionneurs planifient très soigneusement leurs trajets. Il n'y a rien d'approximatif dans leur planification. Tous les aspects sont planifiés.

Pourriez-vous finir ce que vous avez commencé à dire au sujet de la sécurité des camionneurs qui s'arrêtent le long de la route dans votre région de Thunder Bay, de même que des conséquences inattendues lorsque des camions sont garés à ces endroits? Vous avez évoqué les risques d'accident et les risques pour la sécurité. Pouvez-vous nous donner des détails sur les risques pour la sécurité lorsque des camions sont garés le long de la route et que vous n'avez plus de place dans votre étable?

• (0940)

M. Andrew Livingston: Les risques pour la sécurité sont énormes. Il n'y a pas de places de stationnement et cette route n'est pas droite. Elle est pleine de pentes et de virages. Si un camion est garé au bas d'un tronçon qui comporte une seconde voie de dépassement et qu'une voiture arrive en haut de la côte, seuls les feux arrière seront visibles. Les risques de collision sont énormes.

Les animaux ne sont pas en sécurité quand un camion est arrêté en bord de route parce que l'accotement est très mou. Les animaux ont tendance à se tortiller quand les camions sont à l'arrêt. Des camions ont déjà été renversés sur le côté quand ils étaient sur l'accotement à cause des mouvements des animaux. Les conducteurs avaient été forcés de s'arrêter parce que leur temps de conduite maximal était écoulé.

Il peut arriver aussi que le conducteur a trouvé une place dans un stationnement, mais que les 110 veaux fraîchement sevrés dans sa remorque veulent du lait et qu'ils se mettent à meugler. Le bruit va réveiller les autres camionneurs qui transportent des marchandises et qui se sont aussi arrêtés à cet endroit, et ils vont demander au conducteur de partir avec ses veaux.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup. Ce sont de très bons exemples de conséquences inattendues.

Vous avez mentionné tout à l'heure qu'il peut arriver qu'un conducteur soit à une heure de l'étable, qu'il doive s'arrêter et attendre huit heures sur le bord de la route avant de repartir pour décharger le bétail une heure après. C'est une source de stress additionnelle. S'il pouvait rouler une heure de plus, il pourrait se rendre à l'étable et décharger le bétail, qui pourrait se reposer, manger et boire, et il pourrait reprendre la route après.

Ne serait-ce pas beaucoup mieux pour la sécurité de ces animaux?

J'aimerais que vous nous expliquiez comment ce serait mieux pour les conducteurs si, en cas d'imprévu, on leur accordait plus de latitude, s'ils n'avaient pas à s'en faire pour les contraventions ou les points d'inaaptitude si un patrouilleur les arrête.

Donner la possibilité aux camionneurs de rouler une heure ou une heure et demie de plus pour amener les animaux vers un endroit plus confortable, c'est ce que nous visons, de même que la mise en place de principes directeurs pour assurer des conditions optimales pour les conducteurs et les animaux.

M. Andrew Livingston: C'est tout à fait vrai. Quand il conduit cette heure de plus, le conducteur a déjà eu huit heures de sommeil. Il conduit une heure et il doit ensuite attendre huit heures pour prendre un autre chargement et repartir. Il a perdu neuf heures parce que l'horodateur tournait.

À l'intérieur d'une plage de 16 heures, il lui en reste seulement 9 pour rouler. Il conduira quand même fatigué parce qu'il a dû attendre pendant huit heures. Il aurait pu continuer de conduire s'il n'avait pas été obligé de dormir huit heures avant.

M. Warren Steinley: Le mieux qu'on peut dire, c'est qu'un peu plus de bon sens ne ferait pas de tort quand il est question de transport du bétail.

Un témoin précédent nous a dit que le transport de bétail n'a absolument rien à voir avec le transport de couches ou de vêtements. Il y a toujours des imprévus dont il est impossible de tenir compte dans la planification. Quelques personnes nous ont dit qu'il suffirait

d'une meilleure planification logistique... Selon ces personnes, il faut tout simplement une planification plus soignée pour le transport des animaux. J'ai travaillé dans un marché d'enchères un certain temps, et je sais qu'il faut plus de temps pour charger certains animaux que d'autres.

Selon votre expérience — et votre expérience est particulièrement pertinente —, vous transportez de 230 000 à 250 000 têtes... Pouvez-vous nous donner des exemples de choses qui ne se sont pas passées comme prévu dans une journée? Quel genre de circonstances imprévues faut-il prendre en considération pour aider les conducteurs à prendre les bonnes décisions?

