

Société mondiale pour la protection des animaux

ARRÊTONS LA CRUAUTÉ :

**Le système de transport des animaux
de ferme au Canada a besoin d'être
amélioré**

© Corbis Tous droits réservés

WSPA

Table des matières

3	Glossaire
4	Le transport des animaux de ferme au Canada
6	Renseignements sur la demande d'accès à l'information de la WSPA
7	Introduction
9	Conclusions principales
11	Conclusion 1 : Un nombre inacceptable d'animaux, surtout les poulets, meurent pendant le transport
16	Conclusion 2 : Les animaux sont transportés dans des camions trop chargés
18	Conclusion 3 : Des animaux gravement blessés, handicapés et malades sont transportés contrairement au Règlement sur la santé des animaux
22	Conclusion 4 : On transporte et laisse souffrir les animaux très blessés pendant de longues périodes contrairement au Règlement sur la santé des animaux
23	Conclusion 5 : Un nombre insuffisant d'inspecteurs du bien-être des animaux formés spécialement, surtout les vétérinaires, met la santé des animaux et leur bien-être en danger
28	Conclusion 6 : Les rapports et mises en application des règlements de l'ACIA sont souvent inefficaces et manquent d'uniformité
34	Conclusion 7 : Les animaux souffrent en raison du manque de formation des conducteurs
35	Conclusions
39	Recommandations

Remerciements

Plusieurs personnes ont contribué à examiner les dossiers obtenus par le biais de l'accès à l'information, ont fait des recherches et révisé ce rapport. Nous tenons à remercier Stephanie Brown et Lynn Kavanagh de la Coalition canadienne pour la protection des animaux de ferme, Karen Levenson de l'Alliance animale du Canada et Twyla François de la Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals. Nous aimerions aussi remercier nos bénévoles, Kenny Metelli et Ginger Shewell.

Glossaire

Acronymes

SAP – Sanctions administratives pécuniaires

CETFA – Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals

ACIA – Agence canadienne d'inspection des aliments

MAA – Mort à l'arrivée. Ceci indique que l'animal est mort après le chargement et avant d'être abattu, en utilisant les calculs de pourcentage du chargement.

EFSA – Autorité européenne de sécurité des aliments. Il s'agit d'une agence européenne indépendante financée à partir du budget de l'Union européenne, distincte de la Commission européenne, du Parlement européen et des états de l'Union européenne. Son rôle est d'évaluer et de communiquer tous les risques possibles dans la chaîne alimentaire.

Députés – Membres du parlement

SPCA – Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux

AFPC – Alliance de la fonction publique du Canada

IPFPC – Institut professionnel de la fonction publique du Canada

CDPR – Code de pratiques recommandées

CSSBEA – Comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux

FAO ONU – Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

USDA – Ministère de l'Agriculture des États-Unis

WSPA – Société mondiale pour la protection des animaux

Terminologie

Animal affaibli ou impropre à la consommation – Animal qui ne peut endurer le stress du transport, en raison de blessures, fatigue, mauvaise santé, détresse ou encore parce qu'il est très jeune ou très vieux.

Animal de réforme – Animal d'élevage à la fin de son cycle productif, qui est réformé ou enlevé du troupeau et envoyé à l'abattoir, dans le but de le tuer et d'obtenir un petit montant d'argent, s'il est utilisé pour la viande ou d'autres façons.

Cadavre d'animal – Animal d'élevage mort.

Animal qui ne se lève pas ou reste couché – Animal qui ne peut se déplacer (incapable de se tenir debout sans aide ou d'être déplacé sans être tiré ou transporté) peu importe sa taille ou son âge; on l'appelle un animal couché ou qui ne se lève pas.

Nécrotique – Tissu mort causé par des maladies ou des blessures.

Perte par découpage – Perte de viande et éventuellement d'argent lorsqu'une partie de la carcasse est coupée parce qu'elle est considérée impropre à la consommation humaine.

