



Canada Agricultural
Review Tribunal
Ottawa, Canada
K1A 0B7

Commission de révision
agricole du Canada

Référence : *Earl MacDonald and Son Transport Limited c Agence canadienne d'inspection des aliments, 2022 CART 19*

Dossier : CRAC-2161

ENTRE :

EARL MACDONALD AND SON TRANSPORT LIMITED

DEMANDEUR

- ET -

AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

INTIMÉE

[Traduction de la version officielle en anglais]

DEVANT : Patricia L. Farnese, membre

AVEC : M. Robert W. Scriven, représentant le demandeur;
M. James Schneider, représentant l'intimée

DATE DE LA DÉCISION : le 7 juillet 2022

DATE DE L'AUDIENCE VIRTUELLE : les 24 et 25 mars 2022

1. INTRODUCTION

[1] Earl MacDonald and Son Transport Limited (MacDonald Transport) a reçu un procès-verbal assorti d'une sanction de 7 800 \$, pour avoir fait en sorte que des souffrances indues ou des blessures soient causées à des porcs durant le transport en raison de leur entassement contrevenant au paragraphe 140(2) du [Règlement sur la santé des animaux](#) (le *Règlement SA*). MacDonald Transport demande à la Commission de l'entendre sur les faits reprochés et d'annuler le procès-verbal ainsi que la sanction. Je confirme qu'il y a eu violation, vu qu'il était nécessaire de réduire la densité du chargement des porcs en raison des conditions météorologiques et que MacDonald Transport ne l'a pas fait. Malgré la présence d'incohérences dans les éléments de preuve quantifiables, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (l'Agence) a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que sept porcs étaient morts à l'arrivée et que trois autres étaient en si mauvais état qu'ils ont dû être euthanasiés pendant le processus de débarquement en raison de l'entassement durant le transport.

2. LE CADRE JURIDIQUE

[2] La [Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire](#) (la *Loi SAPMAA*) et son [règlement d'application](#) établissent un processus uniformisé pour l'application des nombreuses lois du secteur agricole et agroalimentaire. La violation visée au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#) est assujettie au régime SAPMAA. Quiconque reçoit un procès-verbal peut contester auprès du ministre de l'Agriculture les faits reprochés, et peut ensuite demander à la Commission de l'entendre sur la décision du ministre. Subsidiairement, il est possible de s'adresser directement à la Commission pour une demande de révision. Transport a choisi de ne pas demander au Ministre de réviser sa décision et a déposé une demande directement à la Commission.

[3] Le régime SAPMAA comporte deux étapes : (1) la Commission doit décider si la violation a été commise, et (2) elle doit s'assurer que le montant de la sanction a été établi conformément. Il incombe à l'État de satisfaire à ces deux étapes, selon la prépondérance des probabilités.

[4] Le régime SAPMAA crée des violations de responsabilité absolue, ce qui signifie que les moyens de défense que le contrevenant visé par le procès-verbal peut invoquer pour échapper à cette responsabilité, sont limités dès lors que l'État a satisfait à la première étape. MacDonald Transport n'a pas invoqué l'un des moyens de défense admissibles. Par conséquent, la violation visée au paragraphe 140(2) et inscrite au procès-verbal sera confirmée si l'Agence prouve les quatre éléments suivants¹ :

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'entassement des animaux dans la remorque était tel qu'il risquait de leur causer des blessures ou des souffrances indues;
4. il y avait un lien de causalité entre, d'une part, MacDonald 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.

[5] Le fait que l'infraction créée par le régime de sanctions administratives pécuniaires est une infraction de responsabilité absolue ne modifie pas le fardeau de l'Agence. La Commission doit décider si l'Agence a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, les éléments essentiels de la violation. Bien qu'elle ait enjoint à la Commission « d'être circonspect[e] dans l'administration et l'analyse de la preuve de même que dans l'analyse des éléments constitutifs de l'infraction et du lien de causalité » en raison de la nature « draconienne » et « très punitive » du régime

¹ [Transport Eugène Nadeau Inc. c. Canada \(Agence canadienne d'inspection des aliments\), 2017 CRAC 16.](#)

SAPMAA, la Cour d'appel fédérale n'a pas, dans l'arrêt [Doyon c. Procureur général du Canada](#), modifié le fardeau de preuve².

