



Commission de révision  
agricole du Canada

Canada Agricultural  
Review Tribunal

Ottawa, Canada  
K1A 0B7

Référence : *Brussels Transport Ltd. c Agence canadienne d'inspection des aliments,*  
2023 CRAC 20

**Dossier : CRAC-2022-FNOV-001**

**ENTRE :**

**BRUSSELS TRANSPORT LIMITED**

**DEMANDERESSE**

**- ET -**

**AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS**

**INTIMÉE**

**DEVANT :** Patricia L. Farnese, membre

**AVEC :** Andy Armstrong, représentant la demanderesse  
Alyson E. Sutton et Chris Araujo, représentant l'intimée

**DATE DE LA DÉCISION :** Le 30 juin 2023

**DATE DE L'AUDIENCE VIRTUELLE :** Du 3 avril au 5 avril 2023

## 1. INTRODUCTION

[1] Brussels Transport Limited (Brussels) a reçu un procès-verbal (procès-verbal) assorti d'une sanction de 13 000 \$ pour avoir contrevenu au paragraphe 148(1) du [Règlement sur la santé des animaux](#) (*Règlement SA*). L'Agence canadienne d'inspection des aliments (l'Agence) a établi le procès-verbal à la suite d'une enquête menée lorsque, à leur arrivée à l'abattoir d'Olymel à Saint-Esprit, au Québec, le 22 juin 2020, cinq porcs de marché ont été trouvés morts dans la remorque dans laquelle ils étaient transportés. Brussels a demandé à la Commission de l'entendre sur les faits reprochés et de rejeter le procès-verbal.

[2] J'ai conclu que l'Agence a prouvé les éléments constitutifs de la violation. Le procès-verbal est confirmé. Brussels aurait dû réduire de 25 % la densité de chargement des porcs dans deux compartiments en raison du temps chaud et humide durant le transport des porcs. Il n'est pas nécessaire de prouver un tort réel pour établir qu'il y a eu une violation du paragraphe 148(1), mais, selon les observations, cinq porcs sont arrivés morts et d'autres animaux étaient en détresse respiratoire à leur arrivée à l'établissement d'Olymel. Par conséquent, je conclus également qu'une sanction de 13 000 \$ est appropriée dans les circonstances parce que l'entassement a causé un tort grave.

## 2. CADRE JURIDIQUE

[3] La [Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire](#) (*Loi SAPMAA*) et son règlement établissent un processus uniforme (le régime des SAPMAA) pour l'application et le traitement des violations contenues dans de nombreuses lois en matière d'agriculture et d'agroalimentaire. Une violation commise au titre du paragraphe 148(1) du *Règlement SA* est assujettie au régime des SAPMAA. Le régime des SAPMAA comporte deux étapes : (1) déterminer si une violation a été commise et (2) déterminer la sanction appropriée. L'Agence doit prouver chaque étape selon la prépondérance des probabilités. Toutefois, Brussels a déposé sa demande à la suite de récentes modifications apportées au *Règlement SA*. Je dois décrire les éléments

d'une violation du paragraphe 148(1) avant de pouvoir décider si la violation a été commise.

[4] Le paragraphe 148(1) a remplacé le paragraphe 140(2) dans le règlement modifié. Le paragraphe 148 (1) interdit le transport (et le confinement) d'animaux dans des conditions d'entassement :

**148(1)** Il est interdit d'embarquer ou de faire embarquer un animal dans un véhicule ou une caisse, autre qu'une caisse qui est utilisée pour transporter un animal dans un aéronef, jusqu'à entassement ou de confiner ou transporter ou faire confiner ou transporter un animal dans un véhicule ou une caisse où les animaux sont entassés.

[5] Auparavant, il fallait prouver que l'animal risquait de se blesser ou de souffrir indûment en raison de l'entassement durant le transport pour établir une violation :

**140. (2)** 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] L'entassement, les blessures et la souffrance induite n'étaient pas définis dans l'ancien règlement. Les transporteurs et l'Agence devaient eux-mêmes évaluer si la souffrance de l'animal dépassait un seuil mal défini entre la souffrance acceptable et la souffrance induite selon la définition de la « souffrance induite » qui découlait de la jurisprudence.