Le transport des animaux de ferme au Canada

On sait bien que le temps passé en transport et que la manipulation nécessaire sont extrêmement stressants pour les animaux de ferme.¹ Les recherches montrent que le niveau de souffrance augmente avec la durée du voyage.² La plupart des animaux de ferme sont transportés plusieurs fois pendant leur courte vie, et souvent sur de longues distances entre les provinces et dans tout le pays, avant d'être finalement abattus. En 2008 seulement, plus de 9,4 millions de porcs³ et 1,5 million de bovins⁴ ont été exportés du Canada aux États-Unis⁵ et certains ont continué un long voyage épuisant jusqu'au Mexique.⁶ Le Canada exporte aussi des bovins en Colombie⁷ et des milliers de porcs en Russie, en Corée du Sud, au Venezuela et au Vietnam, entre autres, aux fins de reproduction.⁸

Le mauvais traitement et la violence pendant le chargement et le déchargement, le mélange de différents animaux dans des milieux pas familiers lors des ventes aux enchères, aux stations de collecte et sur les véhicules, tous ces facteurs augmentent le stress et la souffrance des animaux.⁹ Les enquêtes effectuées au nom de la Société mondiale pour la protection des animaux (WSPA) et de nos partenaires de la coalition Handle with Care, ont montré qu'il arrive fréquemment que les animaux soient forcés de rester debout ou de se coucher dans leurs propres excréments, dans des stalles bondées d'animaux et qu'ils doivent faire face à des températures extrêmes sans protection adéquate, ventilation, ni paille pour se coucher.¹⁰

Il y a un lien étroit entre la santé des animaux et leur bien-être. Garder les animaux stressés dans des milieux sales et trop bondés peut faciliter l'apparition et la propagation des maladies. Le stress et la fatigue que les animaux endurent pendant le transport peuvent compromettre leur système immunitaire, ce qui les rend plus susceptibles aux maladies et plus à même de propager des maladies.¹¹

¹ T. G. Knowles and P.D. Warriss. Stress physiology of animals during transport. In: T. Grandin (ed.) *Livestock Handling and Transport*, 2nd ed. (Wallingford: CAB International, 2000), p.385-407.

² M.C. Appleby, V. Cussen, L. Garces, L. Lambert and J. Turner (eds). *Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals* (Wallingford: CAB International, 2008).

³ Statistique Canada. Statistiques de porcs : Tableau 6 : Production de porcs – Canada. Quatrième trimestre 2009, vol. 9 numéro 1. Publié le 16 février 2010. www.statcan.gc.ca/pub/23-010-x/2010001/t016-fra.htm

⁴ Statistique Canada. Statistiques de bovins : Tableau 5 : Production de bovins et Tableau 6 : Production de veaux. Quatrième trimestre 2009, vol. 9 numéro 1. Publié le 16 février 2010. www.statcan.gc.ca/pub/23-012-x/2009002/tablesectlist-listetableauxsect-fra.htm

⁵ United States Department of Agriculture. Animal and Plant Health Inspection Services. Table 4: Livestock Exported to the United States through ports of exit.

⁶ Agriculture et Agroalimentaire Canada. Canada, porcs vivants, reproducteurs de race pure, de 50 kg ou plus. Exportations vers tous les pays.

⁷ R. Nickel and M. Choy "Columbia resumes imports of Canadian cattle," *Reuters*, April 9, 2010, Winnipeg.

⁸ Agriculture et Agroalimentaire Canada. Canada, porcs vivants, reproducteurs de race pure, de 50 kg ou plus. Exportations vers tous les pays. www.ats.agr.gc.ca/stats/4413-fra.pdf

⁹ M.C. Appleby et al, 2008.

¹⁰ WSPA. *Beyond Cruelty. Beyond Reason. Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals*. 2008.

¹¹ X. Manteca. "Physiology and Disease." *Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals*. (Wallingford: CAB International, 2008) 69-76.

L'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) recommande de transporter les animaux sur des distances aussi courtes que possible¹², et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO ONU) décrit le transport des animaux comme étant " un milieu idéal pour propager les maladies ".¹³ Pourtant, au Canada, il n'y a pas de limite sur la durée du voyage et les intervalles pour nourrir, faire boire et laisser se reposer les animaux sont parmi les plus longs des pays industrialisés.

Les règlements de la *Loi sur la santé des animaux* permettent de transporter les chevaux, les porcs et les volailles pendant 36 heures sans nourriture, eau et sans devoir les décharger pour les laisser se reposer. Pour les bovins, les moutons et les chèvres, la limite est de 52 heures. Pour les millions d'animaux qui sont exportés chaque année, l'horloge est remise à zéro lorsqu'ils traversent les frontières nationales et un nouveau voyage commence en fonction des lois en vigueur dans le pays d'importation.