[6] La Cour suprême du Canada a souligné dans l'arrêt [F.H. c. McDougall](#) « qu'il n'existe au Canada, en common law, qu'une seule norme de preuve en matière civile, celle de la prépondérance des probabilités »³. La Cour suprême a écarté l'idée voulant que la gravité de l'affaire ou les conséquences qui en découlent modifient d'une quelconque façon le degré d'examen de la preuve que doit appliquer le juge des faits. La question que doit trancher la Commission est celle de savoir si, « selon toute vraisemblance », l'élément essentiel de la violation est présent. Lorsque la preuve « claire et convaincante » permet de satisfaire au fardeau de preuve, la violation est prouvée.

[7] Dès lors que l'Agence prouve tous les éléments de la violation, la Commission doit décider du montant approprié de la sanction. Dans les cas où l'infraction reprochée est une infraction de responsabilité absolue, cette deuxième étape est importante, car elle permet de tenir compte des faits précis de l'affaire. La deuxième étape, considère si la personne qui a commis la violation a des antécédents, si elle a agi sciemment ou a fait preuve de négligence, et examiner si un tort a été, ou aurait pu être, causé.

3. LES QUESTIONS EN LITIGE

[8] Dès leur arrivée sur les lieux de Conestoga Meat Packers Ltd., sept porcs étaient morts et trois autres ont été euthanasiés pour que cessent leurs souffrances indues. MacDonald Transport ne conteste pas le premier élément de l'infraction. MacDonald Transport a transporté les porcs dans une seule remorque jusqu'aux lieux de Conestoga Meat Packers Ltd., mais leur

² [Doyon c. Canada \(Procureur général\), 2009 CAF 152](#), au par. 32 [Doyon].

³ [F.H. c. McDougall, 2008 CSC 53](#), au par. 40.

embarquement a eu lieu dans quatre emplacements différents. Les questions en litige que la Commission doit trancher sont les suivantes :

1. *Les porcs étaient-ils entassés dans la remorque?*
2. *L'entassement des porcs a-t-il causé leur mort?*

4. ANALYSE

Les porcs étaient-ils entassés dans la remorque?

[9] Les porcs étaient entassés dans huit des dix compartiments de la remorque qui a servi à leur transport, ce qui signifie que le nombre de porcs était trop élevé pour la superficie dont ils disposaient. Cette conclusion est fondée sur le récit que le conducteur a relaté à l'inspectrice – pour lui expliquer comment il avait fait embarquer les animaux dans son camion –, sur le poids moyen des porcs et sur la superficie dont les porcs disposaient dans chaque compartiment. L'Agence a prouvé le deuxième élément de la violation.

[10] Le [Règlement SA](#) ne prescrit pas de quelle manière on peut juger s'il y a entassement. L'entassement est une conclusion de fait fondée sur l'état des animaux et sur les conditions du transport. La Commission et l'industrie s'appuient régulièrement sur les lignes directrices non contraignantes de l'industrie, contenues dans le *Code de pratiques pour les soins et la manipulation des animaux d'élevage* (le Code de pratique applicable aux animaux) et le *Code de pratiques pour le soin et la manipulation des porcs* (le Code de pratique applicable aux porcs), pour calculer le nombre d'animaux qui peuvent être transportés dans une seule remorque sans qu'ils y soient entassés. Les codes tiennent compte de la taille des animaux, du nombre d'animaux transportés et de la taille de la remorque utilisée. Les conditions météorologiques sont également un facteur dont il faut tenir compte, lorsqu'il s'agit d'un élément important comme c'est le cas en l'espèce.

[11] MacDonald Transport affirme qu'il ne m'est pas possible de décider si les animaux étaient entassés étant donné que le nombre précis d'animaux, leur poids et la taille de la remorque sont inconnus. Je ne suis pas d'accord. Ma décision au sujet de l'entassement doit être prise en fonction du contexte dans lequel leur transport a eu lieu, et je dois décider si l'entassement a causé la mort des sept porcs dans la remorque et la nécessité d'euthanasier sans délai trois autres porcs. Il est vrai que la preuve concernant la superficie dont disposait chaque animal par rapport à sa taille et à la taille de la remorque est importante, mais le règlement ne prévoit pas de norme claire qui permet de décider ce qui constitue de l'entassement. Il s'agit d'une question de fait qui doit être prouvée selon la prépondérance des probabilités en fonction de l'ensemble de la preuve dont je dispose.