M. Andrew Livingston: Rien ne se passe jamais comme prévu. Celui qui prétend que les choses doivent se passer comme ci ou comme ça... C'est du grand n'importe quoi. C'est impossible de faire quoi que ce soit selon les règles quand on travaille avec des vaches. Les vaches en particulier n'en font qu'à leur tête et elles sont plus grosses que moi. Elles font ce qu'elles veulent, quand elles le veulent.

Nous sommes très fiers d'assurer la sécurité des animaux et des humains, mais je sais que le chargement d'une bétailière peut prendre 15 minutes comme il peut prendre 2 heures. À l'étape du chargement, le conducteur a déjà déplacé son camion et l'horodateur tourne. Il n'y a aucun avantage pour personne.

Quand le camion bouge... Le camion a seulement franchi la cour et rien ne s'est passé tant que la rampe n'a pas été enlevée. Cette partie du travail est terminée. Le conducteur commence ensuite à rouler et l'enregistrement du temps de conduite débute.

• (0945)

M. Warren Steinley: Merci beaucoup, monsieur Livingston. Merci pour tout ce que vous faites. Nous vous sommes reconnaissants de votre présence aujourd'hui.

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

Je donne maintenant la parole à Mme Taylor Roy, pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de participer à nos travaux et de nous faire part de leurs expériences sur la route et hors route. Merci également à mes collègues du Comité qui ont attiré notre attention sur ce qui pose problème.

Si j'ai bien compris, les problèmes et les défis ont toujours existé. Ils sont peut-être accentués par les changements climatiques et les températures à la hausse, mais ils ont toujours existé.

Je m'interroge sur la question des DCE. Depuis qu'elle a été adoptée, la réglementation a toujours été appliquée... Tout ce qui a changé, c'est la surveillance électronique. Est-ce que vous êtes aussi de cet avis?

M. Andrew Livingston: Oui, mais...

Mme Leah Taylor Roy: D'accord. La réglementation a toujours été appliquée, mais ces questions n'ont jamais été considérées comme étant problématiques avant. Pourquoi?

M. Andrew Livingston: Parce qu'avant, c'était possible d'arrêter l'enregistrement sur le papier.

Mme Leah Taylor Roy: Essentiellement, on parle du carnet de bord. Les gens pouvaient entrer des données différentes, ne pas consigner toutes les heures... Les carnets de bord sur papier donnaient plus de marge de manœuvre que les DCE.

M. Andrew Livingston: C'est exact.

Mme Leah Taylor Roy: D'accord.

Nous avons entendu parler de diverses difficultés concernant l'observation du Règlement. Selon ce que j'en comprends, son objectif est d'assurer la sécurité des conducteurs. Ce sont ceux dont vous nous parlez, ce sont eux qui utilisent les DCE qui font l'objet de cette étude. Le Règlement vise à assurer leur sécurité.

Des exemptions existent. Les autorités de réglementation ont prévu la possibilité d'invoquer certaines circonstances extraordinaires. Pourquoi pensez-vous qu'il y a des lacunes dans le cadre actuel et qu'il n'offre pas de solution suffisante aux problèmes que vous avez évoqués?

M. Andrew Livingston: Pour ma part, je ne pense pas que le Règlement a été adopté pour assurer la sécurité des conducteurs. Il a été adopté parce que les assureurs voulaient améliorer la documentation.

Mme Leah Taylor Roy: Je vois. Donc...

M. Andrew Livingston: La sécurité des conducteurs n'a jamais été prise en considération. Vous ne me ferez pas croire qu'une machine peut vous dire quand vous lever le matin et quand aller au lit le soir.

Mme Leah Taylor Roy: Je ne crois pas que c'est le but. C'est le nombre d'heures de conduite... Les préoccupations des assureurs découlent des statistiques qui montrent que les accidents augmentent quand une personne conduit 19 heures par jour plutôt que 12 ou 13 heures. Même si les assurances ont des motifs pécuniaires, c'est quand même la sécurité qui est en jeu.

Je comprends votre point, mais c'est quand même la sécurité des conducteurs qui prime. Vous exploitez une aire de repos, et je crois avoir entendu que c'est la seule, le long du corridor est-ouest. C'est bien cela?

M. Andrew Livingston: Tout à fait. Il y a la nôtre, et deux autres plus petites.

Mme Leah Taylor Roy: Il y en a de petites. D'accord.

Pensez-vous qu'il y a suffisamment d'aires de repos? Est-ce qu'il y en a assez pour que les camionneurs puissent avoir le repos dont ils ont besoin et pour que les animaux aient les pauses voulues?

M. Andrew Livingston: À part la nôtre, les autres aires de repos ne sont pas... Ils doivent atteindre les aires de repos situées avant la nôtre à cause de la règle des 36 heures.

Mme Leah Taylor Roy: Je comprends.