[7] Toutefois, le paragraphe 148(2) définit maintenant l'entassement d'une manière qui établit clairement qu'aucun risque de souffrance en raison de l'entassement durant le transport n'est permis :

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), l'entassement se produit lorsque, en raison du nombre d'animaux dans le véhicule ou la caisse, selon le cas :

**a)** l'animal ne peut rester dans sa position préférée ni ajuster la position de son corps pour se protéger de blessures ou éviter d'être écrasé ou piétiné;

**b)** l'animal risque de présenter un état pathologique, par exemple l'hyperthermie, l'hypothermie ou des engelures;

**c)** l'animal risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir.

[8] Une preuve que l'animal risquait de souffrir, de subir des blessures ou de mourir est uniquement prise en considération lorsque l'Agence invoque l'alinéa c). L'Agence doit néanmoins établir le lien de causalité entre le risque de subir des blessures, d'être écrasé ou d'être piétiné, tel indiqué à l'alinéa a) et l'état pathologique précisé à l'alinéa b).

[9] L'article 138.3 dresse une liste non exhaustive des facteurs de risque que les transporteurs doivent surveiller durant le transport et que la Commission peut prendre en considération pour décider s'il y a eu une violation de l'alinéa 148(2)c). Bien qu'ils ne soient pas une preuve concluante d'entassement, ces facteurs, qui sont reconnus comme ayant une incidence sur la capacité d'un animal à résister au transport, aident à déterminer quand un animal risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir :

**138.3(1)** Quiconque embarque, confine ou transporte, ou fait embarquer, confiner ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, ou l'en débarque ou l'en fait débarquer, doit, avant l'embarquement, le confinement, le transport ou le débarquement de l'animal, évaluer la capacité de ce dernier à endurer ces activités compte tenu de tout facteur de risque qui peut raisonnablement être considéré comme ayant une incidence sur la capacité de l'animal à les endurer, notamment :

**a)** l'état actuel de l'animal;

**b)** une infirmité, une maladie, une blessure ou un état préexistant de l'animal;

**c)** l'espace requis pour l'animal;

**d)** la compatibilité de l'animal avec les autres animaux;

**e)** la manutention et les méthodes de contention de l'animal;

**f)** l'estimation de la durée de la privation d'aliments, d'eau salubre et de repos;

**g)** l'estimation de la durée du transport et du confinement de l'animal dans le véhicule ou la caisse;

- h)** les retards prévisibles durant le transport et à destination;
- i)** les conditions météorologiques prévisibles durant le transport;
- j)** les situations prévisibles, pouvant survenir durant le transport, qui pourraient occasionner des inclinaisons ou des déclinaisons prononcées, la vibration et le déplacement de la caisse ou le balancement du véhicule;
- k)** le type et l'état du véhicule, de la caisse et de l'équipement.

**(2)** Quiconque confine ou transporte un animal dans un véhicule ou une caisse doit le surveiller d'une manière et à des fréquences appropriées pour évaluer sa capacité à endurer le confinement et le transport, compte tenu des facteurs de risque prévus au paragraphe (1).

[10] Lorsqu'ils sont examinés à la lumière du libellé du paragraphe 148(2), les changements apportés par le législateur précisent la façon dont les éléments de la violation sont définis. Pour maintenir le procès-verbal, l'Agence doit donc prouver ce qui suit :

**Élément un** : Brussels a embarqué, transporté ou confiné un animal ou a fait embarquer ou confiner un animal;

**Élément deux** : dans un véhicule ou une caisse, autre qu'une caisse qui est utilisée pour transporter un animal dans un aéronef;

**Élément trois** : alors que l'animal était ou serait entassé dans le véhicule ou la caisse pour les raisons suivantes :

- a) l'animal ne peut rester dans sa position préférée ni ajuster la position de son corps pour se protéger de blessures ou éviter d'être écrasé ou piétiné;
- b) l'animal risque de présenter un état pathologique, par exemple l'hyperthermie, l'hypothermie ou des engelures;
- c) l'animal risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir.

