

***LOI SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES
EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET D'AGROALIMENTAIRE***

DÉCISION

Affaire intéressant une demande de révision des faits relatifs à une violation de la disposition 143(1)d) du *Règlement sur la santé des animaux*, alléguée par l'intimée, à la demande du requérant conformément à l'alinéa 9(2)c) de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*.

473629 Ontario Inc., requérant

-et-

Agence canadienne d'inspection des aliments, intimée

PRÉSIDENT BARTON

Décision

À la suite d'une audience et après avoir examiné toutes les observations écrites et orales, la Commission statue, par ordonnance, que le requérant n'a pas commis la violation.

MOTIFS

Le requérant a demandé une audience en vertu du paragraphe 15(1) du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. L'audience s'est déroulée à Kitchener, en Ontario, le 4 avril 2008.

Le requérant était représenté par son avocat, M. G. Edward Oldfield.

Les témoins présentés par le requérant étaient M. Roger Dunning et M. Mark Reuber.

Le intimée était représentée par son avocat, M. Samson Wong.

Les témoins présentés par l'intimée étaient M. Santosh Pachai, le D^r Andrew Gomulka et M. Jim Paterson.

L'avis de violation n° 0607ON0012 en date du 28 mars 2007 allègue que le requérant a commis une violation le 6^e jour de mars 2006 à Brampton, en Ontario; de fait, il aurait transporté ou fait transporter des animaux, en l'occurrence 10 728 poulets, dans des conditions exposant indûment ceux-ci à des intempéries, en contravention de la disposition 143(1)d) du *Règlement sur la santé des animaux*. Le paragraphe 143(1) se lit comme suit :

143. (1) 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, si l'animal risque de se blesser ou de souffrir indûment en raison :

- a) de leur construction inadéquate;
- b) d'attaches mal assurées, de la présence de têtes de boulons, d'angles ou autres saillies;
- c) de l'insuffisance de matelassage, d'isolation ou d'obstruction des ferrures ou autres parties du wagon de chemin de fer, du véhicule à moteur, de l'aéronef, du navire ou du conteneur;
- d) d'une exposition indue aux intempéries;
- e) d'une ventilation insuffisante.

Toute contravention à la disposition 143(1)d) du *Règlement sur la santé des animaux* constitue une violation distincte au titre du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*.

Après confirmation que les deux parties disposent d'une copie, les documents suivants sont consignés au dossier aux fins de l'audience :

- Avis de violation n° 0607ON0012, daté du 28 mars 2007.
- Rapport de l'intimée reçu par le Tribunal le 27 avril 2007.

Bien qu'on constate certains écarts mineurs concernant l'heure de l'occurrence de certains événements dans les divers documents du dossier de l'intimée, ces écarts ne sont pas importants, et les heures énoncées dans la présente décision sont approximatives.

Le 6 mars 2006, le requérant a transporté un chargement de poules de réforme à partir des installations de la Midwest Poultry, située à North Manchester, en Indiana (États-Unis) jusqu'à celles de la ferme Maple Lodge Farms Ltd, à Brampton en Ontario.

M. Roger Dunning, un employé du requérant, était le conducteur affecté au transport de ce chargement, que l'on identifie comme étant le chargement n° DEL-730, transporté dans la remorque n° C72. Le chargement consistait en 10 728 oiseaux. Le chargement a débuté à 9 h 15 et s'est poursuivi jusqu'à 13 h, et le voyage jusqu'à Brampton a duré environ 8,5 heures; le chargement est donc arrivé à Brampton vers 21 h 30. Au moment de l'abattage, 2 684 oiseaux (25 % du chargement) ont été trouvés morts à l'arrivée, et 1 147 autres oiseaux ont dû être condamnés.

La remorque est demeurée dans le poulailler de la ferme Maple Lodge Farms Ltd. jusqu'au début de l'abattage, plus de sept heures après son arrivée.

