



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 096

Le jeudi 21 mars 2024

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 21 mars 2024

• (1100)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 96^e réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes. Je vais commencer par quelques rappels.

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.

Chers collègues, comme vous le savez, ce premier groupe de témoins sera uniquement en mode audio.

Les captures d'écran et la prise de photos d'un écran ne sont pas autorisées.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 31 janvier 2024 et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 8 février 2024, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-355, Loi visant à interdire l'exportation par voie aérienne de chevaux destinés à l'abattage et apportant des modifications connexes à certaines lois.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce premier groupe. Nous avons le premier témoin, et je rappelle à mes collègues qu'il faut toujours le désigner de cette façon pendant les délibérations. Cette personne comparait à titre personnel. Nous accueillons également, à titre personnel, la Dre Judith Samson-French, vétérinaire praticienne au Banded Peak Veterinary Hospital, qui se joint à nous par vidéoconférence. Enfin, nous souhaitons la bienvenue à Mme Jennifer Woods, de J Woods Livestock Services, qui est une spécialiste des soins et du bien-être des animaux et qui est parmi nous ici dans la salle.

Merci, madame Woods, de votre présence.

Bienvenue à tous.

Je vais accorder cinq minutes à chaque témoin pour faire une déclaration préliminaire, puis nous passerons aux questions.

J'aimerais commencer par le premier témoin.

Je vous cède la parole. Allez-y. Je vous en prie.

Témoin 1 (à titre personnel): Bonjour.

Je vis dans l'Ouest canadien avec mon mari et mes enfants. Nous gardons des chevaux et du bétail sur notre ferme. Mes enfants et moi avons le statut de Métis reconnu par notre nation métisse provinciale. Je suis ici pour vous présenter le point de vue des Autochtones sur l'industrie de la viande chevaline au Canada.

En consultant les observations faites lors de la réunion du 13 février du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes, je constate une ignorance stupéfiante de la culture autochtone en ce qui concerne le soin et le respect des chevaux appartenant à des Autochtones.

Par le passé, les peuples autochtones dépendaient des chevaux pour leur survie. Nous, les Métis, utilisons tous les jours des chevaux pour l'agriculture, le transport et les activités de piégeage, et ils nous ont servi de monture lors de la Rébellion du Nord-Ouest.

La colonisation a modifié radicalement la façon de vivre des peuples autochtones. Cependant, il subsiste une tradition, une culture et un lien avec les chevaux. J'essaie de conserver la tradition métisse, y compris le travail avec des chevaux, et de transmettre cette tradition à mes enfants.

Tout comme la plupart des Métis, nous ne sommes pas en mesure financièrement de garder des chevaux uniquement à des fins récréatives. Notre ferme n'est pas viable sans l'industrie des chevaux de boucherie. Pour posséder et élever des chevaux, il faut beaucoup de travail et cela est très coûteux, mais nous pensons que cela en vaut la peine. La vente de poulains à nos exportateurs nous permet de garder et d'entretenir des chevaux pour l'agriculture, de nourrir et de mener le bétail, de piéger, de faire de l'entraînement et de garder le lien avec les collectivités métisses et des Premières Nations dans le contexte du commerce des chevaux et de rassemblements.

D'autres producteurs autochtones participent à des courses de chariots, à des contrats de fourniture de chevaux pour les rodéos et à des courses de chevaux, ainsi qu'à l'entraînement et à la commercialisation de chevaux de course. Comme vous le savez sans doute, les terres des réserves indiennes et des établissements métis ne sont pas des biens immobiliers ou des terres agricoles de premier ordre, mais l'élevage des chevaux est une façon de rendre nos terres rentables.

Le gouvernement du Canada ne tient pas compte des répercussions que l'interdiction des exportations de chevaux de boucherie aura sur de nombreux producteurs métis et autochtones. Il n'y a eu aucune consultation avec les producteurs et les peuples autochtones au sujet du plan visant à interdire l'exportation de chevaux vivants. Le gouvernement canadien a des antécédents de non-respect des agriculteurs autochtones, notamment par l'entremise de sa politique qui consistait à limiter les agriculteurs des Premières Nations aux outils et aux pratiques agricoles de base, afin de les empêcher de prendre de l'essor et d'éviter qu'ils entrent en concurrence avec les colons blancs. Par la suite, en guise de représailles pour la Rébellion du Nord-Ouest, qui a commencé lorsque le gouvernement canadien a annexé des terres métisses, le gouvernement canadien a limité les marchés des producteurs autochtones, nuisant ainsi à leur capacité de subvenir à leurs besoins.

Si le souhait du gouvernement fédéral est encore une fois de nuire aux agriculteurs autochtones, l'interdiction de l'exportation de chevaux de boucherie représente une façon extrêmement efficace de le faire. La possibilité d'exporter nos chevaux a donné à nos pratiques agricoles un coup de pouce financier bien nécessaire et a permis à notre famille de continuer à embrasser notre tradition et notre culture métisses.

Nous croyons qu'il est important que les producteurs métis et des Premières Nations conservent leur autonomie au chapitre des pratiques agricoles et qu'ils puissent maintenir et cultiver leur lien avec les chevaux. Des gens qui n'ont pas de preuves ou de faits à l'appui de leurs allégations étouffent nos voix ou nous réduisent au silence.

● (1105)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Woods, pour cinq minutes. Je vous en prie.

Mme Jennifer Woods (spécialiste des soins et du bien-être des animaux, J Woods Livestock Services): Je remercie le Comité de me permettre de partager mon expérience concernant l'exportation de chevaux vers le Japon pour consommation.

J'ai fourni une liste complète de mes travaux sur les chevaux dans mon mémoire, mais j'aimerais aborder rapidement les plus pertinents à ce sujet.

Je siége actuellement au groupe de travail sur les articles CR2 et CR3 de la Réglementation du transport des animaux vivants de l'Association du transport aérien international. Qui plus est, je suis l'une des huit personnes dans le monde entier qui ont été invitées à participer au comité de travail chargé de mettre à jour les chapitres du code de l'Organisation mondiale de la santé animale portant sur le transport des animaux par voie terrestre, maritime et aérienne.

En 2005, j'ai commencé à travailler avec des usines de transformation de chevaux et des aéroports canadiens qui exportent des chevaux. Ces travaux comprenaient la conception des installations, des vérifications et l'élaboration de programmes sur le bien-être des animaux. En 2017, j'ai commencé à effectuer des vérifications du bien-être des animaux dans le contexte de l'exportation de chevaux au Japon et, en 2019, je me suis rendue au Japon pour vérifier les parcs d'engraissement et les usines de transformation.

Comme je sais que votre comité cherche à déterminer ce qui correspond le mieux aux intérêts canadiens et permet d'assurer le bien-être des chevaux exportés, je tenais à vous faire part de mon point de vue unique, puisque j'ai fait le voyage au Japon pour y vérifier les conditions. J'aimerais parler brièvement de la façon dont la réglementation actuelle et les normes élevées permettent de tenir compte du bien-être des animaux et de le maintenir à chaque étape de ce processus soigneusement coordonné.

Ces règlements rigoureux ont donné lieu à un taux de mortalité exceptionnellement bas de seulement 0,011 % au cours des 11 dernières années. L'information que je vous transmets aujourd'hui, et dont je fais état dans mon mémoire, est fondée sur des données scientifiques, des données probantes et des années de recherche sur les pratiques exemplaires visant à assurer le bien-être animal dans le cas des chevaux exportés, qui émanent de moi et d'autres experts qui ont consacré leur vie au transport sécuritaire de tous les animaux, y compris les chevaux.

Lorsqu'ils arrivent de la ferme, les chevaux sont installés dans des caisses qui dépassent les exigences en matière d'espace et dans lesquelles ils peuvent se déplacer, garder leur équilibre et bouger librement la tête vers le haut et vers le bas. Ils sont transportés en groupe avec les chevaux avec lesquels ils ont vécu pendant des mois, sinon toute leur vie. Ils ne sont pas retenus dans des stalles, ce qui les aide à rester calmes pendant le vol. Ils ne voyagent pas sans surveillance, mais en compagnie de préposés hautement qualifiés et compétents.

Comme je l'explique dans mon mémoire, avant la COVID-19, presque tous les vols vers le Japon étaient directs. En janvier dernier, le premier vol direct depuis la COVID-19 a eu lieu. Les expéditeurs et les compagnies aériennes travaillent à rétablir complètement les vols directs bientôt.

En moyenne, les chevaux passent 22,5 heures sans alimentation, eau ni repos à partir d'Edmonton, et 26,5 heures à partir de Winnipeg, ce qui est inférieur au temps permis. Comme l'exige la loi actuelle, des plans d'urgence, élaborés en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments, sont en place si le voyage dépasse cette limite en raison de circonstances extraordinaires, comme des conditions météorologiques extrêmes, ce qui, heureusement, est très rare.

Une fois les chevaux arrivés au Japon, leur état est évalué et ils sont immédiatement déchargés sur des remorques de transbordement pour être transportés vers les installations de quarantaine, qui sont toutes situées à moins d'une heure de l'aéroport. Des vétérinaires sont présents à l'aéroport pour l'arrivée et le transfert des chevaux.

Comme il a été mentionné précédemment, les blessures et la mortalité des chevaux sur ces vols sont exceptionnellement rares. Le dernier cheval qui quitte l'avion peut manger, boire et se reposer dans les deux heures suivant l'atterrissage. Il y a une communication continue entre le Japon et les exportateurs et expéditeurs tout au long du processus.

Après deux semaines de soins et de surveillance par des vétérinaires dans l'installation de quarantaine, les chevaux sont amenés au parc d'engraissement. En tant qu'experte ayant personnellement vérifié ces parcs d'engraissement, je peux affirmer en toute confiance qu'ils sont incroyablement bien entretenus et que les chevaux sont très bien traités, ce qui témoigne de la grande estime que le Japon porte aux chevaux. Ces parcs d'engraissement respectent ou dépassent les normes de soins canadiennes.

● (1110)

De plus, les abattoirs soumis à des vérifications les réussissent haut la main en fonction des normes canadiennes.

Les membres du Comité et d'autres Canadiens peuvent avoir confiance dans la réglementation stricte actuelle sur l'exportation de chevaux destinés à la consommation. Il s'agit d'une entreprise agricole légitime, qui se conforme entièrement à la réglementation canadienne et aux normes internationales strictes et qui applique ce que les chercheurs et les experts qui se consacrent au sujet ont toujours dit au sujet du bien-être des chevaux.

Encore une fois, je tiens à remercier le Comité de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions ou de vous fournir de plus amples renseignements.

Le président: Merci beaucoup, madame Woods.

Nous allons passer à Mme Samson-French pour cinq minutes. Je vous en prie.

Dre Judith Samson-French (vétérinaire praticienne, Banded Peak Veterinary Hospital, à titre personnel): Je vous remercie de m'accueillir au Comité.

Je suis vétérinaire praticienne depuis 35 ans. J'ai travaillé avec de gros et de petits animaux. Je pratique la médecine vétérinaire et la chirurgie équine depuis plus de 12 ans. J'ai également travaillé dans le domaine de l'importation et de l'exportation d'animaux, de même que dans un abattoir de chevaux. Je suis l'une des rares vétérinaires au Canada à avoir eu ce parcours, qui m'a permis d'acquérir des connaissances sur les chevaux, le transport des animaux et l'abattage.

Évidemment, le bien-être des animaux fait partie du mandat des vétérinaires, tout comme le fait de trouver inacceptable la maltraitance des animaux. Cela va de soi pour nous. Pour dire les choses clairement, il est évident pour les vétérinaires que les animaux doivent avoir une vie qui vaut la peine d'être vécue, plutôt que des conditions de vie exécrables, ainsi qu'une mort paisible et sans douleur. De toute évidence, aller à l'encontre de l'une ou l'autre de ces affirmations fait d'une personne un monstre et entre certainement en conflit avec notre serment de vétérinaire. Pour ce qui est du projet de loi C-355, nous nous concentrerons uniquement sur le deuxième aspect, à savoir une mort paisible et sans douleur.

Nous ne connaissons pas la façon dont l'abattage se pratique au Japon, car l'Agence canadienne d'inspection des aliments n'a pas de pouvoirs là-bas. Il est plus problématique de ne pas savoir comment cela se fait que de ne pas savoir que cela se fait. Nous ne discutons pas de la question de savoir si l'abattage a sa raison d'être.

La question du transport englobe le transport du parc d'engraissement à l'aéroport, en passant par le chargement dans le ventre d'un avion à destination du Japon, après un arrêt ou deux en Alaska, jusqu'à un établissement de quarantaine.

Avant d'entrer dans les détails du transport aérien des chevaux canadiens, les objections ne concernent pas tant l'abattage, mais plutôt le parcours qui mène à celui-ci. Pour assurer le bien-être des animaux, il faut les abattre le plus près possible de l'endroit où ils sont élevés. Cette question n'est pas nouvelle. L'Australie s'inquiète déjà de l'envoi de moutons et de bovins à l'abattoir en Asie et en Afrique, au terme d'un long voyage à bord de gigantesques navires-cargos. C'est le transport qui pose un problème, et non pas l'abattage. L'Australie essaie d'éliminer progressivement le transport d'animaux vivants.

De même, au Royaume-Uni, dans le cadre du projet de loi sur le bien-être des animaux d'élevage à l'exportation, on envisage également d'éliminer progressivement tout transport aérien des animaux destinés à l'abattage. Le fait de s'attaquer au transport aérien des animaux pour l'abattage n'a pas pour effet de placer l'agriculture sur une pente glissante. Je sais que certains s'inquiètent du fait que, si nous interdisions les exportations d'animaux vivants, les pressions de la population s'exerceront sur d'autres produits par la suite.

Je soutiens qu'il ne s'agit pas du tout d'une pente glissante, mais plutôt du contraire, l'exportation d'animaux vivants ayant soulevé de grandes préoccupations et jeté beaucoup de lumière sur la façon dont nous traitons les animaux. Le message devrait être clair: il faut mettre fin à l'exportation de chevaux vivants, afin qu'elle ne ternisse pas l'image de toute l'industrie agricole. À l'heure actuelle, c'est une

question d'intérêt public, et on se demande pourquoi elle ne s'inscrit pas dans les préoccupations des agriculteurs.

Passons maintenant à la question du transport proprement dit.

Soit dit en passant, je suis allée trois fois à l'aéroport de Calgary. On m'avait signalé le problème, mais je n'arrivais pas à croire que les chevaux ne soient pas envoyés directement à Bouvry. Je viens de Calgary et j'ai pu constater qu'ils n'étaient pas envoyés directement à l'abattoir de Bouvry.

Je me suis rendue à l'aéroport trois fois pour observer le chargement des chevaux dans des caisses. J'y suis allée trois fois, parce que je pensais que ce que j'avais vu la première fois était une aberration. J'ai aussi regardé plusieurs vidéos du déchargement des chevaux au Japon. Les préposés ne sont ou n'étaient clairement pas formés. J'ai vu des vidéos de chevaux frappés à la tête à coup de palettes blanches alors qu'ils se trouvaient encore dans les caisses et qu'ils n'avaient aucun moyen d'échapper à cela. Ce n'est certainement pas ainsi qu'il faut traiter les animaux transportés par avion. Ce que cela montre au monde, c'est qu'en exportant des chevaux vivants, nous n'accordons pas la priorité au bien-être des animaux, ce qui se situe à l'opposé de la notion de l'abattage.

L'Organisation mondiale de la santé animale, l'OMSA, impose des normes spécifiques pour le transport équin sans cruauté, y compris la séparation des chevaux, un accès d'urgence et l'approvisionnement en nourriture et en eau pour un voyage qui dure plus de six heures. Le Canada est membre de l'OMSA, mais nous ne respectons pas ces règlements. Il est clair que nos lois actuelles sur le transport et la cruauté ne suffisent pas à protéger les chevaux exportés par avion pour l'abattage. De plus, les dispositions législatives laxistes ne sont même pas appliquées pour les vols dépassant les limites de temps et lorsque des abus sont signalés. En partance de Calgary, si l'on tient compte de tout le temps, le transport approche les 28 heures. En cas de mauvais temps, le trajet dépasse le temps autorisé.