[12] J'estime qu'au moins 180 porcs ont été transportés. La divergence dans le nombre d'animaux, transportés par MacDonald Transport, que l'Agence a inscrit n'est pas importante vu que j'ai conclu que la superficie dont disposaient 180 animaux dans la remorque était insuffisante. Selon le schéma que l'inspectrice a fait le jour de l'incident en se fondant sur le récit du conducteur qui lui expliquait où il avait placé les animaux dans la remorque, 180 porcs auraient été transportés. Même si les explications données par le conducteur constituent du oui-dire, il était le mieux placé pour savoir combien d'animaux se trouvaient dans la remorque étant donné que c'est lui qui les a fait embarquer. MacDonald Transport n'a présenté aucune preuve qui contredise les souvenirs de son chauffeur. Les autres documents produits en preuve par l'Agence indiquent tous un nombre plus élevé d'animaux dans la remorque, à l'exception des photographies des copies des récépissés qu'utilisent les producteurs inscrits auprès d'Ontario Pork qui sont responsables de la transformation des animaux. Le nombre total de ces récépissés s'élève à 156. Or, ce nombre total reflète le nombre d'animaux transformés par le grossiste et n'inclut pas les animaux que l'inspectrice a mis de côté pendant le débarquement ainsi que tout autre animal qui aurait été mis de côté pendant le processus de transformation. Ces récépissés ne font pas état du nombre de porcs transportés. J'estime que le nombre de porcs qui ont réellement été transportés ne s'élève pas à 156.

[13] De même, MacDonald Transport s'est inquiétée du fait que des mesures imprécises avaient été utilisées pour calculer la superficie minimale dont les porcs avaient besoin pendant le transport. Le poids exact des porcs pendant le transport n'a pas été fourni à la Commission. L'Agence me demande plutôt d'utiliser le poids moyen de quatre porcs, calculé à partir de leur poids mort moyen, lequel a été estimé à 85 % de leur poids vif. Ce calcul établit un poids moyen de 117,58 kg. L'Agence affirme que ce calcul est raisonnable, parce que l'industrie reconnaît en général l'exactitude de ce pourcentage. Par exemple, le montant que le grossiste a payé pour les porcs qui ont été transformés après livraison effectuée par MacDonald Transport a été calculé en fonction du poids mort des animaux, lequel correspond à 85 % de leur poids vif.

[14] Je n'ai aucune hésitation à retenir l'approche que propose l'Agence pour estimer le poids des porcs transportés. Si le poids de chaque animal n'est pas mesuré au moment de son embarquement, il est impossible de connaître le poids exact qu'il avait au moment du transport. Même si le demandeur a mis en doute le caractère raisonnable de la déduction de 15 % par tête, il n'a fourni aucun élément de preuve indiquant que ce pourcentage était largement surestimé. La preuve dont dispose la Commission indique plutôt que Conestoga Meat Packers Ltd. utilise également ce pourcentage.

[15] MacDonald Transport a également contesté la façon dont l'Agence a mesuré la remorque, étant donné qu'elle a pris ses mesures de l'extérieur de la remorque et qu'elle s'est appuyée sur une approximation de la superficie perdue dans deux des compartiments en raison de la présence de la rampe d'embarquement. Il y avait également des divergences dans la preuve présentée par l'Agence quant à la façon dont la longueur de la remorque a été décrite. L'inspectrice a mesuré la remorque à partir de l'extérieur et a fait un schéma qui a été produit en preuve. Le schéma de la remorque indique des mesures qui, une fois additionnées, donnent une longueur de 48 pi 8 po. Selon le formulaire intitulé « Inspection du transport sans cruauté des animaux (Tâche 1101) » rempli par l'inspectrice et à partir duquel elle a conclu qu'il y avait eu violation, la longueur de la remorque se situait entre 48 et 49 pi.