Deux autres chargements ont été expédiés le 6 mars 2006 depuis les installations de la Midwest Poultry jusqu'à celles de la ferme Maple Lodge Farms Ltd., soit un avant et un après le chargement susmentionné. Ces chargements ont connu des conditions météorologiques et des délais d'attente avant l'abattage semblables à celles du chargement susmentionné, bien que le chargement ait été considérablement moins long. Ces deux chargements ont enregistré des proportions d'animaux morts à l'arrivée de 6,86 % et de 2,73 %.

Question

La seule question consiste à déterminer si le requérant a transporté les oiseaux dans la remorque n° C72 dans des conditions où les animaux risquaient d'être blessés ou de souffrir d'une exposition indue aux intempéries.

Le chargement des oiseaux gardés dans des cages se trouvant aux niveaux inférieurs du poulailler a été effectué par une société indépendante et n'a pas été anormalement long. Aucun problème n'a été décelé après le chargement.

À l'arrivée, la ferme Maple Lodge Farms Ltd. avait la maîtrise complète des conditions d'entreposage et des horaires d'abattage.

La question consiste donc plus précisément à définir si, durant les 8,5 heures qu'a duré le transport, les poules risquaient d'être blessées ou de souffrir d'une exposition induite aux intempéries.

Conditions de transport

La pièce n° 1 présentée par le requérant, soit le rapport des conditions de chargement daté du 6 mars 2006 préparé par Little Rock Farm Trucking, est consignée au dossier.

J'admets comme un fait la preuve irréfutable présentée par M. Dunning dans le compte rendu du chargement des animaux vivants figurant à l'onglet n° 1 du rapport de l'intimée. Après le chargement, les températures à l'intérieur de la remorque étaient les suivantes : 12,8 °C à l'avant de la remorque, 14,4 °C au milieu et 13,9 °C à l'arrière. Ces températures ont été mesurées par des thermomètres placés à mi-hauteur de la remorque, soit à une hauteur de 4 pieds, et prise à 10 pieds de l'avant de la remorque, au milieu de la remorque, et à 10 pieds de l'arrière de la remorque.

Ces températures étaient considérablement inférieures à 30 °C, la température approximative à laquelle les oiseaux étaient gardés au poulailler de la Midwest Poultry. Durant le chargement, la température a donc chuté considérablement. Bien que je suis satisfait que durant cette période les cages ont été recouvertes de bâches de manière appropriée afin de réduire l'exposition des oiseaux aux conditions météorologiques, il est possible que ces derniers aient été mouillés en raison de vents forts.

Durant le voyage, la température s'est refroidie progressivement, mais pas de manière drastique, et les averses de neige se sont transformées en bruine, puis le temps est devenu nuageux et sec. Ces conditions ne sont pas inhabituelles à cette période de l'année, et aucun événement météorologique important ne s'est produit durant le transport.

J'admets aussi le témoignage du conducteur, qui déclare qu'en dehors de courts arrêts pour vérifier le chargement et d'une brève attente aux douanes, aucun retard imprévu n'a eu lieu.

Une fois le chargement en route, on constate en observant les mesures effectuées par les thermomètres consignées à l'onglet n° 1, que les températures à l'intérieur de la remorque ont augmenté, et atteignaient 26,7° C, 21,1 °C et 13,9° C (de l'avant à l'arrière, respectivement), alors que la température extérieure était de -3.5 °C.

Durant tout le voyage la remorque était entièrement recouverte d'une bâche et des panneaux protecteurs étaient installés aux roues pour protéger le chargement contre les éclaboussures de neige ou d'eau.

Stress imposé aux animaux du chargement n° DEL-730

Bien que je suis satisfait que la preuve indique que les poules n'étaient pas susceptibles d'être indûment exposées à des intempéries durant le transport et ne l'ont effectivement pas été, il demeure qu'on constate un nombre anormal d'animaux morts au moment d'abattage pour ce chargement, alors que les deux autres chargements ont enregistré des taux de mortalité de beaucoup inférieurs.