Et pourquoi pensez-vous qu'il n'y a pas plus d'aires de repos? Si j'ai bien compris, c'est un des problèmes majeurs pour la planification des trajets. Des circonstances imprévues peuvent empêcher un camionneur d'atteindre l'aire de repos où il devait s'arrêter...

M. Andrew Livingston: C'est seulement à cause des conditions routières, des accidents ou...

Mme Leah Taylor Roy: Je vous demande pourquoi il n'y a pas plus d'aires de repos comme la vôtre. D'où vient le financement?

M. Andrew Livingston: Le financement vient du privé. Personne ne m'a financé. J'ai monté cette entreprise à partir de rien.

Mme Leah Taylor Roy: Les camionneurs ou les entreprises paient pour vos services.

M. Andrew Livingston: Exactement. Les propriétaires de bétail paient pour nos services.

Mme Leah Taylor Roy: Est-ce qu'une partie du problème serait réglée s'il y avait plus d'aires de repos?

• (0950)

M. Andrew Livingston: Non.

Mme Leah Taylor Roy: D'accord. Ce n'est pas le manque de lieux pour arrêter en toute sécurité et prendre soin des animaux qui pose problème.

M. Andrew Livingston: Non, vous... Il y a deux types d'aires de repos. Vous semblez...

Mme Leah Taylor Roy: Non. Je parle d'aires de repos comme la vôtre, où il y a de la nourriture et de l'eau.

Je ne parle pas de celles où il pourrait y avoir des problèmes d'image publique ou de perception.

M. Andrew Livingston: D'accord.

Nous sommes situés au centre du pays. Entre Clyde, en Alberta, et chez nous, il faut à peu près 36 heures, avec le journal de bord électronique, si tout se passe bien.

Mme Leah Taylor Roy: C'est exact, mais nous savons qu'il y a toujours des risques que quelque chose aille de travers. Il y en a toujours eu et il y en aura toujours. Vous avez tous les deux donné plusieurs exemples de choses qui ont mal tourné. Je sais que les camionneurs et les entreprises les prévoient dans leur planification, mais il peut survenir des circonstances imprévues et imprévisibles. La législation prévoit un mécanisme d'appel en cas de circonstances imprévues, mais il semble que ce soit encore un problème.

La question est celle de savoir comment régler ce problème? Divers éléments de réponse ont été avancés: augmenter le nombre d'usines de transformation en région, améliorer la ventilation des véhicules de transport, augmenter le nombre d'aires de repos.

Comme vous exploitez une aire de repos, je vous questionne à ce sujet. Que faudrait-il faire pour augmenter leur nombre et offrir une solution au problème sous-jacent, qui vient du nombre insuffisant d'installations où les camionneurs peuvent se reposer en sécurité et donner des soins aux animaux pour assurer leur bien-être?

M. Andrew Livingston: Si des aires de repos sont offertes au Manitoba, il en faudra d'autres dans des régions comme Ottawa ou North Bay à cause de la règle des 36 heures. Elle entre en jeu automatiquement. Étant donné notre emplacement... Nous sommes en plein centre du pays. Dans un sens comme dans l'autre, il est possible d'arriver chez nous en 36 heures si tout se passe bien.

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

Merci, madame Taylor Roy.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Monsieur Livingston, vous avez expliqué à Mme Taylor Roy que les problèmes liés à la réglementation ont toujours existé, mais que le système de consignation électronique a enlevé la flexibilité qui existait quand les heures de conduite étaient consignées sur papier. Vous dites que, par conséquent, la demande actuelle est de permettre à nouveau cette flexibilité. Cela me semble raisonnable. Je pense que les gens de l'industrie du transport essayaient quand même de respecter la réglementation, même si cela se faisait sur papier et qu'ils pouvaient, comme vous l'avez dit, arrêter de le faire.

Au cours de votre carrière, quand les heures de conduite étaient consignées sur papier, avez-vous vu bien des gens essayer de dépasser de beaucoup la durée maximale permise pour le transport?

[Traduction]

M. Andrew Livingston: Oui, j'ai eu connaissance de conducteurs qui enfrenaient toutes les règles du livre. En même temps, si quelqu'un va vraiment trop loin... Les animaux doivent se reposer. Si une personne conduit pendant 14 ou 15 heures et s'arrête pour se reposer, les animaux se reposent aussi. Quand ils ont passé 14 heures debout dans une boîte de sardines à se faire secouer sur nos routes en mauvais état, les animaux deviennent très agités.