[11] L'entassement est une constatation de fait qui est effectuée selon l'état des animaux et les conditions de transport. La Commission, l'Agence et les transporteurs s'appuient régulièrement sur les lignes directrices de l'industrie relativement aux

pratiques exemplaires contenues dans le *Code de pratiques recommandées pour les soins et la manipulation des animaux de ferme* (le Code de pratiques applicables aux animaux) et le *Code de pratiques pour les soins et la manipulation des porcs* (le Code de pratiques applicables 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. Les récentes modifications apportées au règlement n'ont pas modifié la pertinence des codes en ce qui a trait aux questions d'entassement.

[12] Le régime des SAPMAA prévoit des infractions de responsabilité absolue, ce qui signifie que seuls quelques moyens de défense peuvent être invoqués pour éviter le procès-verbal une fois que la première étape a été prouvée. En d'autres termes, si l'Agence prouve les éléments constitutifs de la violation et que Brussels ne soulève pas un moyen de défense admissible, le procès-verbal sera confirmé.

[13] La Commission doit établir le montant approprié de la sanction si l'Agence prouve les éléments constitutifs. Lorsqu'une infraction de responsabilité absolue est alléguée, cette deuxième étape est requise parce qu'elle permet d'examiner les faits particuliers de l'affaire. La deuxième étape consiste à déterminer si l'accusé a déjà commis des violations ou s'il a fait l'objet de condamnations antérieures, s'il a agi de manière intentionnelle ou négligente et si la violation a causé ou aurait pu causer un tort.

### 3. QUESTIONS À TRANCHER

[14] La demande de révision de Brussels nécessite que je tranche les trois questions suivantes :

- a. Brussels a-t-elle transporté des porcs dans une remorque où ils étaient entassés?
- b. Si oui, la manière prétendument injuste dont l'Agence impose les sanctions constitue-t-elle un moyen de défense admissible?
- c. Si non, l'Agence a-t-elle calculé de façon appropriée la sanction imposée?

### 4. ANALYSE

**(a) Brussels a-t-elle transporté des porcs dans une remorque où ils étaient entassés?**

[15] Brussels et l'Agence se sont entendus sur plusieurs faits qui ne sont pas contestés. Le 22 juin 2020, Scott Thom a embarqué 170 porcs de marché dans une remorque à Denfield, en Ontario, pour Brussels. Derek Borth, un employé de Brussels, a conduit la remorque à l'établissement d'Olymel à Saint-Esprit, au Québec. Le trajet des porcs dans la remorque était d'environ 772 km et a duré environ 8,5 heures. Ces faits convenus établissent les deux premiers éléments de la violation. Brussels a transporté des animaux (élément un) dans un véhicule, la remorque (élément deux).

[16] Les autres faits convenus se rapportent au dernier élément. Le trajet a commencé vers midi. Les températures suivantes ont été enregistrées ce jour-là à différents points du trajet :

- 24 °C à 12 h à Kintor, en Ontario
- 30 °C à 15 h à Port Hope, en Ontario
- 24 °C à 20 h à Saint-Esprit, au Québec
- 22 °C à 21 h à Saint-Esprit, au Québec

[17] Les parties ne contestent pas non plus que le D<sup>r</sup> André Gauthier, inspecteur vétérinaire de l'Agence, et Marie-Christine Langevin, inspectrice de l'Agence, se trouvaient à Olymel à l'arrivée des porcs. Les autres faits sont contestés.