Ces oiseaux sont appelés « poules de réforme », ce qui signifie que leur vie utile à titre de productrices d'oeufs est terminée. Selon le témoignage de M. Paterson, ces poules étaient âgées de 116 semaines, ce qui constitue l'âge le plus avancé qu'il ait jamais vu pour des oiseaux destinés à l'abattoir.

D'après les échantillons sélectionnés pour le rapport du D^r Gomulka, les oiseaux avaient perdu en moyenne environ 30 % de leurs plumes. De plus, les oiseaux du chargement en question provenaient des cages les plus basses du poulailler Midwest Poultry qui, en conséquence, étaient humides en raison des excréments qui s'y étaient accumulés.

En outre, il a fallu plus de temps pour charger ces oiseaux que ceux des autres remorques, puisqu'ils devaient être transférés des cages inférieures pour être mis en cageots.

Outre le stress attribuable au fait que les oiseaux ont été privés d'eau et de nourriture et mis en cageots, tous ces facteurs additionnels ont contribué à augmenter le niveau de stress des poules, qui constituaient alors une cargaison très délicate.

Cause des souffrances indues

Quels autres facteurs, outre une exposition indues aux intempéries durant le transport, peuvent expliquer la proportion élevée d'animaux morts à l'arrivée?

Dans son témoignage, le D^r Gomulka certifie que ses observations permettent de conclure que les oiseaux sont morts à la suite d'une exposition à des conditions météorologiques défavorables et à une protection insuffisante durant le transport, mais il admet également que les signes observés peuvent aussi indiquer une mort attribuable à d'autres conditions.

La caractéristique qui distingue ce chargement des deux autres est qu'il contenait des oiseaux provenant des cages inférieures, qui ont été plus longues à charger et où les oiseaux étaient plus stressés que ceux des cages supérieures.

C'est pour cette raison que, durant le chargement, les oiseaux se trouvant à l'avant et au haut de la remorque ont pu être exposés à des températures froides pendant plus longtemps que les autres oiseaux du chargement. La température a chuté des 30 °C qui régnaient dans le poulailler de la Midwest Poultry à 12,8 °C à l'avant de la remorque à la fin du chargement, comme il est indiqué à l'onglet n° 1.

Bien que la remorque ait été entièrement recouverte d'une bâche durant le transport jusqu'à la ferme Maple Lodge Farms Ltd., à l'arrivée au poulailler, les bâches supérieures ont été enlevées afin d'assurer une meilleure ventilation, ce qui exposait par la même occasion le chargement à la température extérieure, qui atteignait alors -3.5 °C. Les oiseaux déjà considérablement stressés ont donc été exposés à cette température nocturne froide durant plus de sept heures.

Comme on peut le constater en comparant la température à l'intérieur de la remorque à l'arrivée au poulailler de la ferme Maple Lodge Farms Ltd. (26,7 °C à l'avant, 21,1 °C au milieu et 13,9 °C à l'arrière), la température a chuté tout juste au-dessus du point de congélation et est demeurée ainsi jusqu'au moment de l'abattage (onglet n° 1 du rapport de l'intimée).

La prépondérance de la preuve me porte à conclure que la cause probable des souffrances indues qui ont entraîné le nombre élevé d'animaux morts à l'arrivée dans ce chargement est l'exposition à des températures tout juste au-dessus du point de congélation pendant sept heures, après un transport dans des conditions relativement chaudes. Par ailleurs, les poules situées à l'avant de la remorque étaient plus vulnérables parce qu'elles ont été exposées à des températures froides plus longtemps et étaient donc plus stressées que les autres avant même le début du voyage. Aucun de ces facteurs ne s'est produit durant le transport, et le requérant n'avait aucun pouvoir sur eux.

Selon la prépondérance des probabilités, j'en conclus donc que la preuve de l'intimée n'établit pas que le requérant a commis la violation de transport des oiseaux dans des conditions susceptibles de leur infliger des souffrances par exposition indue aux intempéries.

Fait à Ottawa le 29 avril 2008.

Thomas S. Barton, c.r., président