



Référence : *C.I. Hishon Transport Inc. c Agence canadienne d'inspection des aliments*, 2021
CRAC 16

DOSSIER : CRAC - 1963

ENTRE :

C.I. HISHON TRANSPORT INC.

DEMANDERESSE

-ET-

AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

INTIMÉE

[Traduction de la version officielle en anglais]

DEVANT : **Luc Bélanger, président**

AVEC : **M. William James Weir, représentant de la demanderesse;**
Mme Haniya B. Sheikh, représentante de l'intimée

DATE DE LA DÉCISION : **Le 16 juin 2021**

LIEU DE L'AUDIENCE : **Guelph (Ontario) et par audience virtuelle**

1. APERÇU

[1] La présente affaire concerne une demande de révision présentée en vertu de l'alinéa 9(2)c) de la [Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire](#) (*Loi SAPMAA*) à l'égard d'un procès-verbal délivré à C.I. Hishon Transport Inc. (Hishon Transport), pour avoir transporté ou fait transporter des porcs dans un véhicule surchargé, et ce, en contravention du paragraphe 140(2) du [Règlement sur la santé des animaux](#) (*Règlement SA*).

[2] La question en litige est de savoir si Hishon Transport a transporté ou fait transporter des porcs dans un véhicule surchargé.

[3] Pour les motifs suivants, j'estime qu'Hishon Transport a contrevenu au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#). L'Agence canadienne d'inspection des aliments (Agence) a démontré un lien de causalité entre Hishon Transport et le transport, l'entassement, et les blessures et la souffrance indue subies par au moins sept porcs. De plus, aucun moyen de défense admissible sous le régime de la [Loi SAPMAA](#) n'a été soulevé en l'espèce. Par conséquent, l'Agence a établi, selon la prépondérance des probabilités, qu'Hishon Transport a commis la violation reprochée.

2. CADRE JURIDIQUE

[4] L'Agence, qui a émis le procès-verbal, doit démontrer, selon la prépondérance des probabilités, tous les éléments constitutifs de la violation. S'ils sont tous prouvés, la Commission de révision agricole du Canada (Commission) évalue si la demanderesse a fait valoir un moyen de défense admissible. Les violations prévues sous ce régime sont source de responsabilité absolue, de sorte qu'il existe très peu de moyens de défense admissibles. Dans son arrêt [Doyon](#)¹, la Cour d'appel fédérale a qualifié de draconien et de très punitif ce régime de sanctions. La diligence raisonnable, avoir fait de son mieux, l'erreur de fait et l'ignorance ne sont pas des moyens de défense admissibles. Si la demanderesse n'en établit aucun, la Commission doit juger si la sanction a été imposée conformément à la loi.²

[5] La première étape de l'analyse consiste à détailler les éléments constitutifs de la violation prévue au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#) qui est ainsi libellé :

¹ [Doyon c Canada \(Procureur général\) 2009 CAF 152](#).

² [Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire, LC 1995 c 40](#), au para 18(1) [*Loi SAPMAA*].

Il est interdit de transporter ou de faire transporter un animal dans un wagon de chemin de fer, un véhicule à moteur, un aéronef, un navire, un cageot ou un conteneur qui est rempli à un point tel que l'animal ou tout autre animal qui s'y trouve risque de se blesser ou de souffrir indûment.

[6] La Commission a déjà établi dans [Transport Eugène Nadeau inc.](#)³ que, pour qu'un demandeur soit tenu responsable d'une contravention au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#), l'Agence doit démontrer selon la balance des probabilités que :

1. Un animal a été transporté dans un camion, une remorque ou un compartiment d'une remorque;
2. Il y avait entassement dans le camion, la remorque ou le compartiment de la remorque;
3. L'espace était rempli à un point tel que l'animal ou tout autre animal qui s'y trouvait risquait de se blesser ou de souffrir indûment;
4. Il y avait un lien de causalité entre, d'une part, la demanderesse, et d'autre part, le transport, l'entassement, le risque que l'animal ou les animaux se blessent ou souffrent indûment en raison de l'entassement.⁴

[7] Ainsi, mon rôle en tant que décideur est d'être circonspect dans la gestion et l'analyse de la preuve en ce qui concerne les éléments constitutifs de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#).