[18] L'Agence soutient que cinq porcs morts se trouvaient dans les deux compartiments arrière de la remorque de Brussels. Le D<sup>r</sup> Gauthier a examiné les porcs, sans procéder à une nécropsie, et a observé des signes d'asphyxie, de suffocation et de cyanose dans les régions abdominales et les membres. Il a témoigné que bon nombre de ces signes sont visibles dans une photo des cinq porcs morts présentée comme élément de preuve. Il a en outre expliqué que ces signes, ainsi que ses observations sur les dimensions des compartiments de la remorque, et le fait que d'autres porcs aient été observés en détresse respiratoire après le débarquement, l'ont amené à conclure que les porcs étaient morts d'hyperthermie attribuable à l'entassement et à l'exposition à des températures élevées.

[19] Brussels affirme que les porcs n'étaient pas entassés dans la remorque et remet en question les dimensions des compartiments de la remorque et le poids des porcs utilisés pour déterminer qu'il y avait un entassement. Brussels a également essayé de remettre en question la photo des cinq porcs morts présentée en preuve en affirmant qu'il était impossible de confirmer s'il s'agissait des porcs de sa remorque parce que les tatouages d'identification n'étaient pas visibles sur la photo. Par conséquent, même si les porcs sur la photo présentaient des signes d'être morts par hyperthermie, il n'y avait aucune preuve que les porcs sur la photo étaient ceux qui ont été débarqués de la remorque de Brussels.

[20] Le chauffeur de Brussels a fourni à l'Agence une explication de la façon dont les porcs étaient répartis dans la remorque et de l'endroit où se trouvaient les cinq porcs morts le jour de l'incident. Puisque le chauffeur a débarqué lui-même les porcs morts de la remorque, et qu'il a fourni son explication à l'inspecteur Langevin peu après, je n'ai aucune raison de douter de l'exactitude de son explication. Je conclus que 24 porcs, dont trois sont arrivés morts, se trouvaient dans un compartiment (le compartiment A), situé

sur le pont du milieu de la remorque. Dans un deuxième compartiment (le compartiment B), le compartiment central, se trouvaient 18 porcs, dont deux sont arrivés morts.

[21] La remorque a été mesurée par le D<sup>r</sup> Gauthier le jour de l'incident avec l'aide du chauffeur de Brussels, qui a tenu le bout du ruban à mesurer. Le chauffeur a témoigné qu'il n'avait pas vraiment porté attention aux mesures enregistrées par le D<sup>r</sup> Gauthier. Le D<sup>r</sup> Gauthier a témoigné que les mesures ont été prises de l'extérieur de la remorque et que, par conséquent, la taille réelle de chaque compartiment serait plus petite.

[22] Brussels conteste la superficie de 106,25 pieds carrés du compartiment B mesurée par le D<sup>r</sup> Gauthier et soutient que la longueur du compartiment était d'un pied de plus que celle mesurée. Brussels ne conteste pas la superficie de 140,25 pieds carrés du compartiment A mesurée par le D<sup>r</sup> Gauthier, mais elle conteste son emplacement. Brussels a beaucoup parlé de l'emplacement du compartiment A pendant l'audience, bien que l'emplacement du compartiment n'ait aucune incidence sur la question de l'entassement. Selon le diagramme de la remorque dessiné par le D<sup>r</sup> Gauthier après avoir mesuré la remorque, le compartiment A était l'avant-dernier compartiment sur le pont du milieu. Selon le témoignage du chauffeur, trois porcs morts se trouvaient dans le dernier compartiment du pont du milieu de la remorque. Il a ajouté qu'il n'aurait jamais embarqué 24 porcs dans le deuxième compartiment parce qu'il était petit et que tous les animaux seraient morts durant le transport.