Selon l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), " la diminution permanente du nombre d'abattoirs et la concentration de l'industrie dans moins d'endroits, la taille du pays et le commerce des animaux vivants vers États-Unis font que le transport des animaux d'élevage sur de longues distances est une nécessité ".¹⁴ La WSPA croit que ceci doit changer. L'abattage et la transformation des animaux à des endroits plus proches du point d'élevage est dans le meilleur intérêt des animaux.

¹² Comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux (CSSBEA). *Report on the Welfare of Animals During Transport*. (Brussels: Health & Consumer Directorate-General, 2002).

¹³ Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. *FAO Animal Production and Health Paper 153: Improved Animal Health for Poverty Reduction and Sustainable Livelihoods*. (Rome: FAO, 2002).
www.fao.org/docrep/005/y3542e/y3542e00.htm

¹⁴ G. Doonan et M. Appelt, Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). "The Canadian approach to science-based regulation of the long distance transport of animals" in *Veterinaria Italiana*, 44 (1), 95-99. 2008

Renseignements sur la demande d'accès à l'information de la WSPA

À la fin 2008, la WSPA a fait une demande en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* canadienne pour obtenir des copies de tous les rapports de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) servant à évaluer le respect des règlements sur le transport des animaux, conformément à la *Loi sur la santé des animaux*. L'information obtenue dresse un portrait déprimant de la façon dont les animaux sont transportés dans le pays, dont leur santé et leur bien-être sont inspectés et dont les règlements fédéraux sont mis en application. La WSPA a demandé seulement les rapports d'inspection préparés du 9 octobre 2008 au 9 janvier 2009 et dans certains cas, nous voulions seulement les rapports qui avaient relevé des problèmes de conformité aux règlements.

Il est important de savoir qu'il a fallu attendre presque un an pour que la WSPA commence à recevoir les dossiers demandés et que l'information obtenue était loin d'être satisfaisante. Il semble que la WSPA n'est pas la seule à avoir été déçue. Dans une évaluation faite en avril 2010, l'ACIA a obtenu un " D " de la part de la Commissaire à l'information du Canada, Suzanne Legault, pour ne pas avoir respecté les obligations de la *Loi sur l'accès à l'information*.¹⁵ Elle a aussi obtenu le Prix du Code du silence en 2008 de l'Association canadienne des journalistes pour " ses efforts étonnants pour empêcher le public d'apprendre les détails de lacunes importantes au niveau de la salubrité des aliments ".¹⁶

La WSPA a reçu certains rapports qui étaient incomplets, illisibles, qui ne correspondaient pas aux dates demandées ainsi que plusieurs documents en double. Au moment où nous avons rédigé ce rapport, la WSPA n'avait toujours pas reçu les rapports d'inspection de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard ni des Territoires et très peu de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Malgré le fait qu'on y organise plus de ventes aux enchères que dans toutes les autres provinces, la WSPA n'a pas reçu les rapports d'inspection des ventes du Manitoba. Et si la WSPA a reçu beaucoup plus de rapports venant de l'Ontario et du Québec, nous n'avons pas reçu de documents pour chaque établissement inspecté. La WSPA a posé la question de savoir si les inspections sur le transport des animaux étaient vraiment si peu fréquentes ou si elle n'avait pas reçu tous les rapports demandés. Nous n'avons toujours pas reçu de réponse.

En ce qui concerne les documents envoyés à la WSPA par l'ACIA en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* canadienne, la WSPA s'est basée seulement sur les déclarations et opinions exprimées par les inspecteurs de l'ACIA. La WSPA n'a pas vérifié indépendamment les faits sous-jacents qui viennent appuyer ces déclarations et opinions.

¹⁵ Commissariat à l'information du Canada. *Hors délais : Fiches de rendement 2008-2009 et problèmes systémiques influant sur l'accès à l'information au Canada*. Ottawa. p. 81-84. Avril 2010

¹⁶ Association canadienne des journalistes. Communiqué : Canadian Food Inspection Agency Wins CAJ Secrecy Award." May 23, 2009. www.newswire.ca/en/releases/archive/May2009/24/c7044.html

Introduction

À partir de l'examen approfondi des rapports d'inspection envoyés par l'ACIA, la WSPA est d'avis que les animaux de ferme souffrent sans raison à cause de l'inefficacité et d'une mauvaise application de la loi.

