

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>1. Prendre les mesures suivantes en ce qui concerne les circonstances imprévisibles et les situations d'urgence dans les paragraphes 76(1) et (2) du <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> pour assurer la latitude nécessaire au transport des animaux vers leur destination tout en fournissant des directives claires pour ne pas interpréter le Règlement de différentes manières :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) établir une liste exhaustive de ce que constitue une situation d'urgence; b) tenir compte du bien-être des animaux lorsque l'on permet aux chauffeurs de prolonger le temps de conduite fixé dans le cadre de conditions difficiles ou de situations d'urgence; c) travailler immédiatement avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour fournir des directives claires à tous les agents d'application du Règlement concernant l'article 76 du Règlement, afin de clarifier que tout risque au bien-être d'un animal est considéré comme une situation d'urgence et qu'il s'agit d'un point à faire respecter en tout temps; d) fournir aux inspecteurs du gouvernement la formation de Transport canadien d'animaux d'élevage pour qu'ils puissent repérer correctement les scénarios relatifs au bien-être des animaux qui nécessiteraient une exemption aux exigences relatives aux heures de service du DCE. 	<p>Le gouvernement appuie en principe tous les éléments de cette recommandation.</p> <p>Le gouvernement du Canada est responsable de certaines questions opérationnelles relatives à l'activité des véhicules utilitaires motorisés, dont les heures de service maximales et les périodes de repos minimales pour les conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) qui travaillent pour des sociétés de transport qui traversent les frontières provinciales ou qui traitent avec celles-ci. Transports Canada met en œuvre ces responsabilités en vertu de la <i>Loi sur les transports routiers</i>.</p> <p>Le 12 juin 2019, des modifications ont été apportées au <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires</i> (Règlement HDS) afin de rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs de consignation électronique certifiés pour les transporteurs routiers et les conducteurs d'autobus sous réglementation fédérale qui étaient tenus de tenir une fiche journalière sur papier indiquant leur emplacement, leur temps de conduite, leur temps de service et leur temps de repos. En juin 2021, le Règlement HDS est entré en vigueur, à quelques exceptions près. À partir du 1^{er} janvier 2023, selon une approche graduelle, des mesures d'application ont été appliquées par les provinces et les territoires qui sont responsables de l'application des règlements fédéraux.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît en principe qu'il existe des avantages à clarifier les scénarios concernant les circonstances imprévisibles et les situations d'urgence, tout en respectant les autorités de réglementation existantes, pour aider l'industrie du transport des animaux d'élevage ou des insectes à atteindre des résultats positifs et à éviter tout incident concernant le bien-être des animaux.</p> <p>En réponse à la recommandation du Comité de l'agriculture et de l'agroalimentaire concernant l'examen des directives relatives au paragraphe 76 du Règlement HDS, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (le Conseil) a créé un groupe de travail pour mener à bien cet examen, groupe de travail dont le gouvernement du Canada fait partie.</p> <p>Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables de l'application des règlements fédéraux d'exploitation des transporteurs routiers. Toutes les sphères de compétences fédérales, provinciales et territoriales collaborent dans le cadre du Conseil afin d'assurer l'uniformité des règlements relatifs au camionnage commercial à</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>l'échelle nationale.</p> <p>Le Conseil est chargé de l'élaboration et de la mise à jour du Guide d'application pour les heures de service, lequel offre une interprétation commune pour l'application, les transporteurs routiers et les chauffeurs en vue d'assurer une application et un respect des règles uniformes.</p> <p>En ce qui a trait à la formation, les provinces et les territoires sont responsables de la conception et de la prestation des séances de formation aux agents. Le gouvernement du Canada a fait part de la recommandation du Comité parlementaire aux provinces et aux territoires par l'intermédiaire du Conseil afin que ces derniers l'examinent et prennent les mesures appropriées.</p>