[16] L'écart entre les mesures de la taille de la remorque n'est pas significatif. Les mesures indiquées dans le schéma sont suffisamment fiables, et je les ai utilisées pour calculer la superficie dont chaque porc avait besoin. Même si elle a eu accès à la remorque, MacDonald Transport n'a fourni aucun élément de preuve qui met directement en doute l'exactitude des mesures inscrites sur le schéma de l'inspectrice. Je constate également que même si le fait de prendre les mesures de l'extérieur de la remorque créait une variation dans les mesures, cette variation était favorable à MacDonald Transport. Le fait de mesurer de l'intérieur aurait réduit la superficie disponible, car l'épaisseur des séparateurs aurait été prise en compte.

[17] De même, je ne dispose d'aucun élément de preuve qui met en doute la réduction de 30 % de la superficie disponible dans les compartiments où se trouvait la rampe de chargement. Après avoir mesuré la remorque, l'inspectrice était bien placée pour estimer la superficie occupée par la rampe. Ce pourcentage me semble également être une estimation juste si l'on tient compte de la photographie du compartiment de la remorque qui comporte la rampe et des mesures de ce compartiment. Là encore, MacDonald Transport avait accès à la remorque et il lui était loisible de présenter des éléments de preuve pour étayer son affirmation selon laquelle l'estimation de l'inspectrice était inexacte ou peu fiable.

[18] Selon les exigences généralement reconnues en ce qui concerne la densité de chargement des porcs dans le Code de pratique applicable aux animaux, les porcs dont le poids s'élève à 117,58 kg ont besoin de 4,47 pieds carrés de superficie pendant le transport. Or, le Code de pratique applicable aux animaux recommande également que la densité maximale soit réduite de 25 % par temps chaud et humide. Ce pourcentage n'est qu'une recommandation, vu que le stress réellement causé aux porcs est en fin de compte l'indicateur qui devrait servir de guide pour juger des conditions du transport.

[19] L'indice de sécurité pour le bétail, établi en fonction des conditions climatiques, qui figure dans le Code de pratique applicable aux porcs aide les éleveurs à déterminer dans quelles circonstances les conditions météorologiques devraient inquiéter les transporteurs, posent un

danger pour les animaux ou constituent une urgence. Lorsque les conditions météorologiques présentent un danger –autrement dit quand la température dépasse 37,8°C –, il faut éviter de transporter les animaux pendant les parties de la journée où il fait plus chaud. Il n'est pas nécessaire d'éviter le transport des animaux lorsque la température est inférieure à 37,8°C, car le transport est permis lorsque la température se situe dans la zone « alerte » du tableau de l'indice. Il s'ensuit qu'il est recommandé de réduire la densité de chargement lorsque la température se situe dans cette zone « alerte ». Ailleurs dans le Code de pratique applicable aux porcs, il est recommandé de réduire cette densité lors d'un transport par temps chaud et humide. Il n'est pas nécessaire de suivre cette recommandation lorsque le transport des porcs est interdit ou lorsque le transport peut être effectué comme à l'habitude suivant la zone « alerte ».

[20] Selon la preuve dont la Commission dispose, les animaux ont été transportés alors que la température se situait dans la zone « alerte », mais la température a atteint les niveaux indiqués dans la zone « danger » à un certain moment pendant le transport. Le Code de pratique applicable aux porcs ne précise pas quel est le pourcentage de réduction de la densité nécessaire en pareil cas. MacDonald Transport a souligné que la réduction de 25 % n'est pas obligatoire et a fait valoir qu'il n'y avait pas lieu de s'appuyer sur le Code de pratique applicable aux animaux, étant donné que ce code est en cours de révision. Bien que ce code date d'il y a longtemps, MacDonald Transport n'a fourni aucun élément de preuve démontrant que la recommandation de 25 % – qui est fondée sur des études évaluées par des pairs – ne s'applique plus.

[21] De plus, MacDonald Transport n'a produit aucun élément de preuve étayant que le conducteur avait pris en considération les conditions météorologiques et réduit la charge de manière à ce que les porcs puissent disposer d'une superficie qui leur permettait de mieux réguler leur température corporelle. Même s'il n'est pas contraignant, le Code de pratique applicable aux porcs énonce que les animaux ne peuvent être transportés sans cruauté lorsque la température se situe dans la zone « alerte » et que la densité de chargement n'est pas réduite. Par conséquent, il était nécessaire de réduire cette densité pour éviter des souffrances et des blessures indues aux

animaux. Le troisième élément de l'infraction est donc établi, puisque cette exigence n'a pas été respectée.