Malgré les réglementations empêchant le transport d'animaux " impropres à la consommation ", tous les types d'animaux — bovins, porcs, chevaux, moutons, poulets et autres — arrivent malades et sérieusement blessés dans les marchés d'animaux et les abattoirs canadiens. Les conditions de ces animaux décrites dans les rapports soulèvent des questions à savoir pourquoi ces animaux ont dû endurer le transport.

Les rapports indiquent qu'il arrive souvent que les animaux doivent passer plus de 12 heures en transport avant d'arriver à destination et qu'ils doivent rester dans les camions pendant plusieurs autres heures avant de finalement être déchargés. Trente-trois pour cent des véhicules qui transportent de la volaille (poulets ou canards à frire) aux abattoirs de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick ont voyagé pendant plus de 12 heures, et dans certains cas, les oiseaux étaient laissés dans des camions stationnaires pendant plus de sept heures avant d'être déchargés.¹⁷ Pendant qu'ils se déplacent sur ces longues distances, les rapports montrent que les animaux sont aussi en surnombre et exposés à du mauvais temps.

Un voyage de douze heures serait considéré long par l'Union européenne (UE), qui empêche le transport de la plupart des espèces pendant plus de huit heures sans nourriture, eau et repos, à moins que d'autres normes spécifiques soient respectées pour s'assurer que les animaux soient plus confortables (p. ex., plus d'espace, accès continu à l'eau et contrôle de la température ainsi qu'un système d'alarme sur les véhicules). Pour la volaille, il faut fournir assez de nourriture et d'eau pendant le voyage s'il dure plus de 12 heures.¹⁸ Dans un grand pays comme le Canada, les voyages peuvent durer plus d'une journée. C'est le cas plus particulièrement des poulets vides (poules pondeuses mais qui ne sont plus considérées comme productives) qui sont en général transportés sur 800 km et parfois jusqu'à 2 400 km pour être abattus.¹⁹

Il ne faut pas se surprendre que beaucoup d'animaux meurent pendant ces voyages difficiles en raison des conditions trop dures, du stress, ou des maladies contractées en route ou avant que le voyage ne commence (certains sont même écrasés). On appelle ces animaux MAA (morts à l'arrivée) et le rapport d'inspection des volailles que nous avons reçu montre une quantité de MAA bien plus élevée que ce qui serait considéré normal ou acceptable. Cependant, dans la majorité de ces cas, il semble qu'aucune accusation n'ai été portée ni d'amendes exigées.

¹⁷ ACIA. 107 rapports d'inspection du transport de volailles faits à 10 abattoirs de volailles en Ontario et au Nouveau-Brunswick entre le 10 octobre 2008 et le 11 janvier 2009.

¹⁸ Union européenne. 2005a. Règlement no 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes 0501/2005. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:FR:PDF>

¹⁹ Ruth C. Newberry, A. Bruce Webster, Nora J. Lewis, Charles Van Arnam. "Management of Spent Hens." *Journal of Applied Animal Welfare Science*. 1999. 2(1), 13-29. p.20.

Il est aussi évident que l'ACIA n'a pas assez d'inspecteurs ni de vétérinaires, ce qui fait qu'il est impossible pour l'agence de faire respecter ses propres règlements²⁰. Des rapports montrent que dans certains cas, les inspecteurs doivent faire des inspections dans 14 endroits différents, ce qui fait que les animaux sont déchargés sans que l'inspecteur soit présent. Sans réglementation adéquate, il revient aux producteurs et aux compagnies de transport des animaux de s'assurer de respecter la loi. Même si on peut croire que la majorité respecte les règlements, la WSPA se demande si les règlements sont adéquats et s'il serait possible d'arrêter que ces incidents se produisent avec un nombre tellement restreint d'inspecteurs, qui sont surchargés de travail et doivent aller à trop d'endroits sur un territoire trop vaste. De plus, les conducteurs et les gens qui manipulent les animaux peuvent ne pas connaître toutes les règles puisqu'il n'y a pas de formation obligatoire.