Examinons de plus près les questions de bien-être propres à l'exportation d'animaux vivants.

La première concerne la surcharge attribuable au nombre d'animaux dans le conteneur. Les animaux ne peuvent pas se tenir dans leur position préférée ou ajuster leur position pour se protéger des blessures ou éviter d'être écrasés ou piétinés.

● (1115)

Il s'agit d'un non-respect flagrant des normes de bien-être dans l'exportation des animaux vivants, parce que si un cheval veut se coucher parce qu'il est fatigué, blessé ou simplement parce qu'il le souhaite, il ne peut pas le faire. J'ai observé cela chez des animaux comme les autruches.

Si, au décollage, le cheval qui est à l'arrière se couche, tous les autres chevaux vont le piétiner. À l'atterrissage, si un cheval est à l'avant, tous les autres vont le piétiner. Il est très difficile pour un cheval de se relever s'il est trop tassé contre les autres, parce qu'il a besoin de se déplacer vers l'avant et vers l'arrière et latéralement pour le faire.

Deuxièmement...

Le président: Docteur Samson-French, nous avons dépassé d'environ 30 secondes les cinq minutes. Je vais vous permettre de terminer rapidement, mais votre temps est écoulé, alors je vous demanderais de conclure en 30 secondes, afin que nous puissions passer aux questions.

Je sais que les gens veulent profiter de votre...

Dre Judith Samson-French: Je suis désolée. Je pensais avoir entre 5 et 10 minutes.

Il s'agit principalement de chevaux qui sont gardés dans des parcs d'engraissement; ils ne sont pas conditionnés ou entraînés pour le transport, comme d'autres chevaux qui ne sont pas destinés à l'exportation. Ces chevaux ont eu peu de contacts avec les humains parce qu'ils se trouvaient dans des parcs d'engraissement. Ils sont facilement paniqués et effrayés au moment du déchargement, en raison du bruit ambiant et des humains qui les frappent alors qu'ils sont encore dans les remorques, ce dont j'ai été témoin.

Puis-je conclure rapidement? Non, j'ai dépassé mon temps.

Le président: Oui, le temps est écoulé. Je suis désolé. Je sais que mes honorables collègues voudront intervenir et poser des questions, alors vous aurez l'occasion de donner plus de détails dans vos réponses.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Barlow, je crois que vous êtes le premier et vous avez six minutes. Je vous en prie.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être ici.

Ma première question s'adresse au premier témoin.

Merci beaucoup de votre témoignage. Vous avez parlé du manque de consultation.

Avez-vous été consultés au sujet du projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui?

Témoin 1: Non et c'est très frustrant.

Ce qui est encore plus frustrant, c'est que des députés disent qu'ils ont consulté les producteurs autochtones, alors que cela ne s'est pas produit dans les faits. Il y a des protocoles et des politiques entourant la consultation des Autochtones, et ce processus n'a pas encore commencé.

M. John Barlow: Merci.

Vous avez mentionné dans votre exposé le manque de connaissance de cette industrie et de son impact particulier sur les communautés des Premières Nations et des Métis.

Une de nos collègues a dit ceci: « Je m'oppose à ce que l'on dise que les traditions et les cultures métisses sont en quelque sorte conformes à la culture et aux traditions autochtones. » Une des membres du Comité a fait ce commentaire lorsqu'il a été question de l'incidence de cela sur les producteurs et les éleveurs des Premières Nations et des Métis en particulier.

Est-ce de cela que vous parliez lorsque vous avez mentionné le manque de compréhension des répercussions sur vous, en tant que producteur, et sur la culture métisse?

Témoin 1: Oui. Les connaissances sur les chevaux, la culture et les traditions autochtones sont difficiles à condenser en si peu de

temps, mais cette affirmation était très mal avisée et ne représente pas la culture ou la tradition des Métis.

• (1120)

M. John Barlow: Je sais qu'il est probablement difficile de préciser cela, mais quel serait l'impact de l'adoption de ce projet de loi sur votre gagne-pain et votre entreprise — financièrement ou moralement avec votre famille —?

Témoin 1: Notre ferme comporte de multiples facettes. Nous avons beaucoup de choses à faire pour l'exploiter et la maintenir en vie.

L'élevage de poulains n'est qu'un des éléments de notre exploitation agricole, éléments qui s'emboîtent tous. Sans cela, notre ferme n'est pas viable.

M. John Barlow: Merci. Je sais que la situation est difficile pour vous.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Woods.

Merci beaucoup de nous faire profiter de votre expertise aujourd'hui.

Nous avons entendu beaucoup de témoignages de la part d'autres groupes, mais à votre avis, en tant qu'experte mondiale de cette question, qui devrions-nous croire en ce qui concerne le bien-être des animaux dans le contexte de ce qui se fait actuellement au Canada avec le transport de chevaux vivants vers le Japon?

Il semble que nous ne nous contentons pas de respecter les normes internationales, mais que nous les dépassons.

Est-ce exact?

Mme Jennifer Woods: Oui.

Je pense que nous devrions écouter les experts et les gens qui sont là, comme le gouvernement, pour superviser l'application de la loi, et les gens comme moi, qui travaillent dans le domaine du bien-être animal. Je suis présente. Je suis au premier rang. Je suis sur place; je suis là avec les animaux. Je suis allée au Japon. J'ai visité les parcs d'engraissement. J'ai visité des abattoirs.

Ceux qui connaissent la culture japonaise savent qu'elle est très stricte. Nous savons que le Japon, en tant que pays vers lequel nous exportons, a des normes très élevées. Je ne m'inquiète pas du tout du soin des animaux là-bas.

Je pense que nous devons nous pencher davantage sur la recherche, la science et les faits.

On dit constamment que les animaux sont à l'étroit, mais personne ne nous a jamais donné de mesures exactes de l'espace. Vous dites qu'ils sont à l'étroit, mais qu'est-ce que cela signifie?

On base un règlement ou un projet de loi sur le commentaire selon lequel les animaux sont à l'étroit, alors que l'espace dont ils disposent est supérieur aux exigences. Compte tenu des exigences de l'Association du transport aérien international, de la Loi sur la santé des animaux, des recherches effectuées par le Dr Terry Whiting ici au Canada, du code de pratique pour le Canada et du Règlement CE n° 1/2005 pour les chevaux adultes, ceux-ci ont plus de place.

Il ne faut pas non plus leur donner trop de place. La dernière chose que vous voulez qu'un cheval fasse pendant le transport, c'est de se coucher. Aucune norme ne dit qu'un animal devrait pouvoir se coucher et se reposer. Les chevaux ne veulent pas s'allonger.

C'est ce que nous devons écouter. C'est la science.

M. John Barlow: Les témoins ont fait beaucoup de déclarations. Je vais vous les soumettre pour que vous me répondiez rapidement par « vrai ou faux », afin que je puisse toutes les passer en revue dans le temps dont je dispose.

On prétend notamment qu'il existe des preuves scientifiques claires justifiant l'interdiction d'exporter des chevaux vivants à des fins d'abattage. Est-ce vrai ou faux?

Mme Jennifer Woods: C'est faux.

M. John Barlow: Il existe des preuves scientifiques claires et convaincantes qui montrent que les chevaux exportés du Canada pour être abattus à l'étranger subissent d'importantes souffrances physiques et psychologiques en raison de la durée et des conditions de transport. Est-ce vrai ou faux?

Mme Jennifer Woods: C'est faux.

M. John Barlow: Les normes canadiennes en matière de transport des animaux sont parmi les pires du monde occidental. Est-ce vrai ou faux?

Mme Jennifer Woods: C'est tout à fait faux.

M. John Barlow: Les chevaux transportés pour l'abattage sont dans des conditions bien pires que les autres chevaux, comme ceux qui sont exportés pour le sport ou l'élevage. Est-ce vrai ou faux?

Mme Jennifer Woods: C'est faux, et je connais les deux domaines.

M. John Barlow: Vous avez parlé de l'emploi du mot « entassés », alors je vous remercie.

Dans les 30 secondes qu'il me reste, je voudrais poser une question à la Dre Samson-French.

Lors d'une interview à CTV, en 2021, on vous a demandé s'il y avait une façon humaine de transporter des chevaux vivants au Japon par avion. Vous avez répondu que c'était tout à fait possible et qu'on choisissait simplement de ne pas le faire pour ces chevaux afin de limiter les coûts.

Pourquoi ce projet de loi ne met-il pas l'accent sur les conditions ou les règlements concernant le transport des chevaux, si cela peut se faire en toute sécurité?

Dre Judith Samson-French: Nous avons essayé de faire adopter des règlements qui aideraient les chevaux. Tout d'abord, je suis d'accord pour dire que les chevaux ne devraient pas se coucher, et c'est le choix par défaut, car si le cheval est blessé, cela posera un problème au décollage et à l'atterrissage. Le fait d'avoir une cloison à la hauteur du garrot protège les chevaux contre de nombreuses blessures. C'est ainsi que l'on peut le faire en toute sécurité, et c'est pourquoi lorsque nous préconisons...

M. John Barlow: Nous pouvons donc le faire en toute sécurité. Il suffit de modifier la réglementation, et non de l'interdire. Merci.

Le président: D'accord. Pouvons-nous maintenant passer à Mme Taylor Roy? Ce serait merveilleux.

• (1125)

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être ici.

Il y a clairement une divergence d'opinions sur la question de savoir si le bien-être des chevaux est réellement mis en danger pendant le transport ou si ces chevaux sont stressés.

Nous avons entendu des avis, qui ont été présentés comme des faits, mais comme il y a de nombreux avis différents à ce sujet, je me demande si vous pourriez nous parler un peu, docteure Samson-French, des effets du transport aérien sur les chevaux lorsqu'ils sont expédiés dans ces grands conteneurs. Je sais que vous n'aviez pas terminé vos remarques, alors peut-être pourriez-vous terminer et parler un peu du bien-être des animaux, parce que nous soucions tous de leur bien-être. Nous savons que nos agriculteurs s'en soucient également, alors je pense que l'expérience que vous apportez aussi est précieuse et, comme je l'ai déjà dit, il n'y a pas qu'un seul ensemble de faits. Il y a des opinions divergentes à ce sujet.

Dre Judith Samson-French: Merci. Pour ce qui est de modifier la réglementation plutôt que de l'interdire, le problème, c'est que nous n'avons pas eu la possibilité de modifier quoi que ce soit dans le règlement au-delà de la hauteur du garrot. J'ai aussi vu à l'aéroport combien de chevaux, lorsqu'ils se tiennent la tête dans une position naturelle, touchent le haut du filet ou ont les oreilles qui en dépassent.

Après avoir travaillé avec des chevaux, et j'ai été blessée en travaillant auprès d'eux pendant plus de 12 ans, je soutiens que le déchargement des chevaux... Quand les chevaux arrivaient à l'aéroport de Calgary, par exemple, j'étais sidérée de voir qu'ils ne voulaient pas descendre la rampe du camion, parce qu'ils n'avaient pas été conditionnés. Ils ne savent pas ce qui se passe, parce qu'ils sont élevés dans des parcs d'engraissement. Les préposés doivent crier, et utiliser d'épais bâtons le long de la remorque, des deux côtés, pour les frapper et leur faire mal pour qu'ils avancent. Ces sons leur sont absolument étrangers. Ils n'ont jamais été conditionnés à les entendre. Ils sont paniqués. Vous pouvez voir le blanc de leurs yeux. Ils avancent. Ils reculent. On claque les portes du camion pour les empêcher d'y retourner.

Je ne sais même pas comment nous pouvons nous assurer que les chevaux sont compatibles, parce qu'ils sont chargés à leur arrivée. Cependant, ils passent sur la rampe un par un, 40 chevaux environ dans une remorque.

Une fois qu'ils sont placés dans les conteneurs, nous allons les voir, et je les regarde, dans tous les conteneurs. Pendant des heures, on entend des chevaux frapper et donner des coups de pied dans toutes les caisses qui sont là. Ces chevaux ne sont certainement pas en paix. Ils ne sont certainement pas contents d'être là, et s'ils étaient compatibles pendant qu'ils étaient dans un parc d'engraissement dans des conditions non dangereuses, ce ne semble plus être le cas dans des conditions très stressantes. Ils ne semblent plus être compatibles.

C'est pourquoi je m'oppose à ce que les animaux... Ces animaux ont l'instinct de fuite. Ils ne sont ni conditionnés ni entraînés pour pouvoir supporter le stress des déplacements, qui est l'un des pires stress dans la vie d'un animal.

Mme Leah Taylor Roy: Ma fille est une cavalière, et je connais très bien les chevaux. J'ai également fait de l'équitation. Ces animaux sont très sensibles. De plus, vous avez souligné que leur centre de gravité est plus élevé.

Comment conciliez-vous cela avec ce que vous avez entendu dire par le témoin précédent, qui a clairement affirmé que les chevaux transportés pour le spectacle sont traités de la même façon que les chevaux transportés pour l'abattage? Je sais pertinemment que ce n'est pas la réalité, alors je remets en question certaines autres parties de son témoignage.

Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

Dre Judith Samson-French: J'ai également travaillé dans ce domaine. Non, les chevaux qui sont transportés pour les spectacles sont séparés. Ils ont une cloison d'une certaine hauteur.

L'autre témoin a dit: « Qui devrions-nous croire dans tout cela? Je suis l'expert, et le gouvernement est l'expert en la matière. » Nous avons soumis d'innombrables demandes à la FOIP pour avoir accès à tous les documents, mais ils ont été caviardés de façon ahurissante. Nous ne sommes même pas en mesure de suivre ce qui se passe. Si les normes sont si élevées, pourquoi cache-t-on toute l'information quand je demande à parler à un vétérinaire de l'ACIA ou à obtenir des renseignements? Pourquoi est-ce tellement caviardé que je n'arrive même pas à comprendre ce qui se passe?

Si les normes sont élevées, montrez-le-nous. Ne le cachez pas.

Mme Leah Taylor Roy: Merci.

Je pense qu'on a dit que les règlements en place étaient respectés. Je pense que c'est discutable. Même si c'est le cas, comme vous l'avez dit, nous ne nous conformons pas aux normes de l'OIE et à d'autres normes. Si c'est le cas, j'estime qu'il nous incombe de veiller au bien-être de ces animaux. Je sais que nous ne voulons pas que le public considère les agriculteurs et d'autres personnes comme étant cruels envers les animaux.

Pourquoi pensez-vous que nous sommes membres de l'OIE et que nous ne nous conformons pas à la réglementation?

• (1130)

Dre Judith Samson-French: Nous ne respectons pas les règles de l'OIE. Nous ne respectons même pas notre Loi sur la santé des animaux lorsqu'il s'agit d'animaux qui ne devraient pas toucher le dessus de la caisse. Nous ne respectons pas non plus l'IATA, et nous avons dû faire une exception au Canada pour expédier nos chevaux en vrac dans des caisses en bois, parce que nous ne sommes pas en mesure de respecter les règlements de l'IATA. Nous avons dû faire une exception pour le Canada afin de pouvoir les expédier par avion. Cela n'a aucun sens.

Cependant, peu importe ce que dit l'IATA et peu importe... l'exception canadienne, les chevaux devraient être compatibles. Ils devraient être socialisés. Ils devraient pouvoir se tenir dans une position naturelle sans que leurs oreilles sortent du filet. Dans tous les cas, les chevaux devraient avoir suffisamment d'espace pour garder l'équilibre et se relever sans aide s'ils se couchent. Il leur est impossible de se coucher sans être blessés lorsqu'il y a deux ou trois chevaux autour d'eux, ou qu'ils puissent avancer, reculer et se déplacer latéralement.

Mme Leah Taylor Roy: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Taylor Roy.

Merci, madame Samson-French.

[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 avec nous aujourd'hui.

Madame Samson-French, vous dites que les normes ne sont pas respectées. Toutefois, nous avons reçu des témoins, comme la Dre Ireland, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou

ACIA, qui nous ont dit que les normes étaient respectées. Nous ne savons plus trop qui croire.

Quand vous dites que les normes ne sont pas respectées, parlez-vous des normes canadiennes en matière de transport pour les bêtes ou d'autre chose? Pouvez-vous nous éclairer là-dessus?