[22] Après avoir examiné l'ensemble de la preuve en l'espèce concernant la taille et le nombre de porcs transportés, la taille de la remorque et les conditions météorologiques, je conclus que la preuve est suffisamment claire et convaincante pour établir le deuxième élément de la violation. La stratégie de MacDonald Transport a été de souligner les lacunes dans la preuve de l'Agence, au lieu de fournir des mesures plus précises de la remorque ou ses propres éléments de preuve pour étayer son opposition au poids et au nombre de porcs transportés. L'existence de certaines variations dans le dénombrement et les mesures ne signifie pas qu'une partie n'a pas satisfait au fardeau de preuve qui lui incombait. Conclure autrement imposerait aux inspecteurs un fardeau insoutenable, ce qui serait contraire à l'objet du [Règlement SA](#) qui consiste à faciliter la production et la vente de produits animaliers sûrs sans leur causer de souffrances indues. À certaines occasions, il est impossible d'obtenir la preuve de souffrances indues avant l'abattage des animaux. L'obligation pour les inspecteurs de n'avoir aucune variation dans leurs mesures leur imposerait un degré d'examen irréaliste pour chaque animal et chaque véhicule de transport.

L'entassement des porcs a-t-il causé leur mort?

[23] Pour qu'il y ait violation, il doit exister un lien de causalité entre l'entassement des porcs dans la remorque, d'une part, et la souffrance ou les blessures indues qui leur sont causées, d'autre part. En l'espèce, les animaux ont été transportés par une journée chaude. Et, au moment de leur embarquement, puis de leur transport vers deux autres arrêts d'embarquement, et enfin de leur déchargement sur les lieux de Conestoga Meat Packers Ltd., la température était encore plus chaude. MacDonald Transport a contesté la conclusion de la vétérinaire de l'Agence selon laquelle les porcs n'avaient aucun problème de santé sous-jacent, mais elle n'a produit aucun élément de preuve pour la réfuter. Je conclus que les porcs n'avaient aucun problème de santé sous-jacent qui puisse expliquer pourquoi sept porcs étaient morts à l'arrivée et trois autres

étaient dans une détresse telle qu'ils ont été immédiatement euthanasiés afin de leur éviter davantage de souffrances.

[24] La preuve de l'Agence établit également que, selon toute vraisemblance, l'exposition à la chaleur pendant le transport a contribué à la souffrance induite des animaux. La vétérinaire de l'Agence concède que certains porcs seraient peut-être morts à cause de la chaleur même s'ils n'avaient pas été entassés. Lorsque le fardeau de preuve applicable est la prépondérance des probabilités, le simple fait de donner une autre explication plausible – qui ne porte pas sur un élément essentiel – pour justifier l'incident sans produire des éléments de preuve à l'appui ne permet pas de dégager automatiquement le contrevenant de toute responsabilité. Il m'est loisible de tenir compte, au moment où j'évalue s'il a été satisfait au fardeau de preuve, de la probabilité relative qu'un incident se produise.

[25] Le Code de pratique applicable aux porcs permet de mieux saisir les probabilités. Le Code n'interdit pas le transport lorsque la température figure dans la zone « alerte » du tableau. Si à elle seule, la température indiquée dans la zone « alerte » était susceptible de blesser ou de tuer les animaux, le transport des porcs effectué à la température enregistrée ce jour-là n'aurait pas été recommandé. La recommandation de réduire la densité de chargement des animaux soutient plutôt la conclusion selon laquelle les animaux qui ne sont pas entassés peuvent, selon toute vraisemblance, être transportés sans subir de souffrances ou de blessures. Il s'ensuit qu'à l'inverse, il est également vrai de conclure que les animaux sont morts, selon toute vraisemblance, en raison de leur entassement.

[26] En outre, la vétérinaire de l'Agence, qui connaît bien le Code de pratique applicable aux porcs, le Code de pratique applicable aux animaux et les conditions météorologiques de ce jour-là, a conclu sans hésiter que le fait pour des animaux en bonne santé de n'avoir pu réguler leur température dans une remorque où ils étaient entassés constituait la raison la plus plausible pour expliquer leur mort. Par conséquent, je conclus que l'Agence s'est acquittée de son fardeau de preuve et je confirme qu'il y a eu violation.