<p>2. Envisager la possibilité de revoir le <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> en vue d'offrir aux chauffeurs commerciaux transportant des animaux d'élevage ou des insectes une latitude accrue au début et à la fin de leurs parcours, sans compromettre la santé ou la sécurité des animaux et en tenant compte des distances et des conditions locales.</p>	<p>Le gouvernement appuie en principe cette recommandation.</p> <p>Des exigences uniques des chauffeurs commerciaux transportant des animaux d'élevage ou des insectes devraient être comprises dans un examen périodique du Règlement, en consultation avec les provinces, les territoires et l'industrie, afin de déterminer s'il y a lieu de modifier les règles relatives au <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> (Règlement HDS).</p> <p>Au Canada, la sécurité et la surveillance des véhicules utilitaires incombent à la fois aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi qu'aux propriétaires et aux opérateurs des véhicules. En 1987, les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière ont signé un protocole d'entente visant à élaborer et à mettre en œuvre un Code canadien de sécurité pour améliorer la sécurité routière, promouvoir l'efficacité de l'industrie des transporteurs routiers et maintenir des normes de sécurité uniformes partout au Canada.</p> <p>Le Règlement HDS a été établi pour la première fois en 1987 et a toujours été harmonisé à la norme 9 du Code canadien de sécurité – Heures de service. Les heures de service maximales et les périodes de repos minimales pour les conducteurs de véhicules utilitaires énoncées dans la norme reposent sur les principes tirés de l'Étude sur la fatigue et la vigilance chez les conducteurs de véhicules utilitaires (l'Étude), l'étude la plus importante et la plus exhaustive jamais réalisée sur la fatigue au volant en Amérique du Nord, menée conjointement par le département des Transports des États-Unis et Transports Canada. Le gouvernement du Canada continue d'adhérer aux principes de sécurité énoncés dans l'Étude en vue d'assurer la sécurité des véhicules utilitaires qui partagent leur espace de travail avec les automobilistes canadiens.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>Conformément aux objectifs de la <i>Loi sur les transports routiers</i>, le gouvernement du Canada est fermement résolu à maintenir le Règlement HDS harmonisé à la norme 9 du Code canadien de sécurité. Il s'agit là d'un impératif législatif de la <i>Loi sur les transports routiers</i>, comme le stipule le paragraphe 3(1) :</p> <p>« 3 (1) <i>La présente loi vise à la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada à l'égard des entreprises extraprovinciales de transport routier et notamment :</i></p> <p>a) ...</p> <p>4) <i>à appliquer à celles-ci uniformément, à l'échelle du Canada, les normes d'exploitation auxquelles elles sont assujetties. »</i></p> <p>Conformément aux rôles et aux responsabilités, et notamment au processus actuel en vertu du Code canadien de sécurité, le gouvernement du Canada présentera la recommandation 2 au Conseil et demandera à ce qu'on envisage de l'inclure dans le cadre du prochain examen qu'effectuera le Conseil de la norme 9 du Code canadien de sécurité.</p> <p>Si les flexibilités réglementaires intégrées, par exemple les articles 76, 77 et 81 du Règlement HDS, ne répondent pas aux besoins particuliers du secteur de l'élevage, les transporteurs routiers ou les associations qui les représentent peuvent demander une exemption au titre de l'article 16 de la <i>Loi sur les transports routiers</i>. Pour ceux qui souhaitent obtenir une exemption aux exigences réglementaires, le gouvernement du Canada a mis en place une procédure clairement définie, qui comprend la présentation d'une justification claire et de données à l'appui.</p> <p>Pour ceux qui demandent une exemption, le gouvernement du Canada dispose d'un processus clairement défini, lequel comprend la présentation d'une justification claire et de données à l'appui, conformément à la <i>Directive sur la délivrance d'exemption des exigences réglementaires aux termes de la Loi sur les transports routiers</i>. Ce processus a été utilisé par de nombreuses parties prenantes et est à la disposition du secteur de l'élevage. Le gouvernement du Canada continue de croire qu'il s'agit de la meilleure façon de répondre aux besoins du secteur de l'élevage.</p> <p>Le gouvernement du Canada encourage l'industrie du transport des animaux et des insectes à présenter une demande qui porte sur des problèmes précis et propose des solutions pour satisfaire à des besoins particuliers. Les représentants du Ministère sont prêts à travailler avec l'industrie pour s'attaquer à ces enjeux</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>particuliers et pour déterminer si un allègement de la réglementation est justifié. Conformément à la <i>Loi sur les transports routiers</i>, l'octroi d'une exemption se fait après consultation des provinces et des territoires, si le ministre des Transports estime que l'exemption est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas d'affecter la sécurité des transporteurs routiers.</p>