Dre Judith Samson-French: Pour ce qui est des normes, qui sont respectées ou non, on parle de la Loi sur la santé des animaux, des normes de l'Organisation mondiale de la santé animale, ou OMSA, et des normes de l'Association du transport aérien international, ou IATA. Dans les trois cas, les règles ne sont pas toutes respectées. On en respecte certaines, mais pas toutes. Pourtant, le respect de toutes ces règles devrait être un minimum.

M. Yves Perron: Je veux être sûr de bien comprendre. On respecte les normes de l'ACIA, mais on ne respecte pas les autres normes. Selon vous, on devrait s'arrimer à ces normes.

Est-ce bien ce que vous dites?

Dre Judith Samson-French: Même dans le cas de l'ACIA, les inspecteurs devraient, avant chaque expédition, vérifier que l'animal est apte à endurer le voyage prévu, qu'il a une bonne santé et que le transport est sécuritaire.

[Traduction]

Comment évaluez-vous l'aptitude à voyager d'un animal qui a une entaille entre ses pattes avant? Les animaux sortent très vite du camion dans une goulotte. Cela se passe la nuit. Si un cheval présente une blessure sous le corps, il est impossible de la déceler. Même notre propre ACIA n'est pas en mesure de réglementer cela. Nous ne pouvons pas évaluer la compatibilité à la vitesse à laquelle ces animaux passent des camions aux rampes de chargement et aux caisses. Cela se fait en quelques secondes.

[Français]

M. Yves Perron: Merci.

Nous devons quand même respecter le travail des vétérinaires de l'ACIA, mais je comprends votre point de vue, madame Samson-French.

Dans le fond, les changements réglementaires de 2019 ne sont pas satisfaisants. Il faudrait nettement améliorer les conditions de transport.

Est-ce bien cela?

Dre Judith Samson-French: C'est bien cela.

Les changements qui ont été faits en 2019 étaient terribles. J'ai vu des chevaux laissés à l'aéroport à -20 et à -30 degrés Celsius pendant 12 heures à l'extérieur. J'ai vu des chevaux de plus de 14 mains de hauteur transportés ensemble. Les changements n'ont pas du tout été suffisants.

M. Yves Perron: Merci beaucoup de votre témoignage, Dre Samson-French.

Comme parlementaires, nous questionnons l'ensemble des témoins, et nous évaluons chacun des points de vue par la suite.

Madame Woods, vous connaissez bien le domaine. Comment réagissez-vous quand vous entendez des gens remettre les choses en question comme cela, quand on dit que les conditions de transport ne sont pas bonnes?

Pensez-vous qu'il faut encore améliorer les choses?

[Traduction]

Mme Jennifer Woods: Je trouve cela très frustrant. Par exemple, pour ce qui est des animaux qui n'ont pas assez d'espace et des entorses aux normes, nous respectons les normes. Personne n'a fourni d'information indiquant que nous ne respectons pas les normes établies par l'IATA. J'ai des renseignements montrant que nous les respectons.

Pour les chevaux qui vont au Japon, c'est trois par caisse, selon les normes de l'IATA. Ils ont besoin de 1,73 mètre carré. Nous leur donnons 2,12 mètres carrés, donc nous dépassons l'IATA, la Loi sur la santé des animaux, les recherches de Whiting et les codes de pratique. Nous les surpasons.

Je trouve très frustrant qu'on nous dise sans cesse que les chevaux manquent d'espace, mais personne ne nous a jamais dit de combien d'espace ils disposent. C'est simplement qu'ils ont l'air à l'étroit. Ils ont beaucoup d'espace au-dessus de la tête. Nous nous conformons entièrement aux normes de l'IATA. Je siège aux comités CR2 et CR3 qui rédigent ces normes. La tête ne peut tout simplement pas être en contact continu avec le toit. Les oreilles des chevaux qui sont dans les stalles touchent le toit, alors nous nous conformons aux normes.

L'information que je vous fournis est fondée sur le fait que j'étais là, juste à côté de la remorque, aux côtés de l'ACIA. L'ACIA ne le sait peut-être pas, mais je vérifie l'ACIA dans le cadre de mon audit. Je vérifie nos normes de bien-être. Nous voyons la condition physique des chevaux. Je suis au parc d'engraissement lorsque les chevaux sont chargés. Ces chevaux vivent toujours ensemble. Ils ne deviennent pas soudainement des étrangers les uns pour les autres pendant le trajet dans la remorque.

L'une des meilleures façons dont j'essaie d'expliquer cela aux gens — et je le documente lors de mon audit —, c'est en fonction du temps que prend le chargement. Je le chronomètre à partir du moment où la barrière s'ouvre jusqu'au moment où la barrière se ferme sur la caisse. Combien de temps faut-il pour mettre ces trois chevaux dans cette caisse? À Winnipeg, c'est 17 secondes. À Calgary, c'est environ 22,5 secondes, parce qu'il y a juste un peu plus de distance à parcourir.

On ne peut pas entasser trois chevaux de trait qui ne se connaissent pas et qui ne veulent pas s'entendre dans un conteneur en si peu de temps.

• (1135)

[Français]

M. Yves Perron: Le gouvernement pourrait-il envisager d'améliorer encore davantage les conditions de transport pour satisfaire les gens qui trouvent que les règles ne sont pas suffisantes?

Des gens disent que les chevaux de compétition, par exemple, sont transportés dans de meilleures conditions que celles prévues pour d'autres animaux, et que l'accompagnement est mieux organisé.

Cela est-il envisageable?

[Traduction]

Mme Jennifer Woods: Il y a toujours place à l'amélioration partout.

Ma devise pour mon entreprise est: « Nous apprenons mieux et nous faisons mieux. »

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Perron.

[Traduction]

Merci, madame Woods.

[Français]

Monsieur MacGregor, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Je tiens à remercier tous nos témoins d'avoir aidé le Comité à étudier ce projet de loi.

Monsieur le premier témoin, j'aimerais commencer par vous. Merci de nous avoir fait part de votre point de vue.

Un de nos témoins précédents a mentionné que l'exportation de chevaux vivants pour l'abattage est une industrie relativement nouvelle au Canada. Pouvez-vous dire au Comité depuis combien de temps votre famille travaille dans ce secteur?

Témoin 1: Vingt ans.

M. Alistair MacGregor: Au cours de ces 20 années, quelle proportion de votre revenu agricole provenait, en gros, des chevaux destinés à l'exportation? Donnez-moi seulement un pourcentage, ou un chiffre approximatif.

Témoin 1: C'est probablement 40 %, grosso modo.

M. Alistair MacGregor: Je siège à ce comité depuis six ans. Dans toutes les formes d'élevage, les producteurs et les éleveurs se plaignent depuis longtemps de l'effritement de la capacité de transformation au Canada. L'industrie bovine, en particulier, est dominée par deux géants, JB et Cargill, et beaucoup de petites collectivités ont vu disparaître leurs activités de transformation et les possibilités économiques qui en découlent.

Je me demande si, dans les communautés autochtones, en particulier les communautés métisses, lorsque vous constatez que les parcs d'engraissement et les usines de transformation sont tous situés à l'étranger, vous avez déjà eu des conversations au sujet des débouchés économiques qui sont perdus ici au Canada, et de la possibilité de faire de la transformation dans notre pays. La promotion de la résilience économique au sein des communautés autochtones a-t-elle déjà fait l'objet de discussions?

Témoin 1: J'ai entendu dire qu'il y avait eu des discussions à ce sujet dans le passé, mais je ne sais pas où elles en sont aujourd'hui ou si le sujet est clos. Je pense que la priorité, pour de nombreux Autochtones, c'est d'assurer leur survie au jour le jour, sans trop se préoccuper de l'avenir.

M. Alistair MacGregor: Verriez-vous d'un bon oeil que le gouvernement s'engage sérieusement à renforcer cette capacité de transformation?

• (1140)

Témoin 1: Oui, bien sûr.

M. Alistair MacGregor: D'accord, je vous en remercie.

Madame Woods, je vous remercie également de votre présence.

J'ai quelques questions à vous poser en tant que profane. En général, quel type d'aéronefs utilise-t-on pour transporter les chevaux? J'emprunte fréquemment l'avion, mais je voudrais savoir s'ils sont transportés à bord d'aéronefs dont la queue se soulève pour faciliter leur chargement. Je suis simplement curieux de savoir à quoi ressemblent ces avions.

Mme Jennifer Woods: Et bien, tout dépend de la cargaison. J'en parle dans mon mémoire. Cela dépend de la cargaison. Air Canada utilise un 767. Lors de réunions précédentes, on a dit que cet avion ne peut transporter que 18 chevaux à la fois. C'est le nombre maximal. En fait, c'est parce que ces avions ne peuvent contenir que six palettes. C'est pour cette raison. Ce n'est pas par souci de bien-être des animaux ou quoi que ce soit d'autre.

Prenons l'exemple du Boeing 747-800. Ces avions transportent 90 chevaux: 30 palettes de 3 chevaux. Les chevaux sont dans des caisses également. Il ne s'agit pas seulement de nos chevaux. Les 747-400 peuvent transporter 28 palettes, soit 84 chevaux. Les Boeing 777 peuvent transporter 81 chevaux sur 27 palettes. Nous pouvons expédier de gros chargements. Cela dépend. Certains avions ont un mécanisme de chargement par le nez, d'autres pas.

M. Alistair MacGregor: Pendant que j'attends un vol, il m'arrive souvent d'observer le chargement des avions. Quand vous parlez de palettes, vous voulez dire que les chevaux sont confinés dans des caisses posées sur une palette qui est déplacée au moyen d'un mécanisme de levage et ensuite placée dans la soute.

Mme Jennifer Woods: Oui. J'ai des vidéos de tout ce processus, mais je n'en ai malheureusement pas apporté ici.

Oui, c'est ce qui détermine la taille de la palette. Les palettes utilisées pour transporter les chevaux dans des stalles sont de la même taille que celles utilisées pour les chevaux transportés hors stalle, mais leur taille doit être adaptée au transpalette pour leur déplacement à l'aéroport. Elles sont ensuite hissées à l'aide d'un chariot élévateur ou d'une rampe de chargement, puis roulées dans l'avion et ensuite dans la soute. Je vous transmettrai volontiers les photos et des vidéos.

M. Alistair MacGregor: Merci. Ces avions ne sont pas spécialement conçus pour le transport de chevaux. Ils peuvent transporter d'autres marchandises au besoin.

Mme Jennifer Woods: Oui, ce sont des avions-cargos.

M. Alistair MacGregor: Ce sont des avions-cargos.

Mme Jennifer Woods: Les chevaux qui sont exportés vers le Japon pour leur viande sont transportés dans les mêmes types d'aéronefs que les chevaux de compétition ou d'équitation.

M. Alistair MacGregor: Vous avez mentionné que certains gros appareils peuvent transporter plus de 80 chevaux. Vous avez dit que certains gros modèles peuvent en transporter autour de 90.

Mme Jennifer Woods: Oui.

M. Alistair MacGregor: Dans un avion de cette taille qui transporte autant de chevaux, combien d'accompagnateurs équins devrait-il y avoir à bord?

Mme Jennifer Woods: Selon le règlement de l'IATA, il doit y en avoir un par palette. Pour deux palettes et plus, il revient à la compagnie aérienne et aux expéditeurs d'en déterminer le nombre. Cela dépend également du nombre de sièges disponibles. Il faut aussi s'assurer que des sièges d'appont sont disponibles pour que les pilotes puissent se reposer, ce qui restreint encore plus le nombre. Dans certains avions, il n'y a que 4 ou 5 préposés, tandis que dans d'autres, il peut y en avoir 11. C'est vraiment...

M. Alistair MacGregor: Leur nombre peut donc varier entre 4 et 11.

Mme Jennifer Woods: Ils ne sont pas tellement nombreux, car d'autres personnes peuvent avoir besoin de ces sièges, notamment les membres d'équipage qui les utilisent également pour se reposer. Cela dépend de la situation.

M. Alistair MacGregor: J'ai une dernière question.

Compte tenu de la façon dont les avions sont chargés, y a-t-il généralement de l'espace pour que les accompagnateurs équins puissent déplacer vers l'arrière de l'avion et maintenir un contact visuel avec les chevaux durant toute la durée du vol?

Mme Jennifer Woods: Oui, ils peuvent se déplacer entre les palettes. J'ai aussi des vidéos et des photos de cela.

J'ai une dernière remarque à faire pour que les gens comprennent bien. Un témoin a dit que le transporteur ne transportait pas plus de 18 chevaux. À ce jour, la cargaison la plus importante était de 89 chevaux de course. Comme je suis originaire de Calgary, je peux vous dire que le plus gros contingent de chevaux provenant de Spruce Meadows sera de 67 chevaux. Nous en transportons donc en grand nombre de cette façon.

Le président: Je vous remercie, monsieur MacGregor et madame Woods.

Nous passons maintenant à M. Steinley qui dispose de cinq minutes.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): Merci beaucoup. Merci également aux témoins de leur présence.

Contrairement à mon collègue libéral, je pense qu'il n'y a qu'un seul ensemble de faits, et non deux.

Madame Woods, vous venez de dire que les préposés ont un contact visuel constant. Ils peuvent surveiller les chevaux durant le vol. Des témoins ont pourtant dit au Comité que les chevaux expédiés au Japon étaient laissés sans surveillance.

Est-ce carrément faux?

Mme Leah Taylor Roy: [Inaudible]

Mme Jennifer Woods: Oui, c'est faux. Ils sont surveillés.

Les accompagnateurs ont l'expérience des chevaux. Ils sont aussi compétents que ceux qui accompagnent les autres chevaux.

● (1145)

M. Warren Steinley: Vous avez dit avoir assisté personnellement au chargement de ces chevaux. Vous ne l'avez pas vu dans des vidéos, vous étiez vraiment sur place pour observer le chargement des chevaux. Est-ce exact? Vous avez dit que cette opération avait duré 17 secondes à Winnipeg. À Calgary, le chargement de trois chevaux dans une caisse a duré 22 secondes.

Mme Jennifer Woods: Oui.

M. Warren Steinley: Avez-vous constaté des signes de stress durant le chargement des chevaux?

Mme Jennifer Woods: Non.

En fait, il peut y avoir plus de signes de stress quand les accompagnateurs essaient de faire entrer les chevaux dans les stalles. Les chevaux sont claustrophobes par nature. Ils n'aiment pas être confinés dans des espaces clos. Quand vous les mettez dans une caisse avec des compagnons, le chargement se fait assez rapidement.

Je serais ravie de vous montrer une vidéo que j'ai faite durant le chargement des chevaux dans des caisses afin que vous voyiez comment cela se passe. Oui, c'est la durée moyenne du chargement.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup.

Je sais que ma collègue libérale essaie constamment de m'interrompre parce qu'elle est contrariée d'entendre les faits réels, mais pouvez-vous me dire...

Le président: Monsieur Steinley, je vais vous interrompre. J'ai arrêté le chronomètre à 15 h 30 précise. Il y a eu des échanges de part et d'autre, mais assurez-vous de vous adresser directement au témoin. Je demande à mes collègues de s'abstenir de faire des commentaires ou de les faire à l'extérieur de cette salle.

Poursuivez, monsieur Steinley.

M. Warren Steinley: Je pense que nous n'avons pas besoin de sortir de la salle. Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à ce que cela figure au compte rendu comme étant une information factuelle provenant d'une personne qui était sur place, au lieu de nous appuyer sur des vidéos et des oui-dire. Je veux que ce soit clair, parce qu'un des témoins a affirmé que nous ne respectons pas cette norme nationale.

Pouvez-vous corriger cette affirmation, madame Woods?

Mme Jennifer Woods: Oui. Nous respectons les normes nationales qui découlent de 45 vérifications du bien-être des animaux intégrant tous les règlements internationaux et nationaux.

M. Warren Steinley: À votre avis, quel est le but de ce projet de loi? Est-ce que nous sommes en train de nous engager sur une pente glissante dans une tentative de mettre fin à l'agriculture animale?