3. QUESTIONS EN LITIGE

[8] La Commission doit se pencher sur les points litigieux suivants :

- a. l'Agence a-t-elle établi les éléments constitutifs de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#)?
- b. Hishon Transport a-t-elle fait valoir un moyen de défense admissible?
- c. Si les éléments constitutifs ont été tous prouvés et qu'aucun moyen de défense admissible n'a été soulevé, la Commission doit statuer si la sanction a été établie conformément à la réglementation.

4. ANALYSE

³ [Transport Eugène Nadeau inc. c Canada \(Agence canadienne d'inspection des aliments\), 2017 CRAC 16](#), au para 22 [[Transport Eugène Nadeau](#)].

⁴ [Transport Robert Laplante & Fils Inc. c Canada \(Agence canadienne d'inspection des aliments\), 2016 CRAC 27](#) [[Transport Robert Laplante](#)] au para 12, et [Transport Eugène Nadeau](#), au para 22.

I. Cadre factuel

[9] Le 13 juillet 2015, 211 porcs ont été chargés dans une remorque appartenant à Hishon Transport et exploitée par celle-ci. Ces porcs provenaient de trois fermes relativement voisines l'une de l'autre et toutes situées dans l'ouest de l'Ontario. Ce chargement a ensuite parcouru un trajet de 725 km en 13 heures jusqu'à l'abattoir d'Olymel situé à Saint-Esprit, au Québec.

[10] À l'arrivée du chargement, le Dr Perreault, le vétérinaire responsable, a informé le Dr Branislav, le vétérinaire-inspecteur, et l'inspecteur Lemay, de la présence de plusieurs animaux morts et de deux porcs en détresse respiratoire. Lorsque le Dr Branislav a formulé ses observations et rédigé son rapport, les travailleurs avaient déjà déchargé les porcs du compartiment arrière. À ce moment-là, on a aussi dû euthanasier un porc pour des motifs d'ordre humanitaire. Il n'y avait aucun porc mort ou en détresse respiratoire dans les autres compartiments de la remorque.

[11] Le Dr Branislav a évalué la densité de chargement et la capacité de la remorque tout en tenant compte des conditions météorologiques. Il a jugé qu'il y avait un entassement manifeste dans le compartiment. La capacité habituelle de chargement dans le compartiment arrière est de 26,1 kg par pied carré ou de 29,5 porcs avec un poids vif de 125 kg. Le Dr Branislav a estimé que le compartiment contenait 35 porcs d'un poids moyen de 125 kg chacun ou 31 kg par pied carré.

[12] Après avoir examiné les cadavres des porcs, Dr Branislav a estimé qu'ils présentaient des signes d'asphyxie, de suffocation et de cyanose (une décoloration due à un manque d'oxygène). Le vétérinaire a conclu que l'effet combiné de la ventilation déficiente due à l'entassement, de la température estivale (19-24°C) et de la durée du trajet (13 heures) avait provoqué la mort des animaux. En outre, l'inspection et l'examen *post mortem* n'ont révélé aucune maladie pouvant expliquer le taux de mortalité de 3,31 %.

[13] Le Dr Branislav a dressé un rapport de non-conformité de l'inspecteur qui a été transmis aux Services d'enquête et d'application de la loi aux fins d'examen de la violation alléguée de l'article 140 du [Règlement SA](#). L'inspecteur Charbonneau s'est vu attribuer l'enquête sur les faits colligés dans le rapport.

[14] Le 27 avril 2018, l'examen effectué par l'inspecteur Charbonneau a mené à la délivrance du procès-verbalno 1516QC0041 à l'encontre d'Hishon Transport, assorti d'une sanction de 7 800 \$.