[23] Je conclus que la taille du compartiment B est de 106,25 pieds carrés, comme l'a décrit le D<sup>r</sup> Gauthier. Je conclus également que le compartiment A était le dernier compartiment contrairement au diagramme du D<sup>r</sup> Gauthier. En contre-interrogatoire, on a montré au chauffeur de Brussels le diagramme que le D<sup>r</sup> Gauthier avait dessiné et on lui a demandé de confirmer si le diagramme était exact. Il a confirmé que les dimensions étaient exactes, mais que le compartiment qui contenait 25 porcs n'était pas indiqué au bon endroit. Le chauffeur a en outre convenu que le compartiment A était bien le dernier compartiment, et non l'avant-dernier comme l'a indiqué le D<sup>r</sup> Gauthier sur son

diagramme, et qu'il était le plus grand et d'une taille standard pour les remorques de ce genre. Le deuxième compartiment du pont du milieu est plus petit que le dernier compartiment et de la même taille que celui situé au-dessus et en dessous (compartiment B).

[24] L'Agence a utilisé un poids vif moyen d'environ 130 kg ou 285 lb afin de calculer l'espace requis pour le transport sans cruauté des porcs. Ce poids a été calculé à partir du poids moyen des carcasses (103,7 kg) de ce chargement, comme l'a enregistré Olymel. Le poids de la carcasse représente environ 80 % du poids vif. L'Agence a fourni un courriel des Éleveurs de porcs du Québec dans lequel l'organisme confirmait qu'il fallait bien utiliser un rapport de 0,8/1 pour le poids de la carcasse et le poids vif puisqu'il s'agit de la norme de l'industrie au Québec.

[25] Brussels n'accepte pas le poids moyen parce qu'il a été calculé selon le registre d'abattage d'Olymel qui n'a inscrit que 156 porcs. Brussels a suggéré que la moyenne aurait dû être calculée en divisant par 165, soit 170 porcs embarqués moins les cinq porcs morts, et qu'il y avait eu une inversion des deux derniers chiffres (le bon nombre était 165 et non 156). Par conséquent, le poids total de 16 179,1 kg a été divisé à tort par 156 pour établir un poids de carcasse moyen de 103,7 kg.

[26] Je conclus que le poids moyen des porcs transportés par Brussels était de 285 lb, comme l'a indiqué l'Agence. L'examen du registre d'abattage montre que le poids de chaque carcasse est fourni individuellement et que seuls 156 porcs sont identifiés comme appartenant au chargement de Brussels. De plus, M. Francis Lavoie, le spécialiste des enquêtes de l'ACIA qui a aidé à préparer la présente affaire pour l'audience, a témoigné qu'il a vérifié le registre pour confirmer que le registre ne contenait que les poids de 156 porcs. Il a fait cet examen parce qu'il se demandait aussi si les chiffres avaient été inversés. Je retiens la preuve de l'Agence selon laquelle certains porcs qui arrivent vivants ne sont pas inscrits au registre s'ils sont autrement retirés de la chaîne de production pendant l'abattage. Le registre est également utilisé pour déterminer le prix que doit payer Olymel pour les porcs livrés. Brussels n'a fourni aucune preuve qu'elle a

contesté le registre à l'époque, ce qui aurait permis de conclure que le registre était inexact.

[27] Le paragraphe 138.3(1) du *Règlement SA* énumère explicitement l'espace requis pour l'animal et les conditions météorologiques prévues comme étant des facteurs de risque à prendre en considération lors du transport d'animaux. L'Agence a fourni des éléments de preuve non contestés qui établissent que les animaux ont été transportés à des températures comprises entre 29 et 38 °C, lorsque le taux d'humidité est pris en compte. Les exigences relatives à la densité de chargement des porcs figurant dans le Code de pratiques applicables aux animaux précisent que les porcs pesant 285 lb requièrent un espace de 4,85 pieds carrés durant le transport. Toutefois, le Code de pratiques applicables aux animaux recommande également d'éviter, dans la mesure du possible, les déplacements par temps chaud et humide. Si le trajet se déroule dans de telles conditions, le Code de pratiques applicables aux animaux précise que la densité maximale doit être réduite de 25 %. L'indice de sécurité pour le bétail qui se trouve dans le Code de pratiques applicables aux porcs aide les agriculteurs à déterminer quand les conditions météorologiques justifient de réduire de la densité de chargement des animaux. Même s'il n'est pas contraignant, le Code de pratiques applicables aux porcs indique que les animaux ne peuvent être transportés sans cruauté lorsque la température se situe dans la zone « danger » et que la densité de chargement n'est pas réduite. Une température de 38 °C se situe bien dans la zone « danger » indiquée dans le Code de pratiques applicables aux porcs.