Mme Jennifer Woods: Oui. Je crois que le but était de créer un précédent. Dans son site Web, l'un des fervents promoteurs de ce projet de loi, qui est à l'origine de la pétition, affirme, pour expliquer pourquoi il se porte uniquement à la défense des chevaux, que ces derniers jouent un rôle essentiel dans ce mouvement. Il dit que si la société et nos législateurs se mettent d'accord pour dire que nous ne devons pas abattre ni manger des chevaux, selon toute logique, l'étape suivante consistera à se soucier du bien-être de tous les animaux destinés à l'alimentation.

Quand nous avons directement demandé aux défenseurs du projet de loi C-355 s'il n'aurait pas été plus efficace de supprimer la mention « par voie aérienne », ils ont répondu que l'expérience leur a appris que s'ils en demandent trop au gouvernement, ils risquent de ne rien obtenir. Ils affirment qu'il est plus facile d'atteindre leurs objectifs en avançant à petits pas, parce que de cette manière, les entreprises sont moins portées à essayer de convaincre leurs dirigeants que les mesures prises sont trop sévères ou injustes.

Ils ajoutent que dès que le projet de loi C-355 sera adopté, la Canadian Horse Defence Coalition et d'autres organisations aux vues similaires continueront de s'opposer, pour les mêmes raisons, à l'abattage de chevaux et à leur exportation par n'importe quel mode de transport.

Comme le dit le vieil adage, s'ils vous montrent leur vraie nature, croyez-les. Quelqu'un a carrément dit qu'ils voulaient établir un précédent.

M. Warren Steinley: Merci beaucoup.

Témoin 1, avez-vous eu une discussion avec le député qui a présenté ce projet de loi aujourd'hui?

Témoin 1: J'ai assisté à une réunion qu'il a convoquée. Ce n'est pas lui qui m'a invitée, mais d'autres participants à cette réunion.

M. Warren Steinley: Je vous remercie de votre présence.

J'ai grandi sur une ferme et j'adore les animaux. Nous avons toujours bien bien traité nos animaux.

Pouvez-vous décrire comment vos chevaux sont traités? Quand j'étais jeune, nous étions présents durant la période du vêlage ou du poulinage pour nous assurer que tout se passait bien. Pouvez-vous nous décrire comment vous traitez vos nouveau-nés et comment vous élevez-vous vos animaux? Ils font partie de la famille.

Témoin 1: C'est exact.

Durant la saison du vêlage et du poulinage, je me demande souvent où est mon groupe de défense? Qui va venir à mon secours?

C'est une perte de sommeil et de temps, c'est pénible. Nous dépensons des dizaines de milliers de dollars en frais de vétérinaire, en médicaments, en équithérapie, en chiropraxie et en dentisterie pour nos chevaux, sans parler du ferrage.

Le président: Malheureusement, votre temps est écoulé, monsieur Steinley.

Je vous remercie, témoin 1.

C'est maintenant au tour de M. Louis qui dispose de cinq minutes.

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Je vous remercie. Je remercie également tous les témoins d'être ici, en personne ou en ligne.

J'aimerais poser mes questions d'abord à la Dre Samson-French.

Avec vos 35 années d'expérience comme vétérinaire, vous avez certainement de solides compétences. Vous avez dit avoir été à l'aéroport de Calgary. Comme vous êtes un témoin direct, il est important pour nous de connaître votre opinion.

Je vous ai vu prendre beaucoup de notes, comme si vous vous prépariez à répondre. Notre réunion se déroule dans un format où les échanges sont assez réglementés. Je vais vous donner l'occasion de revenir sur certains commentaires que vous avez entendus et d'y répondre en vous référant à vos notes.

• (1150)

Dre Judith Samson-French: J'ai de sérieuses réserves quant à cette étonnante réglementation et à son respect dans le cas de ces chevaux.

J'ai observé à plusieurs reprises le chargement de chevaux dans les caisses. Tout d'abord, j'ai vu des caisses stationnées à l'aéroport de Calgary pendant des heures et des heures par -20 °C. Je ne sais pas comment cela cadre avec le bien-être animal. Lorsqu'ils sont chargés dans l'avion, je l'ai vu, c'est par la porte latérale. Au Japon, ils ont été déchargés par l'avant.

Nous avons — je ne sais pas — un ou deux préposés, et oui, ils peuvent se déplacer dans l'allée. J'ai accompagné beaucoup d'autres animaux lors de transports, notamment des autruches, ce qui n'a pas été facile. Toutes ces caisses sont entourées de cordes. Comment dans ces conditions peut-on avoir accès en toute sécurité à des animaux en détresse?

On transporte aussi des chevaux de spectacle dans ces caisses. On les gave généralement de nourriture et d'eau, surtout à l'atterrissage ou au décollage, pour les distraire de sorte qu'ils ne réalisent pas vraiment ce qui se passe et ne ressentent pas les changements de pression de l'air. Leurs pattes sont généralement bandées, ce qui est ma principale préoccupation concernant les autres chevaux. Pendant les décollages et les atterrissages, ils essaient de garder leur équilibre et se piétinent les uns les autres. Je ne peux même pas imaginer que des chevaux soient transportés sans que leurs pattes soient protégées.

Je le répète, si les normes sont si élevées... Lorsque je pose des questions et que je transmets l'information sur ces sujets, tout est caviardé. Prendre les chiffres de la mortalité, qui sont très faibles, pour mesurer le bien-être animal revient à placer la barre extrêmement bas et ne tient pas compte de la déshydratation, de l'épuisement ou des blessures. Si nous disons que le taux de mortalité des animaux est nul — et 50 % d'entre eux sont assurés — eh bien, cela place la barre très bas en matière de bien-être animal. Ce sont les rapports qui ne nous parviennent pas.

M. Tim Louis: Je vous remercie.

Nous avons entendu aujourd'hui qu'il n'y a pas de différence entre l'exportation par avion de chevaux vivants pour l'abattage, et le transport de chevaux pour le sport, la compétition, les loisirs ou les spectacles.

Est-ce vrai? Est-il exact que les conditions sont identiques, ou même vaguement semblables?

Dre Judith Samson-French: C'est loin d'être le cas.

Ces chevaux de Spruce Meadows valent une fortune. Il est impossible que leurs propriétaires chargent trois ou quatre chevaux dans une caisse en disant « Bonne chance, rendez-vous après l'atterrissage » et en entourant les caisses de cordes pour que personne ne puisse y entrer. À mon avis, la présence des cordes permet seulement à un préposé de tuer un cheval qui essaierait de détruire sa caisse. Les exigences en matière de bien-être animal pour l'expédition de chevaux de spectacle ne sont pas les mêmes que pour l'expédition de chevaux de boucherie, absolument pas.

Pour moi, la déshydratation est un problème énorme. Les travaux scientifiques nous indiquent que si un animal ne reçoit pas d'eau pendant 24 heures, nous allons voir des signes cliniques de déshydratation. Eh bien, le transport de ces chevaux du parc d'engraissement de l'Alberta jusqu'au Japon dure presque 28 heures. Doit-on partir du principe que tous ces chevaux ont bu d'énormes quantités d'eau et se sont nourris juste avant d'être chargés? Ils peuvent ne pas avoir mangé et bu depuis déjà quatre à six heures, et certains préfèrent ne pas leur donner de nourriture et d'eau, afin d'éviter qu'il y ait trop de crottin et d'urine.

Non, il ne s'agit pas du tout de la même chose.

M. Tim Louis: Merci. Je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Merci, monsieur Louis.

[Français]

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

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Je remercie le témoin 1 d'être parmi nous. J'aimerais lui poser une question.

Lors du premier tour de questions, j'ai posé beaucoup de questions sur les normes.

Est-ce envisageable d'améliorer les normes en matière de transport? Selon vous, serait-ce viable, sur le plan économique, d'investir plus de ressources dans ce domaine?

[Traduction]

Témoin 1: Je ne m'occupe pas tellement des normes de transport. Nous transportons beaucoup de chevaux dans des remorques, et si les normes de transport sont respectées et dépassées, je ne vois pas pourquoi nous devrions leur consacrer plus d'argent.

• (1155)

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

D'après vous, ce projet de loi peut-il créer un précédent?

S'il était adopté, pensez-vous qu'il pourrait donner lieu à une augmentation de la consommation locale de viande chevaline?

Le transport terrestre est-il envisageable, par exemple? Pour l'instant, l'interdiction ne vise que le transport aérien.

[Traduction]

Témoin 1: Le marché national de la viande est très restreint. Si les chevaux ne peuvent pas être exportés par avion, le marché sera inondé de chevaux de boucherie, et il n'y aura pas de marché. C'est préoccupant. Que faire de ces chevaux?

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Madame Woods, on parle souvent du caviardage des documents relatifs au transport. Êtes-vous au courant de cela? Pouvez-vous nous renseigner à cet égard?

Évidemment, en tant que parlementaires, nous sommes tous en faveur de la transparence.

[Traduction]

Mme Jennifer Woods: Je ne fais pas partie de l'ACIA et je ne fais pas partie du gouvernement, mais je sais seulement — je crois — qu'il faut caviarder les noms des gens et certaines choses précises. C'est la loi. Personne n'essaie de cacher quoi que ce soit. En fait, c'est la loi qui précise les détails qui doivent être caviardés. C'est ce que je crois comprendre.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup.

Pensez-vous que l'adoption de ce projet de loi pourrait mener à la fin de la consommation de la viande chevaline? Tantôt, lorsque vous avez parlé d'une espèce d'escalade, est-ce ce que vous vouliez dire?

Je vous demanderais de répondre brièvement.

[Traduction]

Mme Jennifer Woods: Je ne pense pas que cela mettra fin à la consommation de viande de cheval, parce qu'environ trois milliards de personnes dans le monde consomment de la viande de cheval, mais c'est certainement la prochaine étape. C'est l'objectif final. S'ils parviennent à mettre un terme à ceci, ils s'attaqueront ensuite à l'abattage au Canada. C'est très clair.

Le président: Merci, madame Woods, et merci, monsieur Peron.

C'est maintenant au tour de M. MacGregor, puis j'aurai une question à poser.

Allez-y, monsieur MacGregor. Vous avez deux minutes et demie.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse au premier témoin. Vous avez expliqué que vous faites ce métier depuis environ 20 ans. Que faisait votre famille auparavant, et quelles ont été les conditions qui ont rendu cette entreprise possible?

Témoin 1: Nous faisons la même chose, mais nous le faisons à plus petite échelle, et le prix n'était pas ce qu'il est maintenant. Aujourd'hui, le prix de la viande a augmenté, et nous avons donc augmenté le nombre de têtes de bétail.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Docteur Samson-French, je suis déjà allé sur l'aire de trafic lorsque j'ai dû quitter l'aéroport pour monter à bord d'un avion, et je me contenterai de dire que le niveau de bruit dans un aéroport est assez élevé. Nous avons tous très souvent fait l'expérience des niveaux sonores atteints lorsqu'un avion accélère sur la piste et se déplace rapidement.

D'après votre expérience, comment les chevaux réagissent-ils à des niveaux de bruit aussi élevés? Avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

Dre Judith Samson-French: Pour avoir observé les animaux dans les caisses qui sont amenées à l'avion et qui sont ensuite chargées... Même sur le tarmac, il y a d'autres avions qui décollent à côté d'eux pendant qu'ils attendent, et c'est incroyablement bruyant.

Quand on dit que c'est la même chose pour les chevaux de sport, il faut comprendre que les chevaux de sport ont été manipulés; ils ont été dressés. Je suis vétérinaire et lorsqu'un propriétaire se présente à ma clinique avec son cheval, il doit pouvoir le charger et le décharger d'une remorque. Ce n'est pas à moi d'aider le client à charger son cheval. Nous estimons que le dressage est fait.

Ces chevaux ne sont pas du tout dressés pour les conditions de transport. Pour nous, le niveau de bruit est incroyablement élevé. À mon avis, la seule façon d'évaluer la situation à distance avec des jumelles, c'est d'écouter les chevaux. Si les chevaux sont calmes, vous ne devriez rien entendre dans les caisses. Dans ce cas-ci, on entend des coups de pied sans arrêt d'une caisse à l'autre, et je compatissais pour le seul cheval calme qui reçoit aussi des coups de pied. L'intensité des coups de pied qui sont donnés dans les caisses m'indique que ces chevaux ne sont pas paisibles et ne sont pas heureux d'être là.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Le président: Merci, monsieur MacGregor.

Très rapidement, madame Woods, il est possible que des représentants de l'ambassade du Japon viennent témoigner. Vous avez dit vous être rendue au Japon. Il a été suggéré que la transformation des chevaux soit faite ici au Canada et que nous expédiions de la viande au Japon.

Savez-vous quelle est la différence entre une viande de cheval qui serait congelée, et ensuite consommée au Japon et la viande d'un cheval qui serait abattu au Japon? Évidemment, c'est une question de fraîcheur.

Pouvez-vous nous en parler? Savez-vous pourquoi les chevaux sont expédiés au Japon pour y être transformés? S'agit-il seulement de la fraîcheur de la viande ou de la façon dont elle est servie?

• (1200)

Mme Jennifer Woods: Oui, c'est une question de fraîcheur de la viande.

Les carcasses quittent l'usine le jour de l'abattage et sont encore chaudes quand elles sortent. Comme la viande est utilisée pour les sushis, elle doit être très, très fraîche.

Si vous avez déjà mangé des sushis à la viande congelée, vous comprendrez. C'est la raison pour laquelle les Japonais veulent de la viande fraîche.

Les chevaux doivent aussi passer un certain temps sur pied au Japon. Ils doivent y rester, je crois, trois mois pour pouvoir être abattus et transformés. Il y a toute une série de règlements qui déterminent combien de temps ils doivent passer au Japon pour cela.

Le président: La Dre Samson-French a parlé du fait que, bien que les règlements soient les mêmes pour les chevaux de boucherie exportés vers le Japon que pour ce que nous appelons les chevaux de spectacle, et qui sont destinés à Spruce Meadows et ce genre de choses, les conditions réelles dans l'avion peuvent être très différentes.

Pouvez-vous nous donner quelques détails, car d'après ce que j'ai compris des témoignages entendus par le Comité, les règlements sont les mêmes, mais les conditions mises en place par les personnes qui expédient les chevaux peuvent être différentes en fonction de l'usage qui sera fait des animaux. Quelles sont les différences? Je veux vous donner la possibilité de vous expliquer. Vous avez dit que vous aviez pris l'avion et que vous aviez parlé à des préposés.

La Dre Samson-French a parlé du fait que les conditions de stabulation ne sont pas les mêmes.

Y a-t-il quelque chose que nous pourrions faire pour améliorer les normes en matière de soins de santé des animaux, même s'il ne s'agit pas de chevaux de spectacle valant un million de dollars?

Mme Jennifer Woods: Je crois qu'il y a toujours place à l'amélioration, où que ce soit, mais même dans le cas des chevaux placés en stalles, les chevaux sont transportés sans entraves et les caisses sont plus grandes. Mon exposé vous montre que la superficie disponible dans une stalle est inférieure à la superficie disponible pour ces chevaux.

Dans une stalle, oui, il y a des cloisons, mais cela cause des problèmes, parce que lorsqu'un cheval panique et se tend, il doit sortir. Les stalles l'empêchent de le faire.

L'une des raisons pour lesquelles ils portent les bottes sur les sabots, c'est qu'ils peuvent se blesser dans les stalles. J'ai cité des recherches à ce sujet dans mon exposé concernant ces blessures. Les chevaux sont plus susceptibles d'être blessés dans une stalle que lorsqu'ils sont transportés sans entraves. Les normes disent qu'il faut les transporter sans entraves, alors y a-t-il place à l'amélioration? Oui, toujours. Nous pouvons toujours étudier la question. C'est à cela que je consacre ma vie.

Le président: Merci.

Enfin, car je ne veux pas abuser du temps qui m'est alloué à titre de président, je m'adresse au premier témoin. Vous avez mentionné la diversité qui caractérise le fonctionnement d'un élevage de poulains et le fait que ces opérations sont liées à d'autres aspects de la ferme.

Pouvez-vous décrire brièvement ces autres aspects? Si vous élevez des juments, à quoi pourraient-elles servir?