<p>3. Envisager de modifier le paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> afin d'élargir les exemptions pour y inclure les producteurs agricoles, notamment les apiculteurs, qui utilisent des semi-remorques pour transporter leurs produits.</p>	<p>Le gouvernement appuie en principe cette recommandation.</p> <p>Des exigences uniques des conducteurs de véhicule utilitaire transportant des animaux d'élevage ou des insectes pourraient être comprises dans un examen périodique du Règlement, en consultation avec les provinces, les territoires et l'industrie, afin de déterminer s'il y a lieu de modifier le <i>Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire</i> (Règlement HDS).</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que le transport des abeilles présente des défis et des préoccupations similaires à ceux du secteur des animaux d'élevage. Le déplacement d'abeilles d'un lieu vers un autre peut s'avérer très stressant pour les abeilles et peut présenter un risque potentiel supplémentaire pour le public qui, s'il se trouve à proximité d'un camion à l'arrêt, pourrait se faire piquer.</p> <p>Le Règlement HDS stipule que :</p> <p>« 2 (1) Le présent règlement s'applique à tous les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules suivants :</p> <p>a) les véhicules utilitaires à deux ou trois essieux qui sont utilisés :</p> <p>(i) soit pour le transport de produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le conducteur ou le transporteur routier est responsable de ces produits,</p> <p>(ii) soit pour le trajet de retour après le transport des produits primaires provenant d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac, si le véhicule est vide ou transporte des produits servant à l'exploitation principale d'une ferme, d'une forêt, de la mer ou d'un lac; »</p> <p>Le gouvernement du Canada a recueilli le témoignage des apiculteurs stipulant que l'alinéa 2(1)a) du Règlement HDS concernant les véhicules utilitaires à deux ou trois essieux est trop étroit, étant donné que la plupart des producteurs commerciaux utilisent maintenant des véhicules plus gros pour transporter leurs abeilles.</p> <p>Le gouvernement du Canada présentera la recommandation 3 au Conseil et fera valoir son</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>inclusion dans toutes les discussions portant sur les modifications à la norme 9 du Code canadien de sécurité. Le gouvernement du Canada est favorable à l'inclusion du transport des abeilles dans les discussions portant sur les interprétations et les modifications possibles au Guide d'application mentionnées à la recommandation 1. Si le Conseil accepte d'apporter les modifications demandées, la norme 9 sera adaptée et ces modifications seront intégrées aux règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux.</p> <p>Si les flexibilités réglementaires intégrées, par exemple les articles 76, 77 et 81 du Règlement HDS, ne répondent pas aux besoins particuliers du secteur de l'élevage, les transporteurs routiers ou les associations qui les représentent peuvent demander une exemption en vertu de l'article 16 de la <i>Loi sur les transports routiers</i>. Pour ceux qui souhaitent obtenir une exemption aux exigences réglementaires, Transports Canada dispose d'une procédure clairement définie, qui comprend la présentation d'une justification claire et de données à l'appui.</p> <p>Pour ceux qui demandent une exemption, le gouvernement du Canada dispose d'un processus clairement défini, lequel comprend la présentation d'une justification claire et de données à l'appui, conformément à la <i>Directive sur la délivrance d'exemption des exigences réglementaires aux termes de la Loi sur les transports routiers</i>. Le gouvernement du Canada continue de croire qu'il s'agit de la meilleure façon de répondre aux besoins du secteur de l'élevage.</p> <p>Le gouvernement du Canada a défini le processus et les étapes que les représentants de l'industrie peuvent prendre pour demander une exemption et il a indiqué être prêt à considérer leur demande d'exemption. Les représentants du Ministère sont prêts à travailler avec l'industrie pour s'attaquer à ces enjeux particuliers et pour déterminer si un allègement de la réglementation est justifié. Conformément à la <i>Loi sur les transports routiers</i>, l'octroi d'une exemption se fait après consultation des provinces et des territoires, si le ministre des Transports estime que l'exemption est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas d'affecter la sécurité des transporteurs routiers.</p>
<p>4. Prendre les mesures suivantes en ce qui a trait au transport des animaux :</p> <p>a) travailler avec l'industrie pour promouvoir la création d'aires de repos et d'arrêt supplémentaires le long de la route où les chauffeurs peuvent s'arrêter et fournir aux animaux qu'ils</p>	<p>Recommandation 4a</p> <p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation.</p> <p>Au Canada, la protection du bien-être des animaux et de la sécurité alimentaire est également une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les producteurs et les transporteurs. Tout conducteur impliqué</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>transportent un peu de nourriture et de repos ainsi que pour recueillir de meilleures données sur les itinéraires de transport des animaux d'élevage;</p> <p>b) encourager l'adoption de nouveaux systèmes de suivi et de traçabilité des animaux d'élevage comme la plateforme AgroLedger de la Fondation canadienne du mouton;</p> <p>c) encourager l'adoption de solutions novatrices qui permettraient d'améliorer la ventilation à l'intérieur des véhicules transportant les animaux pendant les périodes de chaleur extrême, en particulier dans le contexte de l'augmentation des températures et des phénomènes climatiques extrêmes que nous connaissons.