[28] J'estime que l'Agence a prouvé le dernier élément de la violation parce que les conditions météorologiques justifiaient une réduction de 25 % de la densité du bétail. Le défaut de Brussels de réduire la densité des animaux dans les compartiments A et B a fait que les porcs risquaient de souffrir, de subir une blessure ou de mourir en raison de l'entassement, en violation de l'alinéa 148(2)c) du *Règlement SA*. Étant donné la taille du compartiment et l'espace requis pour chaque porc d'un poids moyen de 285 lb, le compartiment A aurait dû contenir au plus 19 porcs, et non les 24 que Brussels avait embarqués. Le compartiment B aurait dû contenir au plus 14 porcs, et non les 18 porcs

qui s'y trouvaient. Je souligne que, même si j'avais accepté la longueur soutenue par Brussels pour le compartiment B, il y aurait encore eu un trop grand nombre de porcs pour la taille du compartiment.

[29] Puisque l'alinéa 148(2)c) du *Règlement SA* ne prévoit pas qu'une souffrance réelle soit prouvée, il n'est pas nécessaire de tirer une conclusion quant à la cause du décès des cinq porcs pour établir que la violation s'est produite. La violation est établie si, selon la prépondérance des probabilités, un animal risque de souffrir. Le Code de pratiques applicables aux animaux et le Code de pratiques applicables aux porcs établissent des pratiques exemplaires propres au transport sans cruauté des porcs. Les deux codes recommandent de réduire les densités de chargement de 25 % par temps chaud et humide afin de fournir une ventilation suffisante pour aider les porcs à réguler la température de leur corps durant le transport dans des remorques qui ne dépendent que d'une ventilation passive. En l'absence de toute preuve que des moyens artificiels ont été utilisés pour maintenir les porcs au frais, le défaut de réduire la densité de chargement suffit à prouver que les animaux risquaient de souffrir.

**(b) La manière prétendument injuste dont l'Agence impose les sanctions constitue-t-elle un moyen de défense admissible?**

[30] Brussels n'a soulevé aucun moyen de défense admissible à l'égard de la violation. Dans l'arrêt [Doyon](#), la Cour d'appel fédérale qualifie de draconien et de très punitif le régime de violations et de sanctions de la *Loi SAPMAA*. Même les moyens de défense communs de la diligence raisonnable (j'ai fait de mon mieux) et de l'erreur de fait (je ne savais pas) ne sont pas admissibles. Brussels demande à la Commission d'examiner le caractère équitable de la pratique appliquée par l'Agence à Olymel d'imposer des sanctions que lorsque plus de trois porcs arrivent morts. Elle exhorte la Commission à reconnaître qu'il faut s'attendre à certains animaux morts lorsqu'il s'agit de bétail. Brussels fait valoir que la pratique que l'Agence admet appliquer de ne pas imposer des sanctions pour chaque porc mort reconnaît cette réalité. Brussels exhorte la Commission à reconnaître que le seuil de trois animaux morts est arbitraire et que, par conséquent, Brussels est traitée de manière injuste.