Je comprends que vous élevez les poulains pour une autre raison et que vous les expédiez au Japon, mais quelles sont ces autres raisons importantes? D'après votre témoignage, selon ce que j'ai compris, si vous n'exportez pas ces poulains aux fins pour lesquelles ils sont exportés actuellement, ils n'ont peut-être pas beaucoup d'utilité, mais ils sont liés aux autres éléments de votre ferme.

Témoin 1: Oui, toutes nos juments poulinières sont également dressées pour l'attelage, de sorte que si une jument s'avère stérile, on peut la faire travailler en hiver. Elle transporte des balles de foin pour le bétail et nous aide à entraîner d'autres jeunes chevaux.

Une fois les poulains sevrés, il y a des gens qui nous appellent pour nous demander s'ils sont disponibles. Nous répondons oui et les invitons à venir voir. Nous commercialisons les poulains de cette façon également.

Tout ce qui reste, tout ce qui n'a pas été vendu, part chez notre exportateur.

Le président: Merci aux témoins, et merci chers collègues.

Ceci met fin à la réunion avec notre premier groupe de témoins et nous allons bientôt passer au deuxième groupe, alors ne vous éloignez pas trop.

La séance est suspendue pour deux ou trois minutes.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1210)

Le président: Chers collègues, nous allons reprendre. Merci à tous pour cette transition rapide.

Je souhaite la bienvenue au deuxième groupe de témoins. Nous accueillons aujourd'hui, à titre personnel, le Dr Jonas Watson, vétérinaire, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Nous sommes heureux de vous accueillir.

De Overseas Horse Services Ltd., nous accueillons Kenneth Serrien, directeur général, qui nous vient de Calgary, comme je l'ai entendu pendant la déclaration préliminaire.

De la Canadian Equine Exporters Association, nous accueillons William Shore et Kevin Wilson.

Nous sommes heureux de vous accueillir. Merci d'être ici en personne.

Nous allons passer directement aux déclarations préliminaires, pour un maximum de cinq minutes. Nous passerons ensuite aux questions.

Je vais commencer par le Dr Watson, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

Dr Jonas Watson (vétérinaire, à titre personnel): Bonjour et merci de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité.

Je suis ici aujourd'hui en qualité de vétérinaire, de propriétaire de chevaux et comme membre de la grande majorité des Canadiens qui s'opposent à l'exportation de chevaux vivants.

Les chevaux canadiens expédiés au Japon pour être abattus sont privés de nourriture pendant l'intégralité du transport, qui peut durer jusqu'à 28 heures, voire davantage. Nous pouvons présumer que la prévalence de la faim prolongée chez ces animaux est élevée et qu'elle augmente en gravité à mesure qu'ils voyagent. Après seulement 12 heures de transport sans nourriture, les chevaux courent un risque accru de développer des troubles gastro-entériques douloureux comme une ulcération de l'estomac.

Ces chevaux sont également privés d'eau pendant toute la durée du voyage. Des biomarqueurs physiologiques de la déshydratation ont été détectés chez les chevaux après seulement une heure de privation d'eau. La soif prolongée entraîne la déshydratation, l'inconfort et la souffrance.

Comment un cheval vit-il le fait de passer 28 heures sans nourriture et sans eau? C'est probablement très semblable à ce que vous pourriez ressentir après avoir passé toute la journée assis dans un avion sans même un bretzel ou un soda au gingembre.

En 2022, le groupe de travail de l'Autorité européenne de sécurité des aliments sur la santé et le bien-être des animaux a recommandé que, pendant le transport, les chevaux aient un accès constant à la nourriture et à l'eau, ou qu'ils y aient accès à intervalles réguliers d'au plus quatre heures, pour une période de trente minutes.

Les coliques post-transports sont un phénomène qui peut apparaître quelques heures après le voyage. Les urgences liées aux coliques post-transports nécessitent l'intervention immédiate d'un vétérinaire. Si des coliques se développent pendant le transport outremer, il n'y a pas grand-chose à faire. Nous n'avons aucun moyen de savoir combien de chevaux exportés par le Canada subissent ce sort à cause du transport, ni comment ils sont traités, ni même s'ils le sont.

Les voies respiratoires sont l'un des systèmes physiologiques les plus sensibles aux infections chez les chevaux après le transport sur de longues distances. Des troubles respiratoires cliniques, comme la pleuropneumonie ou la fièvre des transports, ont été détectés chez les chevaux après des voyages de seulement 10 heures.

Une étude publiée en 2016 dans *The Veterinary Journal* a montré que la prévalence de la fièvre des transports était de 11 % chez les chevaux transportés par avion. La durée du voyage a été confirmée comme un facteur de risque difficile à contrôler en raison des retards de vol et des exigences de quarantaine.

L'une des mesures préventives les plus importantes pour assurer le bien-être des chevaux pendant les déplacements est de les habituer et de les entraîner à monter par eux-mêmes dans le véhicule, ce qui aide à minimiser le stress lié au transport et à réduire l'incidence des comportements problématiques et des blessures. Ce genre d'entraînement est effectué par les chevaux de grande valeur utilisés dans des sports comme le saut d'obstacles et d'autres compétitions.

Les chevaux que nous envoyons au Japon, par contre, n'ont pas été habitués au transport quel qu'il soit, car ils ont passé toute leur courte vie dans un parc d'engraissement. Les animaux sont stressés avant même de quitter le sol canadien, comme en témoigne leur état lorsqu'ils descendent des camions.

Des vidéos filmées dans ma ville natale, Winnipeg, montrent des manutentionnaires de l'aéroport qui tentent de faire descendre des chevaux à l'aide de longs bâtons en les aiguillonnant à travers des trous dans les parois de la remorque. Pousser et aiguillonner ainsi les chevaux de façon répétée constitue un mépris total du bien-être animal, et ce, malgré l'affirmation de l'Agence canadienne d'inspection des aliments selon laquelle ces chevaux sont sous la surveillance permanente de ses agents jusqu'à leur départ.

L'ACIA a également été interrogée devant le Comité au sujet de la compatibilité des chevaux lorsqu'ils sont entreposés ensemble pour le transport. Le personnel de l'ACIA vous a tous indiqué que la détermination de la compatibilité des cohortes repose uniquement sur l'uniformité de la taille. Cela veut dire que si quatre chevaux de même taille, mais de tempéraments incompatibles, sont placés dans la même caisse pour le voyage, il leur appartient de ne pas se battre, de ne pas se donner de coups de pied ou de ne pas se mordre.

J'aimerais souligner que chacun de ces dangers — tempérament des chevaux, séparation d'avec les autres chevaux et regroupement avec des chevaux inconnus — fait partie des nombreux dangers que l'Autorité européenne de sécurité des aliments a identifiés comme ayant des conséquences négatives sur le bien-être pendant le transport.

Enfin, n'oublions pas où finissent ces chevaux. Ils se retrouvent au Japon, un pays qui a un bilan lamentable en matière de bien-être animal.

Parmi les exemples du mauvais traitement des animaux au Japon, mentionnons le soutien continu de ce pays à la chasse commerciale à la baleine, l'élevage d'ours pour le marché illégal de la vésicule biliaire et la chasse annuelle aux dauphins lors de laquelle les dauphins sauvages sont soit découpés vivants pour la viande, soit capturés et expédiés dans le monde entier pour passer leur vie en captivité et nager avec des touristes.

Plus près de nous, je crois beaucoup plus en l'engagement du Canada à l'égard du bien-être animal. J'ai beaucoup de respect pour les agriculteurs canadiens et les travailleurs essentiels qui nourrissent notre pays et le monde entier. Cependant, l'industrie de l'exportation de chevaux vivants ne nourrit pas les Canadiens. Elle répond à la demande d'un marché étranger ultra-élite, dont les besoins gustatifs spéciaux ont eu la priorité sur la santé, la sécurité et le bien-être des chevaux canadiens.

Le serment que j'ai prêté comme vétérinaire m'oblige à promouvoir le bien-être animal et à prévenir la souffrance des animaux. L'industrie de l'exportation de chevaux vivants est cruelle envers les animaux et va à l'encontre des valeurs de la plupart des Canadiens. Par conséquent, j'appuie le projet de loi C-355 et j'espère que vous allez tous écouter vos électeurs et veiller à son adoption.

Merci.

• (1215)

Le président: Merci, docteur Watson.

Nous passons maintenant à M. Serrien. Allez-y.

M. Kenneth Serrien (directeur général, Overseas Horse Services Ltd.): Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, je m'appelle Kenneth Serrien et je suis le directeur général d'Overseas Horse Services Ltd.

Overseas Horse Services Ltd. est une entreprise qui organise des transports par avion de chevaux sportifs et de chevaux de compagnie au Canada. Nous acheminons par avion des chevaux partout dans le monde, à destination et en provenance du Canada, depuis 2008. Notre entreprise s'occupe de tout pour faciliter l'importation et l'exportation de ces chevaux, comme la quarantaine, la stabulation, les analyses sanguines, les documents vétérinaires et la logistique générale.

Les chevaux sportifs — utilisés pour la course, le dressage ou le saut d'obstacles — et les chevaux de compagnie et les activités connexes, qui comprennent la vente de chevaux ainsi que le transport terrestre et aérien, génèrent environ 150 millions de dollars par année au Canada. La plus grande partie de cet argent provient de grandes compétitions comme Spruce Meadows, Thunderbird Showpark, la Royal Winter Fair, Wesley Clover Parks, le saut d'obstacles des ligues majeures et l'hippodrome de Woodbine, qui dépendent tous grandement de la capacité d'importer et d'exporter des chevaux par voie aérienne. À l'heure actuelle, environ 1 000 chevaux sont exportés du Canada et importés au Canada par avion chaque année, et bon nombre d'entre eux sont expédiés pour participer à ces compétitions.

Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de m'adresser au Comité et de vous faire part de l'opinion de mes collègues et de moi-même au sujet du projet de loi C-355, car ce projet de loi peut avoir de graves conséquences sur le transport aérien des chevaux sportifs et des chevaux de compagnie.

Veillez noter qu'il existe une différence importante entre la manipulation des chevaux sportifs ou des chevaux de compagnie et celle des chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage. Tous les chevaux que nous transportons sont habitués à être manipulés et ont été dressés. Ils sont habitués à être transportés régulièrement par route ou par avion. Par conséquent, nous pouvons charger ces chevaux de façon sécuritaire dans l'avion, dans des stalles d'écurie compartimentées, avec un maximum de trois chevaux par compartiment. Les chevaux destinés à l'abattage, cependant, ne sont pas habitués à la manipulation régulière et n'ont pas reçu de dressage comportemental de base. Par conséquent, ils nécessitent un protocole de chargement différent.

Voici certains de mes commentaires concernant le projet de loi lui-même.

Tout d'abord, j'aimerais faire un commentaire au sujet de la déclaration qui est proposée. Les pilotes et les agents l'ASFC n'ont pas d'expertise en matière de comportement des chevaux. Ils ne savent pas si un animal est en détresse ou non. Ils ne savent pas distinguer un cheval sportif ou un cheval de compagnie d'un cheval destiné à l'engraissement et à l'abattage. Par conséquent, il n'est pas réaliste et pourrait s'avérer risqué de s'en remettre à eux pour prendre des décisions concernant le bien-être des chevaux pendant le transport. Avant chaque exportation, nous soumettons déjà une déclaration d'exportation au moyen du Système canadien de déclaration des exportations, le SCDE, qui fait partie de l'ASFC et de Statistique Canada. Nous faisons déjà des déclarations d'exportation et nous fournissons tous les renseignements à l'ASFC et à Statistique Canada. Comme je l'ai dit, je suis préoccupé par la mise en œuvre de ce processus, d'autant plus que les avions-cargos ont des horaires très irréguliers et souvent changeants.

Le deuxième point que j'aimerais aborder est la rétention. Le projet de loi demande que le préposé en chef des douanes de chaque aéroport retienne un cheval jusqu'à ce qu'il ait reçu une copie de la déclaration. Là encore la mise en œuvre me préoccupe. Comment et où ces chevaux seront-ils retenus dans les aéroports? La plupart des aéroports n'ont pas les installations nécessaires pour retenir les chevaux. À Calgary, nous avons un établissement spécialisé pour animaux qui permet de retenir 12 chevaux à la fois. L'aéroport Pearson de Toronto ne peut retenir que trois chevaux, mais d'autres aéroports qui traitent régulièrement des chevaux destinés à l'exportation, comme les aéroports de Vancouver, de Montréal, d'Ottawa, de Hamilton, etc., n'ont pas ces installations. Vous ne pouvez pas retenir un cheval sans avoir des installations de rétention adéquates, car cela compromet grandement la santé du cheval et serait également considéré comme inhumain et dangereux pour le personnel.

De plus, comme les chevaux sont en quarantaine, vous ne pouvez pas les ramener à leur lieu d'origine au Canada. Il y a beaucoup d'étapes à franchir pour transporter des chevaux par avion depuis le Canada — par exemple, les protocoles de quarantaine, les tests, les documents vétérinaires et le transport par camion —, alors la rétention des chevaux pourrait avoir de graves conséquences pour le transport lui-même et pour le personnel de l'ACIA qui supervise ces déplacements.

La dernière chose dont j'aimerais parler, c'est la partie du projet de loi qui porte sur les « renseignements faux ou trompeurs ». Je ne suis pas certain de la façon dont cela peut être appliqué et évalué. Les compagnies de transport et les compagnies aériennes dépendent entièrement des renseignements fournis par le client ou le propriétaire du cheval au sujet de l'exportation. De plus, comment pouvons-nous savoir où le cheval aboutira à l'étranger? Il n'y a pas de traçabilité au Canada, ni dans l'Union européenne ou ailleurs dans le monde.

• (1220)

Voilà certaines de mes préoccupations après avoir lu ce projet de loi. À mon avis, la mise en œuvre de ce projet de loi nuirait grandement au processus d'exportation de chevaux du Canada à des fins de démonstration et de compagnie.

Je vous suis très reconnaissant de m'avoir donné l'occasion de parler de cette question.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer à la Canadian Equine Exporters Association.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Kevin Wilson (trésorier, The Canadian Equine Exporters Association): Merci, monsieur le président, de m'avoir invité à prendre la parole devant le Comité. Je représente la Canadian Equine Exporters Association.

Nous tenons d'abord à faire savoir que notre industrie estime que le projet de loi n'a pas fait l'objet de consultations sérieuses et suffisantes auprès des intervenants de l'industrie — exportateurs, producteurs, communautés des Premières Nations et pilotes de ligne — avant sa présentation au Parlement.

Bien que certains membres du Comité aient accepté de nous rencontrer, 45 minutes ne suffisent pas pour vraiment comprendre les conséquences économiques du projet de loi pour les familles d'agri-

culteurs au Canada ou ses immenses répercussions sur le bien-être des animaux.

Preuve en est cette idée fautive voulant que les chevaux n'aient que 18 mois lorsqu'ils sont exportés. Nous ne savons vraiment pas d'où le gouvernement tient cette information tout à fait inexacte. Les contrats d'exportation actuels stipulent que les chevaux doivent avoir entre 24 et 36 mois avant d'arriver au Japon.

La disparition des revenus tirés de ces chevaux spécialement élevés comme bêtes de trait nuit à l'économie canadienne et à ces familles.

Monsieur le président, le projet de loi ferait surgir un énorme problème de bien-être pour les quelque 13 000 chevaux de trait que représente ce marché.

Que sont censés faire les éleveurs de ces juments, étalons et poulains dans lesquels ils ont investi pour nourrir leur famille? Nulle part dans le projet de loi est-il question d'indemnisation pour ces éleveurs. La semaine dernière, les acheteurs de chevaux d'abattage canadiens offraient moins de 8 % de la juste valeur marchande actuelle des poulains que nous proposons à nos clients.

Aucun membre du Comité ne veut parler des poulains qui naissent à cause de la production d'urine de jument gravide dans l'Ouest du Canada. Au cas où on ne le saurait pas, cette urine est une source d'ingrédients pharmaceutiques très recherchés en médecine moderne.