Quand on les sort de la remorque, leur état nous en dit long sur la qualité du conducteur. Si les animaux arrivent chez nous en sueur, s'ils titubent en descendant la rampe, on sait qu'ils n'ont pas pu se reposer durant le trajet. Conduire 16, 17 ou 18 heures d'affilée n'a pas de sens. Ce qui a du sens, c'est de pouvoir arriver à bon port sans avoir à arrêter à une heure ou deux du but.

C'est de là que viennent tous les problèmes.

[Français]

M. Yves Perron: Je comprends bien le point que vous voulez faire. Merci beaucoup.

Évidemment, on ne veut pas qu'il y ait de trop nombreux abus. C'est donc bien d'avoir une réglementation, mais c'est bien aussi de donner aux transporteurs la flexibilité nécessaire pour se rendre à destination quand ils en sont près. C'est ce que je comprends de votre intervention.

Dans le fond, ce que vous avez dit à Mme Taylor Roy, c'est que votre entreprise, étant située au centre du pays, est accessible à peu près par tout le monde, si tout va bien. Toutefois, si quelque chose ne va pas bien, il serait quand même souhaitable de pouvoir ajouter une ou deux aires de repos. Vous avez même mentionné des endroits.

Ai-je bien saisi vos propos?

• (0955)

[Traduction]

M. Andrew Livingston: Il y en a une qui est située à une cinquantaine de kilomètres à l'est de la nôtre, et une autre à Hearst qui offre les mêmes services. Elles sont plus petites que la nôtre. Je crois que l'étable de Hearst peut accueillir deux ou trois chargements de bétail, ou environ six chargements de porcs.

[Français]

M. Yves Perron: D'accord.

Selon ce que je comprends, il n'y a pas d'autre emplacement équivalent au vôtre. Or, ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée

qu'il y en ait d'autres, à une certaine distance, pour essayer de donner une marge de manœuvre aux transporteurs.

Est-ce exact?

[Traduction]

M. Andrew Livingston: Oui, c'est exact.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Livingston.

Monsieur Greidanus, vous transportez quelque chose de différent. Ce sont des abeilles. On comprend les difficultés que peuvent notamment poser les arrêts au cours du transport. Si vous devez vous arrêter en plein jour, vous risquez de perdre une certaine quantité de votre cargaison, si je peux dire. Cela peut aussi affaiblir les ruches ou les nucléis.

Est-ce exact?

[Traduction]

M. Ron Greidanus: Les abeilles aiment voler. Elles n'aiment pas rester à l'intérieur de la ruche, surtout s'il fait soleil. Sur la route, même s'il y a un filet sur les ruches à l'arrière du camion, des abeilles vont réussir à sortir. Elles veulent sortir. À l'arrière du camion, elles ont chaud et elles veulent ventiler la ruche. Quand on arrête le camion, on ne peut pas s'asseoir et siffler pour les faire revenir. Elles explorent les alentours. La seule option est de partir, en laissant un essaim d'abeilles derrière.

Les jours de beau temps, ce n'est pas rare de voir un petit essaim d'abeilles autour des petits réflecteurs ou des arbres qui longent les routes. Elles ont perdu leur maison. La première chose qu'elles font est de sortir et de faire un vol d'orientation. Si vous vous trouvez à cet endroit... Quiconque s'arrête à ces endroits risque fort de se faire piquer.

J'ai suivi la conversation. Le problème lié aux DCE n'est pas simple. Je pense que vous connaissez tous la chanson *Convoy* de Paul Brandt, dont un des couplets va comme suit:

We tore up all of our swindle sheets
And left 'em sittin' on the scales

Les camionneurs ne peuvent pas déchirer les feuilles de leur carnet de bord et les laisser sur la balance. Les carnets de bord et les DCE ont leur raison d'être et ils sont nécessaires. Il faut trouver un équilibre entre payer les factures et prendre soin de soi. Tous ceux qui conduisent un camion le font pour gagner leur vie, mais il faut quand même prendre soin de soi. Lorsque des circonstances imprévues se produisent sur la route... La fatigue du conducteur n'est pas le seul risque. Ce n'est pas le seul danger sur la route. Quand je transporte des abeilles et qu'il survient un imprévu, je pense toujours aux autres véhicules autour de moi sur la route. Je suis garé, je suis arrêté, mais que va-t-il arriver aux abeilles? Est-ce qu'elles vont s'envoler?

Il y a des années en arrière, je voulais agrandir mon entreprise. Un apiculteur de Keremeos vendait des ruches et j'ai décidé de les acheter. Je me suis mis en route pour aller chercher les abeilles à Keremeos. C'était à la mi-mai, en pleine fonte des neiges. Il pleuvait... C'était un beau cocktail météo. Mon plan était de me rendre à l'endroit où se trouvaient les ruches, de les charger à partir de 18 heures, donc tôt en soirée pour que je puisse repartir avant 20 heures et arriver à Sicamous, qui est à 3 heures de route environ...