</p>	<p>dans le transport de bétail est soumis à la <i>Loi sur la santé des animaux</i> et à ses règlements, qui le rendent responsable de la santé et de la sécurité des animaux qu'il transporte. Ils doivent notamment leur fournir de la nourriture, du repos et de l'eau à intervalles réguliers. À l'heure actuelle, il n'existe aucune exigence réglementaire fédérale ou provinciale pour la construction d'aires de repos propres aux animaux d'élevage.</p> <p>Avec la consolidation de l'industrie dans les usines de transformation, le bétail est maintenant transporté pendant de plus longues durées et la demande d'infrastructures d'arrêt pour garantir que les critères d'alimentation, d'eau et de repos sont respectés a augmenté. Les recherches d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont porté sur différents intervalles d'alimentation, d'abreuvement et de repos pour le bétail pendant le transport. Il a été déterminé que les veaux préconditionnés sont les plus aptes à voyager sur de longues distances.</p> <p>L'industrie de l'élevage a la possibilité d'examiner la création de nouvelles aires de repos ou la modernisation d'aires existantes au Canada afin de garantir une capacité et une conception adéquate, le respect de la réglementation en matière de transport, l'atténuation des maladies et des mesures positives en matière de préparation aux situations d'urgence. Les représentants du gouvernement fédéral pourraient contribuer à faciliter les discussions entre les parties intéressées, y compris les provinces et les territoires.</p> <p>Le Programme des priorités stratégiques pour l'agriculture canadienne d'Agriculture et Agroalimentaire Canada pourrait soutenir des projets visant à élaborer des stratégies et des plans de mise en œuvre pour garantir des exigences adéquates en matière d'aires de repos pour le transport du bétail entre les provinces et une meilleure collecte de données sur le transport du bétail. Toutefois, le programme n'est pas conçu pour des investissements directs dans les infrastructures. La réception des demandes au titre du programme est actuellement suspendue, mais il est prévu de rouvrir la réception des demandes le 1^{er} avril 2024.</p> <p>Recommandation 4b</p> <p>Le gouvernement appuie cette recommandation.</p> <p>Le gouvernement du Canada appuie l'adoption de nouveaux systèmes numériques de suivi et de traçabilité des animaux d'élevage qui permettraient d'améliorer la santé et le bien-être des animaux au Canada.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>L'Agence canadienne d'inspection des aliments mène de vastes dialogues avec des parties prenantes en vue d'examiner et de proposer des modifications à la Partie XV du <i>Règlement sur la santé des animaux</i> (Identification des animaux) qui élargiraient la portée du Règlement et amélioreraient l'accessibilité ainsi que les délais et l'exactitude de l'identification des animaux et des informations sur le transport et raccourciraient les délais d'intervention à l'occasion d'une épidémie de maladie animale. Les modifications proposées, qui ont été prépubliées dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> en mars 2023, permettraient des innovations futures dans les technologies d'identification et de traçabilité des animaux d'élevage, comme la numérisation des données.</p> <p>Le règlement proposé est neutre sur le plan technologique, de sorte que les membres de l'industrie peuvent établir des indicateurs relatifs au bétail qui sont à la fois novateurs et conformes aux exigences en matière d'identification. Les modifications contribueront également à améliorer la collecte de données et la déclaration de renseignements sur les déplacements du bétail, y compris l'information concernant l'arrivée du bétail à un emplacement et l'information détaillée recueillie par le transporteur. Ces renseignements supplémentaires permettront de mieux comprendre les tendances de transport du bétail au pays. Les exigences existantes du <i>Règlement sur la santé des animaux</i> demandent que les animaux soient surveillés avant et pendant le transport afin d'évaluer leur capacité à endurer le confinement et le transport. La conformité avec cette exigence de surveillance pourrait être atteinte par la mise en œuvre de technologies novatrices par les transporteurs.</p> <p>Le gouvernement du Canada continuera de collaborer avec les provinces et les parties assujetties à la réglementation pour assurer l'élaboration d'un cadre réglementaire moderne et exhaustif. Le Règlement devrait être publié dans la <i>Gazette II du Canada</i> au début de 2025.</p> <p>Agriculture et Agroalimentaire Canada apporte son appui par l'intermédiaire de programmes d'assurance, notamment dans le cadre du Partenariat canadien pour une agriculture durable. Le programme Agri-assurance appuie des systèmes visant à protéger la santé des plantes et des animaux, comme l'élaboration de systèmes de traçabilité et de codes de pratique pour le soin et la manipulation des animaux de ferme.