II. L'Agence a-t-elle établi les éléments constitutifs de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#)?

[15] Selon l'*Exposé conjoint des faits* présenté par les parties, les éléments 1 et 3 ne sont pas remis en question. Les parties ont affirmé que les animaux avaient été transportés dans un camion, une remorque ou un compartiment de remorque dont Hishon Transport était propriétaire. Elles s'accordent également à dire que l'espace dans la remorque était rempli à un point tel que les animaux qui s'y trouvaient risquaient de se blesser ou de souffrir indûment. Par conséquent, il reste à établir le deuxième élément, à savoir si l'Agence a démontré qu'il y avait entassement dans la remorque ou dans l'un de ses compartiments, et quant au quatrième élément, l'existence d'un lien de causalité entre, d'une part, Hishon Transport, et d'autre part, l'entassement, les blessures ou la souffrance induite subies par les porcs.

Deuxième élément- il y avait entassement dans le camion, la remorque ou le compartiment de la remorque

[16] Il faut d'abord décider si les 35 porcs placés dans le compartiment « J », dont sept avaient été trouvés morts et deux en détresse respiratoire, étaient entassés. Tel qu'il est expliqué et rappelé récemment dans la décision [Transport Robert Laplante](#), « [l']entassement demeure une question de fait et, si les divers codes ou normes peuvent être cités à l'appui de tel ou tel argument, il convient en définitive de trancher au vu des circonstances particulières de l'affaire. »⁵

[17] Hishon Transport allègue que les porcs étaient répartis convenablement dans les différents compartiments durant le chargement. Elle soutient que les porcs peuvent s'être déplacés d'un compartiment à l'autre durant le trajet, soit en tombant, ou soit parce que les portes se sont ouvertes par accident. Selon le témoignage de l'inspecteur Charbonneau de l'Agence à ce sujet, le chauffeur d'Hishon Transport, M. Laverty, a déclaré que les porcs du compartiment « G » (compartiment voisin) pouvaient avoir « sauté » dans le compartiment « J ». De même, lorsqu'interrogé à cet égard par l'inspecteur Charbonneau, le président de la demanderesse, M. Ossendryver, a affirmé que les porcs pouvaient être tombés des compartiments situés au-dessus.

⁵ [Transport Robert Laplante, supra note 3](#), au para 27.

[18] L'Agence prétend qu'il y avait de l'entassement dans le compartiment « J » de la remorque, et ce, bien au-delà de la densité de chargement applicable dans les conditions météorologiques de ce jour-là. Les éléments de preuve déposés par l'Agence montrent qu'il faisait chaud et que la température moyenne durant l'embarquement et le trajet se situait au-dessus de 24 degrés Celsius. Le Dr Branislav a calculé la densité de chargement maximale en fonction de la superficie du compartiment « J » et de l'espace minimal nécessaire pour chaque porc, tel qu'il est énoncé dans le *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme*. Il a estimé que la densité de chargement maximale pour le compartiment est de 29 porcs par temps frais. En outre, le Dr Branislav a témoigné qu'à l'article 8.6.16 du *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme - Transport*, il est conseillé d'employer des séparations de façon à ce que pas plus de 30 porcs de marché soient maintenus dans une partie quelconque de la remorque durant le transport.

[19] L'Agence a déposé des éléments de preuve pour démontrer que les cochons ne sont pas de bons « sauteurs ». Le Dr Branislav a aussi témoigné que les portes de tous les compartiments du dessus et celles du compartiment voisin « G » étaient fermées lorsque la remorque est arrivée à l'abattoir. L'Agence a aussi remarqué que l'examen *post mortem* des porcs du compartiment « J » n'a révélé aucun signe de contusions ou de fractures, ce qui appuie la conclusion voulant que les porcs ne soient pas tombés du compartiment situé au-dessus.