Mon prochain point, monsieur le président, porte sur les campagnes bien financées de défense des droits des animaux qui ont fait appel à des célébrités pour promouvoir leur cause auprès du public en se fondant sur des faussetés et une présentation inexacte des faits. Ces campagnes touchent des cordes sensibles chez bien des Canadiens, mais elles ne reposent pas sur des faits réels.

Par exemple, on a dit au Parlement que les États-Unis avaient interdit la pratique en question. Rien de plus faux. Aujourd'hui, l'USA peut toujours délivrer des autorisations d'exportation vers le Japon.

L'enjeu n'est pas le transport des animaux, mais leur utilisation finale. Nous avons entendu les témoignages de professionnels indépendants de l'ACIA et de l'experte en bien-être des animaux Jennifer Woods, qui a observé sur place le chargement des animaux à la ferme. Ces personnes ont conclu que nous dépassons la norme actuelle établie dans la Loi sur la santé des animaux et son règlement d'application. Ce sont les faits, monsieur le président. Les faits et les sentiments, ce sont deux choses différentes.

• (1225)

Y a-t-il un membre du Comité qui a pris le temps de visiter les installations du fabricant des boîtes dans lesquelles nous chargeons ces animaux? Qui a pris le temps d'observer sur les lieux le chargement des chevaux dans les avions?

On entend toujours parler du peu d'espace laissé aux animaux. En réalité, l'ACIA, les spécialistes du bien-être animal et les professionnels de l'industrie s'entendent tous pour dire que ce problème n'existe pas. Pourquoi revient-on sans cesse là-dessus?

Les membres du Comité ont-ils préféré faire abstraction des données scientifiques et des faits et croire les affirmations de campagnes appuyées par des célébrités?

Le but ultime de ces campagnes est de faire disparaître carrément l'agriculture animale. Vous ne me croyez pas? Voici une citation de la Canadian Horse Defence Coalition, qui est l'un des principaux intervenants dans ce débat et un acteur central dans l'organisation des pétitions et des envois de courriels dont nous entendons tant parler.

Sur son site Web, à la section de la foire aux questions, on peut lire: « Si la société et les législateurs s'entendent pour dire que nous ne devrions pas exporter ni abattre des chevaux, ni en consommer la chair, alors, logiquement, la prochaine étape consistera à nous intéresser au bien-être de tous les animaux utilisés dans l'alimentation. »

Voilà, monsieur le président. Ne vous y trompez pas: c'est la pointe de l'iceberg. L'agriculture animale est un Titanic, et si le projet de loi est adopté, nous savons tous quel sort l'attend.

Si nous voulons parler de politique d'intérêt public, de signatures recueillies dans la population et de protestations publiques, je rappellerai que le Comité a reçu une lettre signée par plus de 20 organisations agricoles canadiennes reconnues à l'échelle internationale, comme la Fédération canadienne de l'agriculture, l'Association canadienne des bovins et le Conseil des viandes du Canada, pour n'en nommer que quelques-unes. Ces organisations agricoles représentent près de 200 000 entreprises agricoles et familles d'agriculteurs qui s'opposent au projet de loi. Laisser le souci au sujet de l'utilisation finale des animaux et le militantisme animalier extrême dicter la politique agricole de notre pays est une erreur.

Nous, Canadiens et représentants de l'industrie, demandons au gouvernement de se fier aux données scientifiques et aux faits présentés par les spécialistes du bien-être des animaux et l'ACIA, qui ont observé concrètement les méthodes employées.

Nous pouvons discuter et débattre des opinions, mais nous ne pouvons pas contester les faits.

Merci de m'avoir accordé du temps. Mon collègue, M. Shore, et moi serons heureux de répondre aux questions du Comité.

Le président: Nous y arrivons tout de suite, monsieur Wilson.

Je donne maintenant la parole à M. Barlow, du Parti conservateur, qui aura six minutes.

Chers collègues, nous allons essayer de faire deux tours complets, même si cela nous fait déborder légèrement. Je devrai peut-être limiter le temps de parole au deuxième tour, mais je ferai de mon mieux.

Allez-y.

M. John Barlow: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins qui sont là.

Monsieur Wilson, vous avez dit très clairement que vous n'avez pas été consultés. Chose curieuse, l'une des principales questions que nous avons soulevées venait des communautés des Premières Nations et métisses, qui n'ont pas été consultées du tout non plus. Nous avons entendu un témoin métis aujourd'hui, et personne ne lui a posé de questions.

À votre avis, quel a été le niveau de consultation avant que le projet de loi ne soit présenté à la Chambre des communes et renvoyé au Comité? Y a-t-il eu des consultations avant la présentation du projet de loi? Quelles ont été les consultations menées après?

M. Kevin Wilson: D'après ce que nous avons vu, dès qu'on a commencé à étudier le projet de loi, l'opposition ne s'est jamais intéressée à la dimension autochtone, parce qu'elle ne croyait pas qu'elle existait.

Bill Shore et moi représentons de nombreux exportateurs. Nous traitons avec les Mohawks, les Ojibwés et la Métis Nation of Alberta. Avant que le projet de loi ne soit présenté au Parlement, je ne crois pas qu'ils se rendaient compte de ce qu'ils faisaient, car ils prétendaient qu'il s'agissait d'une petite entreprise de seulement quatre personnes.

• (1230)

M. John Barlow: Avez-vous été consultés entretemps ou au préalable par Agriculture et Agroalimentaire Canada?

M. Kevin Wilson: Oui.

Nous avons eu une réunion Zoom qui a duré 45 minutes. De nombreux représentants du ministère l'ont quittée avant la fin.

J'ai lancé une invitation à venir visiter nos installations dans l'Est du Canada pour voir comment les chevaux sont élevés, comment ils sont transportés de chez l'éleveur au parc d'engraissement puis à l'aéroport. Les représentants ont accepté mon invitation, mais, le moment venu de fixer une date, ils avaient tous des conflits d'horaire.

Nous avons proposé des vidéos montrant les chevaux dans les avions, mais ils ont répondu qu'il leur était impossible de les regarder.

Nous avons quitté la réunion très découragés. Nous avons eu l'impression qu'ils ne comprenaient pas l'ampleur de notre industrie. Comme je l'ai dit dans notre exposé liminaire, 45 minutes ne suffisent pas pour discuter des répercussions sur les vétérinaires, les producteurs d'aliments pour animaux, les sociétés de transport et le personnel qui travaillent dans ces installations.

M. John Barlow: Si je vous comprends bien, personne, à Agriculture et Agroalimentaire Canada, n'a accepté votre invitation à prendre l'avion pour voir comment les animaux sont transportés et à venir observer le chargement et le déchargement. Personne ne l'a fait.

M. Kevin Wilson: Non, personne.

M. John Barlow: Nous avons entendu des témoignages, au cours de la dernière heure, selon lesquels on cherche à garder secret ce qui se passe et caviarde l'information.

Il me semble que votre association fait preuve d'ouverture et de transparence en invitant des fonctionnaires importants qui devraient avoir une connaissance pratique de vos méthodes. Vous avez été prêts à leur permettre de voir de leurs propres yeux ce qui se passe; ils n'ont tout simplement pas accepté votre invitation.

Est-ce juste?

M. Kevin Wilson: Nous avons offert de les amener chez les éleveurs dans l'Ouest du Canada, de leur faire voir les pâturages où les poulains sont élevés avec les juments.

Nous avons offert de les amener à l'avion pour observer le chargement des chevaux. Nous avons offert de les amener dans plusieurs parcs d'engraissement. La réponse a toujours été qu'ils nous recontacteraient.

M. John Barlow: Monsieur Serrien, merci beaucoup.

Je vais vous poser une question semblable. Dans quelle mesure le gouvernement vous a-t-il consultés avant de présenter le projet de loi à la Chambre?

M. Kenneth Serrien: Il n'y a eu aucune consultation.

M. John Barlow: L'Animal Transportation Association l'a dit dans son mémoire. Je vais citer très rapidement ce passage:

Sur le plan logistique, le projet de loi C-355 imposera d'importantes difficultés aux transporteurs et aux compagnies aériennes qui transportent des chevaux au Canada. L'exigence voulant que, pour chaque cheval qui quitte le Canada par voie aérienne, on s'assure qu'il n'est pas destiné à l'abattage est sans précédent et apporte des complexités qu'on ne voit pas ailleurs. Elle impose un fardeau supplémentaire aux transporteurs de chevaux et aux compagnies aériennes, car il faut, pour se conformer à la loi, appliquer des processus de vérification rigoureux.

En tant qu'exploitant dont l'activité est axée sur ce transport, non seulement ici, mais aussi à l'échelle internationale, êtes-vous d'accord avec cette affirmation? Pourriez-vous nous en dire davantage sur les répercussions que ces dispositions auront sur l'industrie du transport, par exemple, sur l'ASFC ou les pilotes de ligne?

M. Kenneth Serrien: Oui, je suis d'accord.

À mon avis personnel et selon l'avis de mes collègues, c'est une erreur de remettre la déclaration à l'ASFC ou aux pilotes de ligne, comme je l'ai dit. Le seul organisme gouvernemental qui devrait s'occuper de la question et prendre ces décisions est l'ACIA. C'est le seul qui ait cette responsabilité en vertu de son mandat et l'expérience nécessaire concernant le bien-être des animaux et l'état de santé de ces chevaux. C'est notre opinion. Honnêtement, le travail des pilotes est de piloter l'avion, et le personnel de l'ASFC s'occupe des douanes. Ils n'ont pas l'expérience nécessaire pour prendre des décisions sur le bien-être des animaux et dire si ces chevaux qui sont destinés à l'abattage, sont des chevaux de compagnie ou sont inaptes à voyager. Voilà mon opinion.

M. John Barlow: Oui, si on impose des amendes de 250 000 \$ aux pilotes, ce sera pour eux une responsabilité très onéreuse.

M. Kenneth Serrien: Exact.

M. John Barlow: Il me reste environ 20 secondes.

Enfin, un des experts aurait dit qu'un des problèmes de bien-être est que les chevaux ne peuvent pas se coucher et se reposer pendant le transport. Selon votre expérience, les chevaux ont-ils envie de se coucher pendant le transport? Qu'en pensez-vous?

• (1235)

M. Kenneth Serrien: Non, il ne faut pas que les chevaux se couchent. S'ils le font, c'est qu'ils sont en détresse. Nous voulons toujours que les chevaux restent debout dans leurs stalles pour que nous puissions bien les nourrir et les abreuver. À notre avis, s'ils se trouvent par terre pour une deuxième fois, nous devons communiquer avec le pilote, avec le centre des opérations de la compagnie aérienne. Il faut atterrir d'urgence pour décharger le cheval en toute sécurité et s'assurer qu'il n'a pas de symptômes de détresse. Nous ne voulons pas que les chevaux se couchent.

Le président: Merci, monsieur Serrien. C'est très clair.

À vous, monsieur Carr pour six minutes.

M. Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur Watson, vous avez été président de l'association des vétérinaires du Manitoba, vice-président de la Winnipeg Humane Society et propriétaire de l'une des cliniques vétérinaires les plus importantes et les plus prospères du Manitoba.

Vous consacrez une grande partie de votre temps à travailler bénévolement aux côtés des communautés autochtones du Nord du Manitoba, ce pourquoi vous avez reçu de nombreuses distinctions.

De plus, vous êtes le lauréat du Global Animal Welfare Award. Vous êtes donc l'un des six lauréats du monde entier honorés par cette distinction décernée chaque année. Je mets quiconque ici au défi de remettre en question votre crédibilité en tant qu'expert du bien-être des animaux à la lumière de ces attestations de votre compétence.

Très rapidement, monsieur Watson, appuyez-vous le projet de loi en tant qu'expert du bien-être animal, parce que vous croyez que la pratique actuelle compromet le bien-être des chevaux?

Dr Jonas Watson: Oui, j'appuie le projet de loi pour ces raisons. Je ne suis pas ici pour représenter qui que ce soit d'autre que moi-même comme vétérinaire et personne qui se soucie du bien-être animal.

M. Ben Carr: Merci, docteur Watson.

Le témoin conservateur, M. Wilson, qui disait tout à l'heure que 100 % des experts en bien-être animal s'entendent pour dénoncer le projet de loi, devra peut-être revoir le pourcentage qu'il a indiqué.

Docteur Watson, pouvez-vous nous expliquer comment l'anatomie des chevaux les rend plus vulnérables que d'autres animaux à la perte d'équilibre et au stress pendant le transport aérien?

Dr Jonas Watson: Les chevaux de trait en question ici sont de grands animaux dont le centre de gravité est élevé. Pendant un vol aussi long que ceux dont il est question, ils peuvent fatiguer et être portés à se reposer de deux façons. D'abord, en se tenant sur trois pattes, ce qui fait trépidier, mais ce n'est pas forcément facile à faire tout en maintenant l'équilibre dans un avion en mouvement. L'autre solution serait de se coucher, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable. Il faut aussi que le cheval soit porté à le faire. Les chevaux préfèrent ne pas se coucher dans un environnement inconnu, au milieu du bruit. Il y a donc deux possibilités, dont aucune n'est idéale. Les chevaux ne se reposent donc pas correctement pendant le transport en avion. Ils s'épuisent, ils peuvent se blesser et arriver élopés à destination.

M. Ben Carr: Il y a eu bien des échanges ce matin au sujet des faits, mais la science part du principe que les faits peuvent être présentés et interprétés de manières diverses. On nous a évidemment présenté des interprétations divergentes des faits. Je rejette complètement l'idée que les faits ne peuvent être interprétés que d'une seule manière. L'expert du bien-être animal que vous êtes a clairement exprimé une opinion qui s'écarte d'autres points de vue que nous avons entendus.

Docteur Watson, à la lumière de vos échanges avec vos collègues du Manitoba, du reste du Canada et de l'étranger, pouvez-vous nous dire ce qu'ils pensent du projet de loi? S'ils l'appuient, comment en sont-ils arrivés là en se fondant sur les connaissances scientifiques en médecine vétérinaire dont vous nous avez fait profiter cet après-midi?

Dr Jonas Watson: Certains de ceux qui s'intéressent à cette démarche parlent d'un ensemble précis de faits et d'autres prétendent que la science ne se prononce pas clairement sur certaines questions. Il existe une multitude d'études et de publications, dont certaines rendent compte de recherches récentes sur les chevaux et leur transport par avion et par d'autres moyens. Il existe beaucoup d'information. J'ai certainement consulté des collègues du monde équin et des vétérinaires du gouvernement, dont bon nombre s'opposent au transport d'animaux sur de longues distances. La plupart d'entre eux estiment qu'il y a beaucoup de lacunes dans notre façon de faire.

Si quelqu'un cherche ne serait-ce qu'un exemple d'un résumé très solide des études sur l'exportation de chevaux, je signale que l'Autorité européenne de sécurité des aliments a mis sur pied un groupe d'experts de la santé et du bien-être des animaux en 2022, je crois. Ce groupe a publié un document, *Welfare of equidae during transport*. Il y est question de nombreuses études publiées sur le transport des chevaux, et le document contient de nombreuses recommandations sur la façon de traiter les chevaux transportés par avion et autrement.

• (1240)

M. Ben Carr: Docteur Watson, il me reste environ une minute.

Nous avons beaucoup entendu dire que le taux de mortalité était faible et que cette donnée devrait servir de justification ou de base à l'analyse de la pratique actuelle. En tant que vétérinaire et expert du bien-être animal de renommée mondiale, pensez-vous qu'il est juste ou responsable que le taux de mortalité soit la seule considération dont nous devons tenir compte lorsque nous parlons de la santé, de la sécurité et du bien-être globaux de l'animal?

Dr Jonas Watson: Si le baromètre du bien-être des animaux est le nombre de chevaux morts au bout du voyage — car c'est la mesure dont il s'agit —, c'est honteux. Je serais gêné d'invoquer cette donnée publiquement, car cela trahit une déconnexion totale par rapport à l'idée de bien-être animal. Bien entendu, le bien-être des animaux ne se résume pas au fait que le cheval, ou tout autre animal, meurt ou reste en vie. Je serais gêné de citer les faibles taux de mortalité comme justification de toute conduite liée à l'exportation ou à quoi que ce soit d'autre.