Le vice-président (M. John Barlow): Monsieur Greidanus, le temps de M. Perron est écoulé.

M. Ron Greidanus: Je suis vraiment désolé.

Le vice-président (M. John Barlow): Je sais que vous voulez finir de raconter votre anecdote. Je vais souhaiter la bienvenue à M. Bachrach, qui remplace M. MacGregor. Il vous donnera peut-être du temps pour finir durant les six minutes qui lui sont allouées, mais c'est à lui que reviendra cette décision. Monsieur Bachrach, c'est à vous.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président. Je remplace Mme Mathyssen, qui remplace M. MacGregor. Nous avons tout prévu, c'est clair.

Je serai ravi, monsieur le président, de donner quelques instants au témoin pour terminer son anecdote.

M. Ron Greidanus: Merci beaucoup. C'est très aimable. Je serai bref.

Le plan était de charger les ruches à partir de 18 ou 19 heures, d'attaquer la route vers 20 heures pour atteindre Sicamous, de dormir 6 heures, de faire le plein et de faire le dernier bout entre Sicamous et Stettler, le tout en respectant la limite de 12 heures.

Nous avons commencé à charger les abeilles à l'heure prévue, mais à cause de la pluie et de la fonte des neiges, la rivière débordait à Keremeos. Dans le champ où le fermier avait installé les ruches, la rivière a débordé assez loin pour nous empêcher de sortir. L'apiculteur a dû sortir toutes les ruches du champ pour pouvoir y entrer, et nous avons dû charger trois camions durant la soirée, soit une remorque à plateau surbaissé, mon camion à essieu tandem équipé d'une plateforme de 32 pieds, et un autre camion.

Nous avons réussi à les charger, mais quand nous avons essayé de partir, le camion à remorque à plateau surbaissé s'est enfoncé dans la boue laissée par la rivière en crue, et nous avons dû attendre dans le champ jusqu'à 3 heures du matin. C'est une excavatrice qui nous a sortis du champ.

À ce moment, il était 3 heures et j'étais très en retard sur mon plan. J'étais encore à Keremeos. Je ne pouvais pas décharger mon camion parce que cela m'aurait forcé à attendre jusqu'au soir pour le recharger et partir. La rivière ne montrait aucun signe de regagner son lit. Je me suis donc levé, je suis sorti du champ, j'ai conduit un petit moment jusqu'à la première station-service sur mon chemin, j'ai fait le plein, j'ai dormi dans mon camion une heure et demie et j'ai repris la route.

Sur la route de retour, il y avait un chantier de construction au col Kicking Horse. Comme je transportais des abeilles, je me suis arrêté à un demi-mille derrière la file de voitures et j'ai allumé mes clignotants. J'ai couru jusqu'à l'avant de la file. Je ne pouvais pas m'arrêter très longtemps sur le bord de la route parce que des abeilles risquaient de s'envoler et quiconque avait sa fenêtre ouverte

risquait vraiment de se faire piquer. Il faut savoir qu'une piqûre d'abeille peut provoquer une réaction anaphylactique chez 10 % de la population.

L'entreprise de construction a compris et, après un message radio, j'ai obtenu une autorisation spéciale de traverser la zone de construction et de passer devant les voitures arrêtées.

Ce devait être un voyage bien planifié, qui respectait amplement les heures de conduite maximales. Finalement, j'ai fait une journée de 16 heures pour retourner à Stettler. Ce n'était vraiment pas agréable.

Comme je l'ai dit, nous transportons des abeilles. Je fais seulement trois ou quatre voyages de ce genre par année. Je peux avoir un carnet de bord dans mon camion, mais pour trois ou quatre voyages... Mes autres déplacements sont régis par les lignes directrices provinciales. La fatigue des conducteurs n'est pas le seul danger. Il y a d'autres sources de danger et d'autres facteurs à prendre en considération quand il est question des heures de service.

Dans le cas des abeilles, il faut prévoir que des abeilles vont s'enfuir durant le trajet, même si nous installons des filets. Qu'est-ce qui va arriver si le conducteur arrête en plein jour, ne serait-ce que deux ou trois minutes? Quels sont les autres dangers pour les autres usagers de la route?

● (1000)

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur Greidanus.

Je crois que vous avez mis le doigt sur une question centrale: il faut trouver l'équilibre entre les différents aspects qui touchent la sécurité.

Je suis conscient d'arriver au beau milieu des discussions du Comité sur ce sujet, mais je sais qu'il touche de très près les agriculteurs et les éleveurs de mon coin de pays, Bulkley Valley, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Notre secteur agricole est très florissant, Dieu merci, notamment parce que les agriculteurs peuvent faire transporter leurs animaux vers l'Alberta dans un temps donné.