[20] Même si les porcs avaient été placés de la manière appropriée par Hishon Transport et qu'ils s'étaient déplacés entre les compartiments durant le trajet, il reste que 35 porcs ont été trouvés dans le compartiment « J » à l'arrivée de la remorque à l'abattoir. L'argumentation et les éléments de preuve présentés par Hishon Transport ne contredisent pas les éléments de preuve déposés par l'Agence qui montrent que les porcs du compartiment « J » étaient entassés. En fait, la propre fiche de chargement des porcs de marché d'Hishon Transport à l'intention de ses chauffeurs montre que le compartiment « J » ne devrait pas contenir plus de 28 porcs lorsque la température dépasse 24 degrés Celsius, et pas plus de 29 porcs lorsque la température se situe entre 15 et 23 degrés Celsius.

[21] Je considère que l'Agence a établi selon la prépondérance des probabilités le deuxième élément de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#). Le compartiment « J » contenait 35 porcs, mais aurait dû en contenir au plus 29 selon les lignes directrices énoncées dans le *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme* et les propres recommandations d'Hishon Transport sur le chargement à l'intention de ses chauffeurs. Dans ces circonstances, je conclus qu'il y avait bel et bien entassement dans le compartiment « J », et ce, compte tenu de la durée du temps de transport et de la température enregistrée lors du trajet vers l'abattoir.

Quatrième élément – Il y avait un lien de causalité entre, d’une part, Hishon Transport, et d’autre part, le transport, l’entassement, le risque que l’animal ou les animaux se blessent ou souffrent indûment en raison de l’entassement.

[22] En l’espèce, le lien est assez évident. Parmi les 35 porcs qui se trouvaient dans le compartiment « J », on en a trouvé sept qui étaient morts, étendus sur le plancher de la remorque, et deux en détresse respiratoire, dont l’un a dû être euthanasié pour des motifs d’ordre humanitaire. L’examen des porcs décédés fait par le Dr Branislav a démontré qu’il y avait des signes d’asphyxie, de suffocation et de cyanose dans la région des oreilles, des flancs et de l’abdomen tout comme dans les membres. Dr Branislav a témoigné que la cause de la mort des porcs était l’asphyxie et la suffocation compte tenu du manque de ventilation résultant de l’entassement. Il a aussi confirmé l’examen *post mortem* fait sur deux porcs qui démontre qu’ils ne souffraient d’aucune condition préexistante pouvant expliquer les blessures subies.

[23] La preuve a révélé l’existence d’un lien de causalité entre le transport, la mort même de sept porcs dans le chargement et l’entassement (qui excédait par six porcs les normes recommandées de l’industrie et les propres recommandations d’Hishon Transport sur le chargement de porcs de marché formulées à l’intention de ses chauffeurs). Les blessures se sont toutes produites alors que le chargement était sous le contrôle d’Hishon Transport et de son employé.

[24] Compte tenu de ce qui précède, je statue que l’Agence a prouvé selon la prépondérance des probabilités tous les éléments constitutifs de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#). Je dois maintenant décider si Hishon Transport a fait valoir un moyen de défense admissible.

III. Hishon Transport a-t-elle fait valoir un moyen de défense admissible?

[25] Les violations au titre de la [Loi SAPMAA](#) sont par essence de responsabilité absolue, ce qui signifie que les demandeurs ne peuvent invoquer les moyens de défense de la diligence raisonnable et de l’erreur de fait.⁶ En ce qui concerne les moyens de défense admissibles, aux termes du paragraphe 18(2) de la [Loi SAPMAA](#), « [l]es règles et principes de la common law qui font d’une circonstance une justification ou une excuse dans le cadre d’une poursuite pour infraction à une loi agroalimentaire s’appliquent à l’égard d’une violation sauf dans la mesure où ils sont incompatibles avec la présente loi. »

[26] En pratique, bien peu de moyens de défense de common law seront applicables. La Commission n’a reconnu explicitement que les moyens de défense de la nécessité⁷, de l’automatisme⁸ et de l’erreur de droit provoquée par une personne en autorité.⁹

⁶ [Ibid](#) au para 11, voir aussi la [Loi SAPMAA](#), para 18(1).