M. Ben Carr: Docteur Watson, je tiens à vous remercier et à souligner que vous avez été le candidat canadien cette année-là pour le prix de l'Association mondiale vétérinaire et que, dans tous les pays du monde, vous avez été choisi comme l'un des six récipiendaires en tant qu'expert du bien-être animal. Nous vous remercions beaucoup de votre contribution. Je suis fier de vous avoir comme représentant vétérinaire canadien ici même et partout dans le monde.

Dr Jonas Watson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Carr.

[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 aujourd'hui.

Monsieur Serrien, vous avez dit qu'il y avait une énorme différence entre le transport des animaux tel que vous le faites et le transport des animaux qui sont destinés à l'abattage. Vous avez notamment parlé d'entraînement.

Pourriez-vous nous éclairer un peu en nous disant d'abord ce qu'est l'entraînement, puis ce que sont les énormes différences?

Selon vous, n'y aurait-il pas lieu d'adapter ou, du moins, d'améliorer le transport des animaux destinés à l'abattage?

[Traduction]

M. Kenneth Serrien: Je vais répondre en anglais, car malheureusement, mon français n'est pas à la hauteur.

Une grande partie des chevaux de compétition et des chevaux de compagnie qui sont transportés sont élevés, entraînés et dressés à ces fins.

Lorsqu'il s'agit de jeunes animaux — dans le cas des chevaux, ce sont des bêtes qui ont moins de 720 jours —, l'entraînement et le dressage sont minimes. Dans ces cas, il est plus facile de les faire voyager par avion en groupe et de les charger en groupe dans des stalles pour qu'ils se sentent à l'aise et en sécurité. C'est aussi beaucoup mieux pour eux. Cette méthode atténue le stress et l'anxiété. C'est pourquoi nous transportons de très jeunes chevaux.

Les chevaux destinés à l'abattage ou aux parcs d'engraissement sont, à notre avis, une race différente. Ce sont des animaux différents. Leur dressage est également minime, voire nul. Il est très difficile de les dresser à cause de leur posture et de leur structure. Il serait peut-être plus facile de parler aux exploitants de parcs d'engraissement, mais à notre avis, il est très, très difficile de commencer à entraîner ces chevaux et à les dresser comme nous le faisons avec les chevaux de compagnie et les chevaux de sport.

C'est la différence. J'espère que cela répond à votre question.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup de ces précisions, monsieur Serrien.

Monsieur Wilson, on entend beaucoup parler des conditions de transport. On retient souvent cet argument pour faire valoir l'interdiction du transport de chevaux destinés à l'abattage.

Des témoins ont affirmé à plusieurs reprises qu'il y avait des différences notables entre le transport d'un animal de compagnie ou de compétition et le transport d'un animal destiné à l'abattage.

Que pensez-vous de ces affirmations?

Les conditions de transport sont-elles si différentes, et ne serait-ce pas là une manière d'attaquer ce problème plutôt que de procéder simplement à l'interdiction totale du transport aérien?

• (1245)

M. Kevin Wilson: Je vous remercie de la question.

[Traduction]

À l'heure actuelle, les normes internationales que nous appliquons régissent le transport des chevaux. Qu'il s'agisse de chevaux de compétition ou de chevaux destinés à être engraisés au Japon, nous sommes fiers de dépasser ces normes. On peut soutenir que les niveaux de stress sont plus élevés ou plus faibles chez les chevaux de compétition ou les chevaux destinés aux parcs d'engraissement, mais je ne crois pas qu'il y ait de moyen de bien mesurer le stress avec une paire de jumelles.

J'ai un autre point à soulever. Certains prétendent que ces chevaux sont trop à l'étroit. Un témoin a déclaré aujourd'hui qu'on chargeait 40 chevaux dans une remorque. La réglementation actuelle en matière de transport exige que nous ne transportions les chevaux que sur des remorques à un seul pont. Aucune remorque ne peut accueillir 40 de nos chevaux d'exportation. On ne fabrique pas ce genre de remorque.

On nous a dit que ces chevaux portent des bandages parce que c'est plus sécuritaire. S'ils ont des bandages, c'est que leurs fers sont en acier. Il faut donc éviter qu'ils ne se frappent les uns les autres.

À l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il y ait une grande différence. Pouvons-nous apporter des améliorations et faire mieux? Oui, nous le pouvons toujours. Notre industrie cherche constamment à s'améliorer.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Vous avez fait mention, dans votre énoncé, de la production d'urine de jument en gestation. Vous êtes le premier témoin à nous parler de cela.

Pourriez-vous nous expliquer de quoi il s'agit? Cela pourrait-il être un effet secondaire du projet de loi qui n'aurait pas été analysé?

M. Kevin Wilson: Je vous remercie de la question.

[Traduction]

L'industrie de l'UJG, c'est-à-dire l'urine de jument gravide, est vitale dans l'Ouest du Canada. C'était autrefois une industrie vitale dans l'Est du pays. En fait, ma famille avait une écurie de 400 juments gravides.

Pendant la gestation, la jument excrète beaucoup d'œstrogène dans son urine. Cette urine est prélevée et transportée par différentes compagnies pharmaceutiques, et elle est utilisée dans la thérapie de substitution hormonale pour les femmes qui souffrent des effets secondaires débilissants de la ménopause. C'est aussi une source d'œstrogènes pour les pilules anticonceptionnelles, et on l'utilise dans beaucoup d'autres produits pharmaceutiques.

Il faut que la jument soit gravide pour qu'on recueille cette hormone dans son urine. Le Canada possède certaines des meilleures normes de soins des animaux dans le secteur de la production d'UJG. Nous en sommes fiers. D'autres entreprises cherchent à venir au Canada pour avoir des sources d'urine de jument gravide afin d'en extraire cette hormone. Si nous perdons ce marché pour les poulains ainsi produits, la réalité est qu'il en naîtra encore. Ils continueront d'être élevés dans les exploitations de cette industrie. Ces producteurs sont liés par des contrats.

C'est pourquoi je pense que le projet de loi... Nous et nos membres vendons plusieurs de ces chevaux chaque année.

Monsieur Shore, avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: Malheureusement, nous n'avons plus de temps, mais vous pouvez intervenir brièvement si vous avez quelque chose à dire.

M. William Shore (président, The Canadian Equine Exporters Association): Oui. Je voudrais parler de la situation qui sera celle des éleveurs lorsque le projet de loi sera en vigueur.

Les poulains nés en 2023 sont toujours chez les éleveurs. Les contrats conclus avec le Japon prévoient qu'ils seront expédiés entre

avril 2025 et mars 2026. Ces juments vont pouliner en avril, mai et juin de cette année. Les contrats pour leur expédition au Japon vont d'avril 2026 à mars 2027. Il n'a pas été question d'une période de transition pour ces éleveurs. Leur gagne-pain et leurs exploitations dépendent de cette industrie, et il n'existe actuellement aucun autre marché pour ces poulains, ces juments ou...

• (1250)

Le président: Merci, monsieur Shore.

Je m'excuse. Le temps est écoulé et je dois passer à M. MacGregor. Le projet de loi n'en parle pas, mais on discute certainement de la forme que pourrait prendre l'indemnisation de ces éleveurs.

Je donne la parole à M. MacGregor. Il aura peut-être des questions à ce sujet.

Monsieur MacGregor, vous disposez de six minutes.

M. Alistair MacGregor: Merci, monsieur le président.

Ce n'est pas à ce sujet en particulier, mais j'ai une question pour M. Wilson.

Je sais que le Japon est notre principal marché d'exportation de chevaux vivants. Y a-t-il d'autres pays qui les acceptent également?

M. William Shore: Il y a eu aussi une livraison en Corée.

M. Alistair MacGregor: Une seule, d'accord.

Le Japon absorbe vraiment 99 % des exportations.

M. William Shore: Oui, c'est exact.

M. Alistair MacGregor: Je crois comprendre que les Japonais préfèrent les chevaux vivants parce qu'ils en font un mets délicat de viande servie crue. C'est un plat assez haut de gamme, n'est-ce pas?

M. William Shore: Effectivement, tout comme le steak Wagyu et d'autres produits haut de gamme.

M. Alistair MacGregor: Est-ce qu'ils préfèrent les chevaux vivants en raison du facteur de fraîcheur?

M. William Shore: Oui, pour eux la fraîcheur de la viande est primordiale.

M. Alistair MacGregor: Le Canada a des usines de transformation pour les chevaux, non? Je crois que nous en avons deux. Est-ce exact?

M. William Shore: Il y en a deux qui détiennent actuellement un permis fédéral. Il y en a une en Alberta, et j'ai parlé à ses propriétaires. Elle sera bientôt vendue, alors elle ne sera pas éliminée.

Depuis qu'il est question du projet de loi C-355, nous avons essayé de communiquer avec beaucoup, beaucoup de petits exploitants de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan pour discuter avec eux de la possibilité de transformer ces chevaux en vue de leur exportation à l'étranger. Dans tous les cas, notre demande a été rejetée. Il n'y a donc pas...

M. Alistair MacGregor: J'ai justement une question à ce sujet. Exportons-nous aussi de la viande de cheval, comme des carcasses de cheval, et en quelle proportion par rapport aux chevaux vivants? Avez-vous une idée approximative des pourcentages?

M. William Shore: Les exportations de carcasses sont loin d'être aussi importantes.

Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais je dirais qu'on ne transforme guère plus de 300 chevaux pour en exporter la viande.

M. Alistair MacGregor: D'accord, il existe donc un marché pour ce produit à l'extérieur des frontières canadiennes.

M. William Shore: Il est très restreint, mais oui.

M. Alistair MacGregor: Merci.

Dans le peu de temps dont je dispose, je vais m'adresser à Overseas Horse Services. J'aimerais revenir sur les points que vous avez soulevés, monsieur Serrien, au sujet du contenu du projet de loi.

Vous avez fait part de trois préoccupations précises dans votre déclaration préliminaire.

Vous avez dit que les pilotes n'avaient pas d'expérience avec les chevaux, et je suis d'accord. Leur spécialité est de faire voler l'avion. Je pense que vous en aviez contre l'obligation de remettre aux pilotes une copie de la déclaration.

Vous avez dit aussi que l'Agence des services frontaliers et les aéroports n'étaient pas vraiment équipés pour garder des chevaux avec le standard de soins qu'ils méritent.

Je crois aussi que vous aviez des préoccupations au sujet de la documentation.

Si nous, à ce comité, apportons des amendements à ce projet de loi pour répondre à ces préoccupations précises que vous avez soulevées, est-ce que vous et votre organisation seriez mieux disposés à l'appuyer? Je veux juste savoir dans quelle mesure vous seriez à l'aise avec le projet de loi si nous arrivions à régler ces problèmes-là en particulier.

M. Kenneth Serrien: Oui.

Pour ce qui est des pilotes et de l'ASFC, je pense que ce ne sont pas les bonnes personnes à qui remettre la déclaration. Je pense que cela doit relever de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA.

Deuxièmement, s'il y a des installations convenables dans ces aéroports pour garder les chevaux... Je parle seulement de chevaux de compagnie et des chevaux de sport; il pourrait s'agir d'un contrat d'affrètement concernant 30 poneys de polo, par exemple, ou 30 chevaux de saut d'obstacles. S'ils ont les installations qu'il faut pour les garder, les nourrir et les abreuver, alors oui, cela fait partie de ce que nous aimerions voir.

Le problème, c'est que bon nombre de ces aéroports n'ont pas les moyens ou l'espace nécessaires pour construire ces installations. Les deux seuls au Canada qui en ont sont ceux de Calgary et de Toronto, mais à ceux de Montréal, d'Ottawa et d'Halifax, il n'y a rien de ce genre, alors nous voyons mal comment leur confier des chevaux.

L'autre problème que nous voyons, c'est la traçabilité. Il n'y a aucune traçabilité. Nous n'avons rien d'autre que les renseignements fournis par le propriétaire du cheval.

• (1255)

M. Alistair MacGregor: Merci. Il me reste seulement 30 secondes, et j'aimerais poser une brève question au Dr Watson.

Docteur Watson, j'ai été sur le tarmac d'un aéroport lorsque j'ai dû sortir de l'aérogare pour monter à bord d'un avion. Nous connaissons tous très bien les niveaux de bruit élevés dans les aéroports et à bord d'un avion lorsqu'il accélère sur la piste.

Pouvez-vous nous parler un peu des niveaux de bruit pour un animal comme un cheval?

Dr Jonas Watson: Le bruit est élevé. D'autres avions atterrissent et décollent pendant que les chevaux débarquent du camion et attendent de monter à bord.

Les chevaux ont l'ouïe très fine, comme de nombreuses espèces animales, alors le bruit les dérange de la même façon qu'il nous dérange, sauf qu'eux n'ont jamais été exposés à aucun de ces sons. C'est ce qui est si stressant dans le transport des chevaux, l'exposition à des stimuli qu'ils n'ont jamais éprouvés auparavant, et c'est ce qui est important.

Les autres témoins ont parlé d'habituation et de conditionnement à divers stimuli que les chevaux vont éprouver pendant le transport. Les animaux dans les parcs d'engraissement n'en connaissent rien, et c'est ce qui rend le transport particulièrement stressant pour eux, surtout par rapport à d'autres groupes qui ont eu ce genre de conditionnement.

Le président: Je m'excuse. J'ai accordé 30 secondes de plus, mais, chers collègues, essayez de ne pas poser de questions dans les 30 dernières secondes, parce que le temps manque alors pour obtenir une bonne réponse.

Je suis habituellement assez souple, mais le temps est écoulé.

Nous allons accorder quatre minutes aux conservateurs, quatre minutes aux libéraux et deux minutes chacun, j'espère, à mes collègues du NPD et du Bloc, pour être équitables et pouvoir nous tirer d'ici peu de temps après.

Monsieur Leslie, vous avez quatre minutes.

M. Brandon Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Je suis désolé d'apprendre que les fonctionnaires d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, ainsi que, je suppose, toutes les autres personnes que vous avez essayé de rencontrer à ce sujet, n'ont pas répondu à l'invitation de faire une tournée. Ce n'est pas le cas de tout le monde au gouvernement, cependant, parce que Pat, dans ma circonscription, qui élève des chevaux dans ce but précis, a communiqué avec moi lorsqu'il a entendu parler de ce projet de loi. Il m'a demandé si je pouvais lui rendre visite, et je l'ai fait. J'ai pu constater à quel point il prend soin de ses animaux. Il était évident pour lui que ce projet de loi libéral, appuyé par des groupes radicaux de défense des droits des animaux, allait le forcer à fermer boutique, lui et quelque 300 autres familles comme la sienne, sans aucun égard pour leur avenir financier et l'avenir de tout ce secteur d'activité. Vous avez mentionné des célébrités, et oui, on fait appel à des célébrités — même si elles sont inconnues — pour soutenir des causes dont l'objectif ultime est d'accorder des droits aux animaux, et non de se soucier de leur bien-être.

Dans les conversations que vous ou d'autres députés avez eues avec les gens d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, avez-vous senti qu'ils étaient vraiment intéressés à comprendre quelles seraient les conséquences financières pour les membres de votre association? Avez-vous des statistiques de quelque sorte sur le coût à prévoir pour vos membres?

M. Kevin Wilson: Pour l'instant, non, on ne semble pas s'arrêter à l'aspect économique de la dévaluation de ce produit, de ces animaux, du bétail que possèdent nos membres, de leur capacité de nourrir leur famille. Pour nous c'est extrêmement préoccupant. Nous voulons jouer franc-jeu et faire comprendre aux gens que nous prenons soin de nos animaux. Nous sommes fiers de respecter et même de surpasser les normes. Nous voulons participer activement à l'étude de ce projet de loi et nous estimons qu'elle doit être plus exhaustive.

Beaucoup de ces familles ont consacré toute leur vie à élever une lignée particulière de ces chevaux. Renoncer à tout cela quand on surpasse les normes, c'est extrêmement décourageant pour nous.

Monsieur Shore, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. William Shore: Oui, comme je l'ai déjà expliqué, ces poulains, ces juments et ces étalons seront dépréciés jusqu'à moins de 10 % de leur valeur actuelle lorsque cette interdiction entrera en vigueur. On compte environ 13 000 chevaux — poulains, juments et étalons — qui n'ont pas d'autre marché.