[27] MacDonald Transport n'a soulevé aucun moyen de défense admissible pour établir qu'il n'y avait pas eu violation. Par conséquent, la seule question qu'il me reste à trancher est celle de savoir si l'Agence a évalué la cote de gravité globale conformément au [Règlement SAPMAA](#).

5. L'ÉVALUATION DE LA COTE DE GRAVITÉ GLOBALE

[28] MacDonald Transport a reçu une amende de 7 800 \$. Selon l'Annexe 1 du [Règlement sur les sanctions pécuniaires administratives sur l'agriculture et l'agroalimentaire](#) (le *Règlement SAPMAA*), la violation visée au paragraphe 140(2) du [Règlement SA](#) constitue une violation grave. Suivant l'article 5 du [Règlement SAPMAA](#), une sanction de 6 000 \$ est justifiée pour les infractions graves, même s'il est possible de rajuster le montant de la sanction dans certains cas. Il incombe à l'Agence de prouver que le montant peut être rajusté en fonction des trois critères suivants : l'existence de violations ou condamnations antérieures; la nature de l'intention ou de la négligence; et la gravité du tort qui est, ou pourrait être, causé par la violation (*A.S. L'Heureux*). L'Annexe 3 du [Règlement SAPMAA](#) attribue une cote de gravité chiffrée à chacun de ces trois critères. La somme de ces notes constitue la « cote de gravité globale ». Dans les cas où un rajustement est nécessaire, l'Annexe 2 du [Règlement SAPMAA](#) indique le pourcentage de minoration ou de majoration applicable à la cote de gravité globale.

[29] L'Agence a attribué, à raison, la cote « 5 » à MacDonald Transport, conformément à la catégorie des antécédents. Selon la partie 1 de l'Annexe 3 du [Règlement SAPMAA](#), la cote « 5 » est attribuée dans les cas où plus d'une violation mineure ou grave a été commise au cours des cinq ans précédant la violation en cause. MacDonald Transport a reçu des procès-verbaux relativement à trois violations graves commises au cours de la période pertinente. Deux de ces violations visaient la même disposition du règlement.

[30] La cote « 3 » au deuxième critère concernant la négligence ou l'intention, est appropriée dans les circonstances. Dans son rapport, l'inspectrice a souligné que le conducteur avait dit qu'en raison des conditions météorologiques, la respiration de certains animaux était rapide au moment de leur embarquement. MacDonald Transport ne s'est pas opposée à ce que cet élément de preuve soit versé au dossier. La preuve établit également que le temps était objectivement chaud et humide durant l'embarquement, le transport et le débarquement. Il n'y a pas eu de changement soudain et inattendu dans la température. Pourtant, rien dans la preuve ne démontre que MacDonald Transport aurait pris des mesures – visant à rajuster la densité du chargement, notamment – pour s'adapter aux conditions météorologiques. Ce défaut prouve sa négligence.

[31] Enfin, le ministre a établi à « 5 » la cote de gravité en raison de la gravité du tort que les agissements de MacDonald Transport ont causé aux animaux. Au total, dix porcs ont subi des souffrances indues ou sont morts du fait d'avoir été entassés durant le transport effectué par MacDonald Transport. Selon la partie 3 de l'Annexe 3 du [Règlement SAPMAA](#), la cote « 5 » de gravité doit être attribuée lorsqu'un tort grave ou étendu est causé aux animaux. La mort entre dans cette catégorie.

[32] Vu que la cote de gravité globale s'élève à « 13 », la sanction doit, conformément à l'Annexe 2 du [Règlement SAPMAA](#), être majorée de 30 %. La sanction de 7 800 \$ infligée par le ministre est appropriée.

6. ORDONNANCE

[33] Je conclus que MacDonald Transport a commis la violation énoncée dans le procès-verbal, et qu'elle doit payer à l'Agence la sanction établie à 7 800 \$, dans les trente jours suivant la date de la notification de la présente décision, comme l'exige le paragraphe 15(3) de la [Loi SAPMAA](#).

[34] La violation visée aux présentes ne constitue pas une infraction criminelle. Dans cinq ans, MacDonald Transport aura le droit de demander au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire que la violation soit rayée du dossier, conformément à l'article 23 de la [Loi SAPMAA](#).



Patricia L. Farnese
Membre
Commission de révision agricole du Canada