Dans le passé, il était possible de franchir cette distance en respectant les paramètres fixés. Les nouveaux paramètres vont probablement compliquer les choses. C'est seulement à deux heures de route, mais il y aura une grande différence. Les agriculteurs ne veulent pas être obligés d'arrêter pour faire sortir le bétail alors qu'il reste une heure ou deux de route avant d'arriver du lieu de livraison. Il y aura toutes sortes de problèmes, sur le plan des coûts et du bien-être animal. C'est vraiment un problème qui doit être réglé si nous voulons préserver la viabilité du secteur agricole de Bulkley Valley.

Les abeilles soulèvent un autre enjeu intéressant sur le plan de la sécurité. Les risques de piqûres posent un enjeu de sécurité pour les membres du public qui sont à proximité. La plupart du temps, nous opposons le bien-être animal et les enjeux de sécurité liés à la fatigue des conducteurs sur la route. Je crois que dans ces circonstances, la plupart des gens privilégieraient la sécurité des membres du public, en l'occurrence les automobilistes qui partagent la route avec les conducteurs professionnels. Cela dit, le cas des abeilles est assez unique. C'est un enjeu de sécurité publique qui n'entre pas en ligne de compte pour le transport du bétail, par exemple.

Quand il est question de bien-être animal et des coûts pour les agriculteurs par opposition à la sécurité du public sur les routes, où se trouve le juste équilibre? J'aimerais entendre ce que les témoins en pensent.

• (1005)

Le vice-président (M. John Barlow): Je suis désolé, monsieur Greidanus. Allez-y. Nous avons 15 secondes, donc peut-être assez pour une courte réponse chacun.

M. Ron Greidanus: Comment trouver l'équilibre entre les enjeux touchant la sécurité du public, la sécurité des animaux et la fatigue des conducteurs? C'est difficile de répondre à cette question. C'est en ce sens que la loi est absurde. La limite est contraignante et arbitraire, et si on la transgresse... On nous empêche de faire ce qui est juste dans une situation, peu importe laquelle, puisqu'il n'y a jamais deux situations exactement semblables. Dans un cas, une solution particulière peut convenir...

Ce qu'il faut éviter, c'est qu'une règle intransigeante et catégorique dicte ce qui va advenir... Si la peur de désobéir empêche de faire ce qui est juste, c'est la recette parfaite pour prendre de mauvaises décisions. Ce devrait être possible de faire ce qui est juste quand il y a des imprévus, et ce qui est juste n'est pas forcément la même chose, d'une fois à l'autre ou d'un endroit à l'autre.

Le conducteur a besoin de savoir qu'il a assez de marge de manœuvre pour prendre la bonne décision en cas de circonstances imprévues, et qu'il peut faire ce qui est juste sans craindre d'être puni parce qu'il a enfreint une loi rigide et arbitraire. C'est ce que nous voulons.

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

Chers collègues, le temps file et nous avons quelques affaires du Comité à régler avant de lever la séance à 10 h 15. Il nous reste donc un peu plus de cinq minutes.

Les conservateurs et les libéraux auront un tour de quatre minutes chacun, ce qui nous laissera un peu de temps. S'il reste des questions après ces deux tours, nous essaierons de les poser. Je vais réduire un peu les temps de parole pour respecter les quatre minutes.

Monsieur Shields, vous avez la parole pour quatre minutes.

M. Martin Shields: Monsieur Greidanus, vous avez parlé du transport interprovincial tout à l'heure. À votre avis, quelles seraient les réformes à apporter à ce cadre réglementaire et aux règles pour faciliter la circulation interprovinciale dans votre secteur?

M. Ron Greidanus: Un certain nombre de modifications seraient nécessaires selon moi. Si on me le demandait, je réécrirais quelques parties de la réglementation.

Premièrement, l'article 2, qui porte sur le champ d'application, prévoit:

(1) Le présent règlement s'applique à tous les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules suivants:

a) les véhicules utilitaires à deux ou trois essieux qui sont utilisés:

(i) soit pour le transport de produits primaires provenant d'une ferme [...],

J'élargirais cette disposition pour y inclure, en plus des véhicules utilitaires à deux ou trois essieux, les tracteurs à semi-remorque et d'autres gros véhicules qui tirent des remorques.

Il y a longtemps que les agriculteurs n'utilisent plus seulement des camions à deux ou trois essieux. De nos jours, le secteur agricole utilise de l'équipement beaucoup plus gros.