Qu'advient-il de ces chevaux?

• (1300)

M. Branden Leslie: Merci.

Monsieur Wilson, vous avez parlé des soins que vos membres ou vos producteurs dispensent. De toute évidence, ils prennent grand soin de leurs animaux. Y a-t-il des preuves de mauvais traitements que des producteurs auraient fait subir à des animaux destinés à l'exportation, et y a-t-il des preuves d'incurie de la part de l'ACIA pour ce qui est d'inspecter le transport de ces animaux?

M. Kevin Wilson: Absolument pas. Nous respectons nos normes. Nous surpassons nos normes. La SPCA est venue procéder à des vérifications dans mon parc d'engraissement. Nous avons le rapport qui est publié en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, et les notes des agents disent qu'il faut amener plus de gens dans nos exploitations pour voir comment ces animaux sont traités.

Le président: Merci, chers collègues.

Monsieur Drouin, vous n'avez pas plus de quatre minutes, s'il vous plaît.

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

Docteur Watson, j'aimerais vous poser quelques questions.

Faites-vous de l'élevage?

Dr Jonas Watson: Je pratique auprès d'une multitude d'espèces animales. Je suis vétérinaire spécialisé dans les animaux de compagnie. Cependant, oui, d'une espèce à l'autre, la médecine vétérinaire amène à extrapoler des choses comme la prescription de médicaments et d'autres traitements. Donc, lorsqu'on me le demande, même si ce n'est pas souvent, il m'arrive de soigner des chevaux.

M. Francis Drouin: Les gros animaux n'entrent pas dans votre pratique quotidienne.

Dr Jonas Watson: Les vaches n'entrent pas dans ma pratique quotidienne. Les petits ruminants n'entrent pas dans ma pratique quotidienne.

M. Francis Drouin: D'accord, merci.

Monsieur Wilson, je vous remercie de comparaître devant le Comité.

Je serai franc avec tout le monde: M. Wilson réside dans ma circonscription.

Je tiens à remercier votre famille qui contribue à notre économie locale. Je connais la famille Wilson depuis longtemps, je suis reconnaissant de vos contributions, non seulement à Vankleek Hill, mais aussi à toute la région qu'occupe notre collectivité.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi prévoit que la mise en œuvre devra intervenir dans les 18 mois. Nous allons proposer des amendements à ce texte dans les prochaines semaines. Je ne reprocherai à personne ici d'appuyer ou de rejeter ce projet de loi. Chacun a le droit de défendre ce en quoi il croit vraiment.

Toutefois, si ce projet de loi était adopté par le Parlement, son entrée en vigueur et ses répercussions sur les exploitations agricoles, sur l'élevage de poulains ou... De l'arrivée d'un poulain à votre ferme, jusqu'à son départ, il s'écoule combien de temps?

M. Kevin Wilson: J'ai oublié le nom du monsieur. J'ai voté libéral et j'ai appuyé le Parti libéral au cours des dernières années. Je voulais simplement que cela figure au compte rendu.

M. Francis Drouin: Soit dit en passant, vous allez vous faire crucifier pour cela de retour chez vous.

M. Kevin Wilson: Effectivement.

Encore une fois, cela nous amène à parler du manque de consultation au sujet de laquelle nous voulons être transparents.

Voici ce que les producteurs laitiers disent quand ils doivent acheter leur quota, et c'est ce que j'entends dans mes entreprises: « Kevin, on ne peut pas fermer le robinet. » Ils n'y comprennent rien. Les juments gravides vont mettre bas en 2024. En fait, elles seront saillies en 2024 pour pouliner de nouveau en 2025. On ne peut pas briser ce cycle.

Les poulains n'arrivent chez moi qu'entre 6 et 12 mois. Nous prenons grand soin de ces chevaux. Certains nous arrivent en piteux état. Ils n'ont pas été vermifugés, ils n'ont reçu aucuns soins et leurs sabots n'ont pas été taillés. C'est nous qui le faisons.

Il nous faut presque 24 mois pour préparer ces chevaux à la vente, puis nous les transportons partout au Canada. J'ai à mon service certaines des personnes les plus compétentes qui soient et qui se prêtent à l'exercice tous les mois. Chaque van me coûte plus de 150 000 \$ et j'ai investi dans des aires de repos le long du trajet, où l'on sert des électrolytes aux chevaux. Les bêtes repartent reposées et prêtes à poursuivre la route jusqu'au prochain arrêt.

Il ne s'agit pas simplement de les entasser dans une boîte, de fermer les portes, de se pincer le nez et de fermer les yeux. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Nous prenons soin de ces animaux du jour de leur arrivée jusqu'au jour de leur départ.

Si un amendement était apporté, il nous faudrait 36 à 48 mois après l'entrée en vigueur des dispositions, et encore, cela nous permettrait uniquement de nous régler la question des poulains.

Nous ne disposons actuellement pas d'une capacité d'abattage nationale suffisante pour l'équarrissage de ces chevaux. Il y a une famille au Québec qui détient un permis. Aux dernières nouvelles, elle ne pratiquait l'équarrissage des chevaux qu'une fois toutes les quatre semaines.

Qu'allons-nous faire de ces chevaux? Nous tournerons-nous vers le sud ou vers le nord?

Nous avons cherché d'autres moyens d'obtenir une capacité nationale suffisante, mais, dans chaque abattoir et dans chaque usine de transformation où nous avons mis les pieds, nous nous sommes fait regarder et dire: « Kevin, pourquoi diable investissons-nous autant d'argent, juste pour voir des militants se pointer à notre porte, alors que nous tentons simplement d'offrir un service à nos collègues gens d'affaires? Nous ne voulons pas imposer cela à nos familles et à notre collectivité. » C'est pourquoi ils n'investiront pas dans un abattoir. Beaucoup m'ont dit: « Kevin, si vous l'achetez et si vous le construisez, nous le gérons pour vous, mais nous n'y investirons pas un sou. »

Pour ce qui est de l'impact économique régional, mon entreprise verse 1,8 million de dollars en salaires. Si ce pan d'activité devait disparaître, je devrais mettre à pied cinq de mes employés à temps plein.

• (1305)

M. Francis Drouin: Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Perron, vous avez la parole pour environ deux minutes.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Monsieur Watson, si j'ai bien compris, vous n'êtes pas nécessairement contre l'abattage des chevaux, mais vous dénoncez les conditions de transport.

Si on révisait les conditions de transport pour y apporter des améliorations, quelle serait votre réaction?

[Traduction]

Dr Jonas Watson: J'ignore si les conditions de transport peuvent être améliorées de façon satisfaisante, de sorte que l'entreprise continue d'être financièrement viable pour les gens qui y travaillent.

[Français]

M. Yves Perron: Monsieur Serrien nous expliquait tantôt que certains modes de transport étaient peut-être plus confortables. Cela existe donc, et c'est possible. Par contre, vous pensez que ce ne sera pas rentable.

Est-ce exact?

[Traduction]

Dr Jonas Watson: C'est ce que je voulais vous dire. Elle ne serait probablement pas rentable. Les conditions dans lesquelles voyagent certains chevaux qui valent entre 250 000 et 500 000 \$ sont évidemment très différentes des conditions dans lesquelles voyagent les chevaux des parcs d'engraissement.

[Français]

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Watson.

Messieurs Wilson et Shore, je vous ai posé la question plus tôt, mais pensez-vous que quelque chose peut être fait, entretemps, pour améliorer les conditions de transport?

[Traduction]

M. Kevin Wilson: À l'heure actuelle, nous croyons qu'à titre de représentants de l'industrie, nous sommes en mesure de mieux informer nos concitoyens et l'industrie sur notre façon de procéder. La norme de vol n'est pas différente pour un cheval de 500 000 \$ ou de 10 000 \$. Le cheval ne sait pas le prix qu'on l'a payé, malgré ce que bien des gens prétendent.

Pouvons-nous améliorer certaines choses? Nous croyons que nous offrons la meilleure façon de transporter ces chevaux d'élevage, en fonction du milieu dans lequel ils ont été élevés.

Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Perron.

Merci, monsieur Wilson.

[Traduction]

M. MacGregor m'a informé qu'il ne se prévaudrait pas de son dernier temps de parole.

Je remercie les témoins, Dr Watson, M. Serrien, M. Shore et M. Wilson pour leur présence. Je leur en suis reconnaissant.

Nous serons de retour dans deux semaines.

Monsieur Perron, avez-vous quelque chose à dire rapidement? Je sais que plusieurs personnes doivent se rendre à la période de questions. Soyez très bref.

[Français]

M. Yves Perron: Je vous remercie, monsieur le président, de m'accorder quelques minutes.

J'ai consulté les collègues avant la séance d'aujourd'hui. Vous constaterez, je crois, qu'il y a un consentement unanime sur l'idée que nous adoptions une motion pour compléter notre étude sur un éventuel code de conduite du secteur des produits d'épicerie. Je vais vous lire la motion, ce qui est probablement la meilleure façon de procéder.

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

Monsieur le président, cette motion est proposée parce que c'est maintenant que les choses se passent. Nous sommes tous conscients du fait que l'adoption de ce code est compromise et que légiférer à ce sujet prendrait du temps. Ce serait une ultime démarche, qui permettrait d'obtenir de l'information réelle. Je pense en effet que le Comité ne dispose pas de toute l'information susceptible de l'aider.

Merci.

• (1310)

[Traduction]

Le président: La règle veut qu'il y ait un consentement unanime pour en débattre.

Je sais, monsieur Barlow, que vous voulez à tout le moins faire un commentaire.

Je veux respecter le temps imparti et je pense que nous pouvons tous convenir que c'est important. Nous pouvons tenir une réunion du sous-comité dans l'intervalle de deux semaines, s'il le faut.

Allez-y rapidement, monsieur Barlow.

M. John Barlow: Merci, monsieur le président.

Je pense que vous aurez notre appui à la proposition de M. Perron.

Je veux aussi proposer une motion très rapidement, chers collègues.

Voici ce que je propose:

Étant donné que:

- a) Sept premiers ministres provinciaux et 70 % des Canadiens s'opposent à la hausse de 23 % de la taxe sur le carbone du gouvernement le jour du poisson d'avril;
- b) Les premiers ministres de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont envoyé des lettres publiques demandant au gouvernement d'accorder aux agriculteurs une exemption à la taxe sur le carbone et d'adopter le projet de loi C-234 dans sa forme originale;
- c) la taxe sur le carbone coûte actuellement 22 millions de dollars par année aux exploitants de serres au Canada et leur coûtera entre 82 et 100 millions de dollars d'ici 2030, lorsque la taxe sur le carbone aura quadruplé;
- d) 44 % des producteurs de fruits et légumes frais vendent déjà à perte et 77 % d'entre eux ne peuvent pas compenser une augmentation des coûts de production;
- e) Le directeur parlementaire du budget a déclaré que la taxe sur le carbone coûtera aux agriculteurs près de 1 milliard de dollars d'ici 2030;
- f) Le *Rapport annuel sur les prix alimentaires 2023* estime que la taxe sur le carbone coûtera à la ferme type de 5000 acres 150 000 \$ d'ici 2030;
- g) Le « professeur en alimentation » recommande de suspendre la taxe sur le carbone pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement alimentaire.

Le Comité demande au gouvernement de rétablir l'abordabilité et de renoncer à la hausse de la taxe sur le carbone le 1^{er} avril.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vois que M. Perron a eu des problèmes avec l'interprétation.

Nous approchons de la fin.

Soyez très bref, monsieur Perron. Évidemment, je veux être équitable, mais...

[Français]

M. Yves Perron: Je remercie M. Barlow d'avoir appuyé la motion. Celle-ci n'a pas été traduite par les interprètes parce qu'elle a été lue rapidement et qu'elle n'avait pas été fournie à l'avance. Nous pourrions l'entendre et l'étudier à notre retour. Cela dit, pendant le temps limité dont nous disposons, j'aimerais que chacune des formations politiques confirme son accord quant à la motion, de façon unanime.

Merci.

[Traduction]

Le président: Nous allons devoir conclure. Je suis coupable, en ma qualité de président, d'avoir ouvert une brèche, mais cette question n'a rien à voir avec les travaux du Comité.

M. Barlow a dit qu'il voterait en faveur. Nous devons quand même inscrire cela à l'horaire.

Voici ce que je vais faire, puisque certains d'entre nous doivent se rendre à la période de questions. À moins que quelqu'un souhaite intervenir dans l'immédiat, car il pourrait y avoir des éléments différents. Nous pouvons remédier à cette situation, si vous le voulez bien, en convoquant le sous-comité.

Nous pourrions toujours nous rencontrer en mode virtuel pendant la pause pour organiser notre emploi du temps. Vous savez qu'il y a déjà à l'ordre du jour un certain nombre de questions de calendrier, dont nous avons discuté à la dernière réunion et qui portent sur la façon dont nous souhaitons procéder.

Voici ce que je suggère, monsieur Perron, à moins que M. MacGregor ou qui que ce soit d'autre n'intervienne et ne propose cette motion — cela est important —, je propose que vous nous laissiez traiter de cette question dans un cadre différent au cours des deux prochaines semaines, afin que nous soyons en mesure de prendre une décision à notre retour en avril. Je crois que nous ne prendrons pas forcément cette décision aujourd'hui. Je ne sens pas cette volonté autour de la table.

Cela inclut M. Barlow. Je sais que vous aussi avez proposé une motion. Nous pourrions en discuter à notre retour en avril, ou si vous voulez convoquer des réunions, parce que c'est notre dernière journée prévue avant la pause, il faudrait, selon la procédure, que ce soit une réunion en vertu du paragraphe 106(4). Si vous l'avez en main, nous pourrions en discuter, mais je ne pense pas que ce soit nécessairement le cas à l'heure actuelle.

Je vais donner la parole à M. Perron, mais je veux ensuite passer à autre chose, car nous avons largement dépassé le temps alloué et que nous devons respecter les limites des ressources dont nous disposons ici.

[Français]

M. Yves Perron: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je tiens à dire que j'ai consulté tout le monde avant la séance d'aujourd'hui. Je sais déjà que tous sont d'accord sur la motion. Expliquer que nous ne l'adopterons pas aujourd'hui est plus long que de laisser la parole à tous les collègues pour qu'ils expriment leur accord. Le message que nous allons lancer aujourd'hui est très important. Pour cette raison, j'aimerais que, de chaque côté, nous puissions dire simplement oui ou non.

Merci.

[Traduction]

Le président: Voici ce que nous allons faire... Il doit y avoir consentement unanime. Des députés qui ont dû partir. Ils ont d'autres engagements.

Monsieur Perron, je suis très heureux de travailler là-dessus. Nous sommes tout à fait disponibles pendant la pause, alors discutons-en, car je ne vois pas de consentement et je ne vois pas comment nous pourrions aller de l'avant, monsieur Barlow. Si vous voulez vous en tenir à la procédure, comme vous y avez droit, nous pouvons procéder.

Nous avons largement dépassé le temps alloué. Nous avons dépassé notre temps de 15 minutes.

M. John Barlow: Je m'en rends bien compte, monsieur le président. Je demande simplement que ma motion soit mise aux voix. La date est le 1^{er} avril, date à laquelle la taxe augmente. Nous ne reviendrons pas avant cela. Je demande au Comité de voter sur ma motion tout de suite, avant que nous ne levions la séance. Je sais que ce sera rapide.

M. Francis Drouin: Je suis désolé, monsieur le président. Nous avons dépassé le temps alloué et il y aura un vote ce soir.

Comme vous présentez des motions à gauche et à droite, je dirais que les deux motions sont techniquement irrecevables, puisque nous avons dépassé le temps alloué.

M. John Barlow: Celle-ci met en plein dans le mille, ni à gauche ni à droite.

Le président: Monsieur Barlow, j'essaie de faire preuve de souplesse. J'ai essayé de me montrer flexible avec M. Perron. En tout cas, c'est ce que vous en avez conclu. M. Drouin a raison. Il ne faut pas abuser du processus. Nous serons heureux d'en discuter pendant la pause et nous aurons amplement l'occasion de le faire.

Je vais lever la séance pour permettre aux personnes concernées de se rendre à la période de questions.

Merci.

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>