⁷ Voir [Maple Lodge Farms Ltd c Canada \(ACIA\)](#), RTA n°60291, RTA n°60295, RTA n°60296 et RTA n°60297

⁸ Voir [Klevtsov c Canada \(MSPPC\)](#), 2017 CRAC 10.

⁹ Voir [Shar Kare Feeds Limited c Canada \(ACIA\)](#), 2013 CRAC 15 aux paras 38-39; [Guy D’Anjou inc. c Canada \(ACIA\)](#), 2015 CRAC 2 au para 28.

[27] Hishon Transport maintient que les porcs étaient répartis correctement dans les différents compartiments durant l'embarquement. Elle explique que, depuis l'incident, elle a installé des crochets en J afin de réduire ou d'éliminer l'ouverture et la fermeture des barrières entre les compartiments. Même si c'est louable, cela ne fait que démontrer la diligence de l'entreprise et fournir une explication quant à la présence de 35 porcs dans le compartiment « J ». Hishon Transport n'est pas exonérée de la violation pour autant.

[28] Hishon Transport n'a pas fait valoir un moyen de défense admissible ou n'a pas réussi à réfuter la preuve déposée par l'Agence. Par conséquent, elle est responsable de la violation du paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#).

5. ÉVALUATION DE LA COTE DE GRAVITÉ GLOBALE

IV. La sanction a-t-elle été établie conformément à la réglementation?

[29] Selon l'article 5 du [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire](#) ([Règlement SAPMAA](#)), la violation visée au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#) est une violation grave assortie d'une sanction de 6 000\$. Cependant, le [Règlement SAPMAA](#) prévoit un processus de rajustement de la sanction dans certains cas. L'Agence a le fardeau de prouver qu'un rajustement de la sanction est justifié, et ce, selon trois critères : les antécédents du contrevenant relatifs aux violations ou condamnations antérieures, la nature de l'intention ou de la négligence du contrevenant, et la gravité du tort qui est causé ou pourrait être causé par la violation ([A. S. L'Heureux Inc.](#))¹⁰. Une cote numérique est associée à chacun de ces trois critères. Ces cotes sont additionnées pour déterminer si la sanction doit être majorée ou minorée, selon la cote de gravité globale.

[30] À la suite de son enquête, l'Agence a jugé que la cote de gravité globale s'élevait à 13, ce qui, conformément à l'annexe 2, article 7 du [Règlement SAPMAA](#), ajoute 30 % à la sanction minimale de 6 000 \$. Quant à l'évaluation de la cote de gravité globale, l'Agence a présenté les éléments suivants :

- **Antécédents** : Hishon Transport avait déjà commis deux violations visées par le [Règlement SA](#) dans les cinq dernières années précédant la commission de la présente violation. Par conséquent, l'Agence a attribué une cote de gravité de 5.
- **Intention ou négligence** : L'Agence soutient que la violation découlait d'un acte de négligence. Elle avance qu'Hishon Transport aurait dû savoir que le nombre de porcs présents dans le compartiment « J » était supérieur à la capacité de chargement. Elle affirme également que le chauffeur n'a pas tenu compte des recommandations qui lui étaient faites en matière de chargement. Par conséquent, l'Agence a attribué une cote de gravité de 3.

¹⁰ [A.S. L'Heureux Inc. c Canada \(Agence canadienne d'inspection des aliments\)](#), 2018 CRAC 9.

- Tort: L'Agence allègue que la mort de sept porcs sous la charge d'Hishon Transport et la détresse respiratoire de deux autres, durant le trajet, démontrent que la violation a causé un tort grave à la santé des animaux, ce qui l'a mené à décider d'une cote de gravité de 5.