Je modifierais aussi la définition de « mauvaises conditions » qui est donnée dans la réglementation:

« Conditions météorologiques ou routières défavorables, notamment la neige, le grésil et le brouillard, qui n'étaient pas connues ou n'auraient pu vraisemblablement être connues du conducteur ou du transporteur routier qui a autorisé le conducteur à partir... »

Les mauvaises conditions peuvent inclure un incendie en bordure de route qui produit une fumée si dense qu'elle force à ralentir. Elles peuvent inclure un éboulement de roches qui bloquent la route en terrain montagneux, ou un accident.

Le Règlement ne définit pas les urgences. Ce n'est pas de mon ressort de vous proposer une définition d'urgence, mais il faut y réfléchir. Il faut définir ce qui constitue une urgence et présenter cette définition dans un document destiné aux services de police responsables de l'application et aux conducteurs pour qu'ils sachent exactement quelles conditions n'entraîneront pas une pénalité si le nombre maximal d'heures de service est dépassé.

Je proposerais aussi des modifications liées à l'utilisation d'un carnet de bord électronique aux paragraphes 76(1) et 76(2). Le paragraphe (1) prévoit:

Les exigences relatives aux heures de conduite, aux heures de service et aux heures de repos du présent règlement ne s'appliquent pas en situation d'urgence au conducteur qui a besoin de plus d'heures de conduite pour atteindre une destination assurant la sécurité des occupants du véhicule utilitaire et des autres usagers de la route...

J'élargirais cette disposition pour uniformiser les règles avec celles qui s'appliquent aux États-Unis, où un conducteur qui se trouve à 150 milles de sa destination et qui transporte des animaux vivants ou un produit agricole est autorisé à terminer son trajet. C'est moins stressant. Il peut décider de terminer le dernier petit bout de son trajet. C'est mieux pour les animaux ou les produits transportés, et c'est mieux pour le conducteur. Je ferais ce genre de modifications pour uniformiser notre réglementation avec celle des États-Unis.

• (1010)

M. Martin Shields: Merci. Je crois que c'est quelque chose que nous avons déjà entendu.

Certaines des modifications que vous proposez touchent différents organismes canadiens. Serait-il plus simple de nous aligner sur les États-Unis ou de revoir le nombre de ministères concernés par cette réglementation au Canada? Qu'est-ce qui serait le plus facile à votre avis?

M. Ron Greidanus: Ha! Je ne vous envie vraiment pas. C'est une question piège. Vous me demandez mon avis sur un processus que je ne connais pas du tout. Je peux seulement imaginer à quel point c'est un processus pointilleux, très compliqué, très long et très lent.

M. Martin Shields: Merci pour cette remarque. Je comprends très bien.

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

Monsieur Carr, les quatre dernières minutes sont à vous.

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

J'aimerais revenir aux abeilles. J'ai fait un peu de lecture durant les témoignages et j'ai vu qu'une température de 35 degrés Celsius est l'idéal pour les abeilles, même si elles peuvent survivre et être assez confortables à des températures plus élevées. J'aimerais savoir tout d'abord si c'est exact et si vous avez d'autres explications pour nous.

Le deuxième élément de ma question porte sur les répercussions des changements climatiques. Nous avons des journées de plus en plus chaudes, et j'aimerais savoir s'il y a une incidence sur le transport des abeilles au Canada. Jusqu'où les températures peuvent-elles grimper dans les camions qui transportent des abeilles, et dans quelle mesure est-ce problématique par rapport à ce dont nous parlons aujourd'hui?

M. Ron Greidanus: Pour ce qui concerne les abeilles... Il faut commencer un peu plus en amont, à la ruche. On sait que les abeilles commencent à voler et à butiner quand les températures atteignent 10 degrés Celsius le jour. C'est à ce moment que les butineuses veulent quitter la ruche. Elles veulent sortir et voler. C'est la même chose si elles sont dans un camion. Tout ce qui leur importe, c'est que le soleil brille, qu'il fait assez chaud et que c'est l'idéal pour sortir et aller chercher à manger. C'est le plus loin que peut aller leur réflexion quand elles sont dans le camion.

Sur la route, des abeilles réussissent toujours à s'enfuir du camion parce qu'elles veulent aller butiner. Plus il fait chaud, plus elles voudront quitter la ruche. Une ruche, c'est un peu comme un organisme vivant. La température recherchée est 36 degrés Celsius. Plus la température s'approche de 36 degrés Celsius, plus il faut ventiler la ruche et plus les abeilles se disperseront. Elles défont les grappes, et les butineuses vont chercher à sortir et à s'envoler, ce qui peut causer des problèmes. Nous n'aimons pas déplacer les abeilles quand il fait trop chaud et, si nous le faisons, nous préférons le faire quand il fait noir.