[31] Bien que je comprenne l'inquiétude de Brussels quant à la décision de toute apparence arbitraire de l'Agence d'enquêter uniquement lorsque plus de trois porcs arrivent morts dans un seul chargement, la Commission n'a pas compétence pour exiger l'exécution de sanctions pour toutes les infractions aux règlements. Dans l'arrêt [Chu](#), la Cour d'appel fédérale a aussi explicitement énoncé que la Commission n'a pas le pouvoir d'examiner l'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Agence, même lorsque les circonstances suggèrent que cet exercice était non seulement arbitraire, mais peut-être même un abus de procédure :

...[i]l était également déraisonnable pour la Commission d'examiner le pouvoir discrétionnaire du ministre de délivrer un procès-verbal de violation assorti d'une sanction. Le législateur a clairement limité les pouvoirs de la Commission, en précisant que ceux-ci se bornent à déterminer si la violation a été prouvée et, le cas échéant, si le montant de la sanction imposée a été établi en conformité avec le Règlement (la Loi, para. 14(1); *Canada (Procureur général) c. Vorobyov*, 2014 CAF 102, 459 NR 134, para. 42). En examinant le pouvoir discrétionnaire du ministre, la Commission a fait une interprétation déraisonnable des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi et a exercé ces pouvoirs d'une manière contraire au texte de la Loi.

[32] Brussels n'ayant pas soulevé de moyen de défense admissible, la seule question qui reste est à trancher est si l'Agence a déterminé la cote de gravité globale conformément au [Règlement SAPMAA](#).

**(c) La sanction a-t-elle été calculée de façon appropriée?**

[33] Brussels s'est vu infliger une amende de 13 000 \$. Des modifications apportées au règlement ont augmenté les sanctions et la stigmatisation associées aux violations visant à protéger le bien-être des animaux en faisant passer la classification de nombreuses infractions de « graves » à « très graves ». L'annexe 1 du *Règlement SAPMAA* qualifie de très grave la violation du paragraphe 148(1) du *Règlement SA*. L'article 5 du *Règlement SAPMAA* prévoit qu'une sanction de 10 000 \$ est imposée dans le cas d'une violation grave, bien que le montant de la sanction puisse être rajusté dans certains cas.

[34] 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 à chacun des trois critères. Ces cotes sont additionnées pour établir la « cote de gravité globale ». Si un rajustement est requis, l'annexe 2 du *Règlement SAPMAA* indique le pourcentage de la minoration ou de la majoration applicable à la sanction en fonction de la cote de gravité globale.

### **Antécédents**

[35] L'Agence a attribué, à raison, la cote « 5 » à Brussels, 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 date de la violation. Les violations actuelles se sont produites le 22 juin 2020. Brussels ne conteste pas qu'elle a reçu en août 2015 deux (2) procès-verbaux pour des violations graves commises au cours du transport d'un animal qui ne pouvait pas être transporté sans souffrance. Ces violations tombent dans la période précisée.

[36] Je souligne que le *Règlement SAPMAA* prévoit expressément que la cote de gravité est élevée lorsqu'une autre « violation a été commise ». Selon le rapport de non-conformité de l'inspecteur, Brussels avait reçu une lettre de non-conformité de l'Agence en juin 2019 après qu'il y ait eu 3 porcs morts dans un chargement. Le rapport indique également que deux autres « lettres » ont été envoyées en 2019 pour des violations qui se sont également produites à l'abattoir d'Olymel, à Saint-Esprit, au Québec, et qu'il y a eu deux autres « cas » en 2020. Brussels souligne à juste titre qu'aux fins de l'attribution des cotes de gravité globales, les lettres d'avertissement et les affaires en instance ne sont que des allégations non prouvées. Une violation n'est commise que lorsqu'un demandeur a admis la violation et a payé l'amende ou que la Commission a confirmé un procès-verbal.

## **Intention ou négligence**

[37] En ce qui a trait au deuxième critère concernant l'intention ou la négligence, la cote « 3 » est appropriée dans les circonstances. Brussels est un transporteur de bétail expérimenté et devrait savoir qu'il faut s'attendre à des changements de température durant le transport. Le chauffeur de Brussels a témoigné qu'il embarque le même nombre d'animaux en hiver et en été. Ce défaut de réduire la charge en fonction des conditions chaudes et humides est une preuve de négligence.