</p> <p>Au fil des années, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, par l'intermédiaire de leurs programmes, ont toujours veillé à ce qu'un</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>financement complémentaire soit disponible pour les producteurs d'animaux d'élevage afin de respecter les exigences en matière de traçabilité. Par exemple, le programme Agri-assurance a aidé la Fédération canadienne du mouton à évaluer la capacité d'AgroLedger à répondre aux besoins en matière de déclaration de traçabilité et à cerner les domaines où la technologie peut appuyer les programmes de l'industrie.</p> <p>Les chercheurs d'Agriculture et Agroalimentaire Canada élaborent également des outils d'appui à la prise de décisions à l'aide de l'intelligence artificielle pour permettre à ceux impliqués dans le transport des animaux de déterminer si un animal est apte au transport, conformément à la Partie XII du <i>Règlement sur la santé des animaux</i> qui est entré en vigueur en 2020. Les outils de diagnostic comme ceux-ci représentent un jalon important dans l'amélioration continue du bien-être des animaux.</p> <p>Recommandation 4c</p> <p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation.</p> <p>La circulation de l'air à l'intérieur d'un véhicule de transport du bétail est essentielle pour évacuer la chaleur et l'humidité des animaux et pour faciliter le refroidissement. Au Canada, les remorques de refroidissement et de transport du bétail fonctionnent grâce à une ventilation passive ou à un flux d'air naturel. Agriculture et Agroalimentaire Canada mène activement des recherches sur les effets des différentes conceptions de remorques sur la circulation de l'air et les conditions de température liées au bien-être des animaux pendant le transport.</p> <p>Bien qu'aucun programme agricole et agroalimentaire n'identifie spécifiquement des activités de ventilation améliorée des transports, la plupart des provinces et territoires disposent de programmes à frais partagés du Partenariat pour une agriculture durable au Canada qui soutiennent la mise en œuvre et l'amélioration des systèmes et des normes de santé et de bien-être des animaux.</p>
5	Faciliter la transition des petits et moyens abattoirs volontaires vers les normes d'inspection fédérales et éliminer les obstacles posés par la réglementation en vue de réduire les coûts, et ainsi de raccourcir les distances que les chauffeurs doivent parcourir pour transporter les animaux, ce qui permettra de veiller au respect des exigences du <i>Règlement sur les heures de service des</i>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation.</p> <p>Le gouvernement ne procède pas actuellement à une transition proactive des petits et moyens abattoirs vers les normes d'inspection fédérales, bien que l'Agence canadienne d'inspection des aliments ait mis en place un certain nombre de mesures pour faciliter cette transition pour les petits et moyens abattoirs qui le souhaitent. L'augmentation du nombre d'abattoirs agréés par</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>conducteurs de véhicule utilitaire, même lorsque les chauffeurs se heurtent à des circonstances exceptionnelles.</p>	<p>le gouvernement fédéral pourrait donner aux éleveurs un plus grand choix d'installations. Par exemple, en vertu de la réglementation actuelle, les animaux peuvent être transportés vers n'importe quel abattoir d'une autre province, mais seuls les produits à base de viande provenant d'une installation inspectée par le gouvernement fédéral peuvent être ramenés de l'autre côté de la frontière provinciale pour être vendus par l'éleveur. Une augmentation du nombre d'installations réglementées par le gouvernement fédéral pourrait permettre aux éleveurs de bétail d'accéder plus facilement aux abattoirs locaux des provinces voisines.</p> <p>L'Agence canadienne d'inspection des aliments administre et applique la <i>Loi sur la salubrité des aliments au Canada</i> et ses règlements qui régissent l'importation, l'exportation et le commerce interprovincial des denrées alimentaires. Le <i>Règlement sur la salubrité des aliments au Canada</i>, qui est entré en vigueur en 2019, a été élaboré pour améliorer la cohérence des règles pour tous les types d'aliments et entre les entreprises alimentaires, réduire la charge administrative et permettre aux entreprises alimentaires d'être innovantes grâce à des exigences moins prescriptives.</p> <p>En outre, bien que l'action fédérale directe visant à faciliter l'application des normes d'inspection fédérales aux abattoirs de petite et moyenne taille soit limitée, le <i>Règlement sur la salubrité des aliments au Canada</i> a été élaboré dans l'optique des petites entreprises, de sorte qu'il puisse être adapté à toutes les tailles d'entreprises et ne se limite pas aux installations de grande taille.</p> <p>L'Agence canadienne d'inspection des aliments a également mis au point des outils tels que la boîte à outils pour les entreprises du secteur alimentaire afin d'aider les petites et moyennes entreprises qui le souhaitent à obtenir une licence fédérale. Enfin, l'Agence canadienne d'inspection des aliments collabore avec les provinces et les territoires pour identifier et réduire les obstacles réglementaires au commerce intérieur de la viande.</p>