Nous essayons le plus possible de ne pas déplacer les abeilles de jour parce que nous savons qu'elles aiment voler. La lumière les stimule. Plus il fait chaud, plus elles s'activent.

M. Ben Carr: Est-ce que les changements climatiques, surtout depuis quelques années, ont eu un effet négatif sur les ruches et le transport des abeilles?

M. Ron Greidanus: La température dans laquelle on les transporte a un effet sur les abeilles, oui. Les trois dernières années, nous avons subi trois épisodes consécutifs de La Niña, et nous avons maintenant un été El Niño. Est-ce que c'est dû aux changements climatiques ou à une évolution naturelle? Est-ce que c'est un phénomène cyclique normal? Nous avons connu des épisodes semblables dans les années 1980.

Je suis apiculteur depuis plus de 40 ans et je n'ai jamais connu deux années exactement pareilles sur le plan des conditions météorologiques. Cela dit, elles ont effectivement une incidence sur la manière dont nous transportons les abeilles, le moment où nous les déplaçons et le moment où nous les transportons.

Si j'ai le choix, je tiens compte des conditions météorologiques dans l'organisation du transport. J'attends les journées fraîches, pluvieuses, je regarde si de la bruine est annoncée, ce genre de choses. Quand il fait chaud et que c'est sec, c'est beaucoup plus difficile de déplacer les abeilles et on essaie d'attendre si c'est possible.

• (1015)

M. Ben Carr: D'accord, je comprends.

Monsieur le président, c'est tout pour moi. Merci.

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

Je remercie les témoins.

Nous avons quelques affaires du Comité à régler. Toutefois, avant de passer à ce volet, j'aurais une question pour M. Livingston.

J'ai beaucoup appris au sujet de votre entreprise aujourd'hui. Vous jouez un rôle clé dans la chaîne d'approvisionnement de l'industrie du bétail.

Je suis curieux. Avant que ces changements soient apportés dans le domaine du transport, avant qu'il y ait une transition des carnets de bord sur papier aux carnets de bord électroniques — qui a eu divers impacts —, avez-vous été rencontré ou consulté par des gens de Transports Canada ou d'Agriculture et Agroalimentaire Canada? Vous a-t-on demandé votre avis sur les possibles impacts de ces changements sur le transport du bétail au Canada?

M. Andrew Livingston: Non. Personne ne m'a consulté. J'ai été consulté seulement après-coup. On m'a dit que je devais construire une plus grosse étable, et j'ai répondu que je le ferais si on me donnait de l'argent.

J'attends toujours la manne.

Le vice-président (M. John Barlow): Combien de chargements pouvez-vous accueillir à la fois?

M. Andrew Livingston: Nous pouvons accommoder 22 chargements réguliers à la fois.

Le vice-président (M. John Barlow): Les changements sont entrés en vigueur en janvier, et nous sommes en pleine saison de vente d'automne des veaux. Les conditions hivernales s'installent sur nos routes. Vous êtes-vous déjà retrouvés dans une situation de surcapacité, ou est-ce qu'il est arrivé que des camions attendent en ligne sans pouvoir avoir accès à l'étable?

M. Andrew Livingston: Oui. C'est arrivé que l'étable soit remplie au maximum de sa capacité. Nous fermons à 2 heures du matin. Mes employés de nuit ferment à 2 heures et je commence à 3 h 30. À ce moment, quatre ou cinq camions attendent dans l'allée pour être déchargés. Ils doivent attendre que je charge un autre camion et que j'étale du foin avant de pouvoir les décharger. Ils peuvent attendre dans l'allée deux ou trois heures avant d'être déchargés. Jusqu'ici, tout le monde est compréhensif. Les camionneurs connaissent la situation. Nous essayons de faire de notre mieux.

S'il y a une tempête de neige ou si la route est fermée, tout s'arrête. Un jour, 38 camions sont arrivés ici en même temps. Nous déchargions le bétail, qui restait dans l'étable pendant 12 heures. Ensuite, nous retournions ces animaux dans le camion et nous déchargions un autre camion, puis de nouveau le premier camion après 24 heures d'attente dans l'allée. Une partie du bétail a fait trois séjours dans l'étable avant que les camions puissent repartir.

Le vice-président (M. John Barlow): À vous entendre, c'est loin d'être une journée de rêve.

Monsieur Livingston, monsieur Greidanus, nous vous remercions beaucoup.

Chers collègues, nous allons poursuivre la séance à huis clos pendant quelques minutes. Nous avons quelques questions à régler. Nous allons prendre une très courte pause pour finir le plus vite possible.

Je remercie de nouveau les témoins. Bonne journée!

[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>