## **Gravité du tort**

[38] Enfin, le ministre a établi à « 5 » la cote de gravité globale en raison de la gravité du tort que les agissements de Brussels ont causé aux animaux. Au total, cinq animaux sont morts parce que Brussels a transporté les porcs dans des conditions d'entassement. Selon la partie 3 de l'annexe 3 du *Règlement SAPMAA*, la cote de gravité « 5 » doit être attribuée lorsqu'un tort grave ou étendu est causé aux animaux. La mort entre dans cette catégorie.

[39] Bien qu'il ne soit pas nécessaire de déterminer si les porcs ont réellement souffert pour prouver la violation, la souffrance réelle est pertinente pour établir la sanction imposée, car le tort est pris en compte dans le calcul de la cote de gravité globale. Dans la présente affaire, l'Agence doit prouver un tort parce qu'elle a attribué à Brussels une cote de gravité de 5. Une cote de gravité de 5 n'est justifiée que lorsque la violation « cause » un tort grave aux animaux. Des cotes de gravité moins élevées sont attribuées lorsque la violation « pourrait causer » un tort. Dans ces cas, il n'est pas nécessaire de prouver une souffrance réelle.

[40] Je conclus que cinq porcs sont morts et que d'autres porcs présentaient des difficultés respiratoires. Le D<sup>r</sup> Gauthier a fourni des preuves claires et convaincantes qui ont résisté au contre-interrogatoire sur la qualité et l'exactitude de son examen des cinq porcs morts. Le D<sup>r</sup> Gauthier a conclu que les porcs sont morts en raison de l'entassement parce qu'ils présentaient des signes visibles d'hyperthermie. Ces signes comprenaient la

décoloration bleue du ventre et des oreilles et la rigidité cadavérique dans les pattes. Selon son observation, il s'agissait de gros porcs en bon état corporel. Ces faits, combinés à la température et aux observations des animaux provenant du même chargement qui haletaient pendant leur débarquement et dont la respiration s'est améliorée lorsqu'ils ont eu plus d'espace, appuyaient le diagnostic que les porcs sont morts d'hyperthermie. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il n'avait pas fait de nécropsie pour écarter d'autres causes possibles de décès, le D<sup>r</sup> Gauthier a donné une explication raisonnable. Il a déclaré que les porcs ne sont pas en mesure de réguler leur propre température corporelle parce qu'ils n'ont pas de glandes sudoripares. Les porcs sont donc très sensibles aux conditions chaudes et humides. Il a régulièrement vu, au cours de ses nombreuses années d'expérience, de gros porcs, comme ceux-ci, mourir durant le transport dans des conditions d'entassement par temps chaud et humide. En outre, aucun animal de ce chargement ne présentait de symptômes d'une autre maladie ou état qui pourrait expliquer les cinq décès.

[41] Je conclus également que les cinq porcs morts, examinés par le D<sup>r</sup> Gauthier, étaient les mêmes porcs que ceux sur la photo présentée en preuve et les mêmes porcs morts débarqués du camion de Brussels. Marie-Christine Langevin a témoigné qu'elle avait pris la photo après avoir vérifié que chaque porc avait le même numéro de tatouage et qu'elle avait inscrit ce numéro sur le dossier de contrôle ante mortem.

[42] 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 13 000 \$ infligée par le ministre est par conséquent appropriée.

## 5. Ordonnances

[43] Je conclus que Brussels a commis la violation qui lui est reprochée dans le procès-verbal n° 2021QC0019 et qu'elle doit payer à l'Agence la sanction de 13 000 \$ dans les trente jours suivant la date de signification de la présente décision, conformément au paragraphe 15(3) de la *Loi SAPMAA*.

[44] La violation en question ne constitue pas une infraction criminelle. Dans cinq ans, Brussels pourra demander au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de rayer cette violation de ses dossiers, conformément à l'article 23 de la *Loi SAMPAA*.

Fait ce 30<sup>e</sup> jour de juin 2023.



---

Patricia L. Farnese  
Membre  
Commission de révision agricole du Canada