[31] L'Agence soutient que la sanction de 7 800\$ est justifiée au regard des faits et du droit.

Premier critère : les antécédents du contrevenant

[32] Hishon Transport a commis deux violations dans les cinq dernières années et l'Agence lui a accordé une cote de gravité de 5. Selon l'annexe 3, partie 1, article 2 du [Règlement SAPMAA](#), la commission de plus d'une violation antérieure dans les cinq dernières années entraîne une cote de gravité de 5.

[33] Je suis d'avis que l'Agence a fixé correctement cette cote de gravité.

Deuxième critère : la nature de l'intention ou de la négligence dans la commission de la violation

[34] Lorsqu'elle impose une cote de gravité de 3 pour le deuxième critère, l'Agence doit démontrer que la violation a été commise intentionnellement ou par négligence, conformément à ce qui a été établi dans la décision [A.S. L'Heureux Inc.](#)¹¹. Je dois donc procéder à l'analyse de la question de savoir si l'Agence a prouvé l'existence de l'intention de la part d'Hishon Transport ou le défaut de cette dernière d'agir avec diligence dans la situation particulière qui a conduit à la commission de la violation.

[35] Hishon Transport aurait facilement pu vérifier les conditions météorologiques, le trajet prévu et la taille des porcs afin d'évaluer le nombre adéquat de porcs à placer dans le compartiment « J » et ainsi leur éviter de subir des souffrances indues. La preuve révèle que la température moyenne durant l'embarquement et le trajet s'élevait à plus de 24 degrés Celsius. Les propres recommandations d'Hishon Transport sur le chargement à l'intention de son chauffeur établissent que le compartiment « J » devrait contenir seulement 28 porcs lorsque la température se situe au-dessus de 24 degrés Celsius.

[36] Par conséquent, je considère que l'Agence a correctement décidé qu'Hishon Transport a fait preuve de négligence lorsqu'elle a transporté 35 porcs dans le compartiment « J », ce qui me mène à conclure que la cote de gravité de 3 attribuée pour ce critère est adéquate.

¹¹ [Ibid](#) aux paras 52, 55 et 59.

Troisième critère : la gravité du tort qui est causé ou pourrait être causé par la violation

[37] Étant donné que l'Agence a attribué une cote de 5 à ce critère, je dois décider si elle a établi que la violation avait causé : a) soit un tort grave ou étendu à la santé humaine, animale ou végétale ou à l'environnement; b) soit un tort grave ou étendu à une personne par suite de pratiques fausses, trompeuses ou mensongères; c) soit une perte financière importante à toute personne.¹²

[38] À la suite du témoignage du Dr Branislav sur la cause de la mort des porcs, il ne subsiste aucun doute dans mon esprit que la violation a causé un tort grave aux animaux. J'estime que l'Agence a correctement évalué ce critère.

[39] Dans ces circonstances, je conviens que l'Agence a fixé le montant de la sanction à 7 800 \$ de façon conforme à la réglementation.

6. ORDONNANCE

[40] Je conclus qu'Hishon Transport a contrevenu au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#) tel qu'il est indiqué dans le procès-verbal no 1516QC0041.

[41] J'ORDONNE à Hishon Transport de payer la sanction administrative pécuniaire de 7 800\$ dans les 30 jours suivant la date de notification de la décision de la Commission, conformément au paragraphe 15(3) du [Règlement SAPMAA](#).

[42] Enfin, je tiens à informer Hishon Transport que la violation en cause ne constitue pas une infraction criminelle. Après l'écoulement de cinq ans, elle pourra demander au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de faire rayer la violation de son dossier, conformément à l'article 23 de la [Loi SAPMAA](#).

Fait à Ottawa (Ontario), en ce 16e jour de juin 2021.

(Originale signée)

Luc Bélanger
Président
Commission de révision agricole du Canada

¹² [Règlement SAPMAA](#), DORS/2000-187, annexe 3, partie 3, art 3.