L'importance d'avoir un plus grand nombre d'inspecteurs indépendants ayant une formation spéciale pour évaluer la santé et le bien-être des animaux de la ferme à l'abattoir nous semble évidente. Les inspecteurs vétérinaires devraient être considérés pour le rôle vital qu'ils jouent sur le terrain, en assurant la salubrité de la viande et le traitement non cruel des animaux vivants au Canada.

²⁰ACIA. Rapports d'inspection du transport d'animaux de 659 véhicules faits à 63 établissements en Ontario entre le 5 octobre 2008 et le 8 janvier 2009.

Conclusions principales

1. Un nombre inacceptable d'animaux, surtout les poulets, meurent pendant le transport.

Les camions arrivent souvent aux abattoirs avec un grand pourcentage de poulets trouvés MAA – ce qui pourrait se traduire par des milliers de poulets par chargement. Dans un cas, un tiers (32,7 pour cent) des poulets sont arrivés morts. En examinant les rapports, on constate que ceci survient surtout lorsque les volatiles sont transportés sur de longues distances et par temps froid. Les inspecteurs ont même indiqué que certains oiseaux étaient morts de froid.

2. Les animaux sont transportés dans des camions trop chargés.

Les transporteurs mettent de sept à 16 poulets dans une caisse de 0,5 m², et il peut y avoir jusqu'à 11 000 poulets dans un camion. Un inspecteur a remarqué que les poulets étaient tellement serrés qu'il n'y avait plus d'espace entre eux. La WSPA croit que mettre autant d'oiseaux dans une caisse est en contravention avec le *Règlement sur la santé des animaux* qui exige que chaque animal " soit capable de se tenir debout dans sa position naturelle et ne peut être chargé de façon à risquer de le blesser ou causer beaucoup de souffrance ". À notre avis, beaucoup trop d'animaux sont transportés dans des camions surchargés et nous sommes déçus de constater que cette exigence est souvent ignorée ou qu'elle n'entraîne que des avertissements.

3. Des animaux gravement blessés, handicapés et malades sont transportés contrairement au *Règlement sur la santé des animaux*.

Les animaux arrivent dans les abattoirs et ventes émaciés, faibles, handicapés et avec des blessures graves. Nous nous inquiétons particulièrement du nombre de porcs qui présentent des blessures graves à leur arrivée dans les abattoirs du Québec.

4. On transporte et laisse souffrir les animaux très blessés pendant de longues périodes contrairement au *Règlement sur la santé des animaux*.

Les animaux " couchés " et " en danger " sont transportés et doivent souffrir pendant de longues périodes de temps – qui durent parfois des jours. Une vache couchée a été laissée sur une pile d'animaux morts toute la nuit jusqu'à ce qu'un employé de la compagnie remarque que l'animal levait la tête et criait de détresse. La vache a finalement été euthanasiée après avoir souffert pendant au moins 58 heures.

5. Un nombre insuffisant d'inspecteurs du bien-être des animaux formés spécialement, surtout les vétérinaires, met la santé des animaux et leur bien-être en danger.

Les inspecteurs de l'ACIA ne sont pas autorisés à euthanasier les animaux ou à soulager leur souffrance pour des raisons de bienfaisance, et peu d'inspecteurs des animaux sont des vétérinaires ou des gens spécialement formés pour solutionner des problèmes de bien-être des animaux pendant le transport. La WSPA s'inquiète que les inspections des animaux sont faites par des inspecteurs ayant plusieurs responsabilités qui n'ont pas assez d'expérience pour évaluer le bien-être des animaux, puisque ce n'est pas une de leurs responsabilités principales. Par exemple, certaines inspections ont été faites par un spécialiste en alimentation des animaux et un adjoint administratif.

Les documents montrent que le personnel de l'ACIA passe en général moins d'une heure à inspecter les animaux qui arrivent aux abattoirs provinciaux, dans les ventes d'animaux et les parcs de groupage en Ontario. Certains inspecteurs n'arrivent pas à faire leurs tâches parce qu'ils doivent vérifier un trop grand nombre d'établissements et ne sont pas payés en temps supplémentaire. Un inspecteur est responsable de 14 établissements dans le district de Walkerton en Ontario et n'arrive pas toujours à temps pour inspecter le déchargement des animaux.

6. Les rapports et mises en application des règlements de l'ACIA sont souvent inefficaces et manquent d'uniformité.

Les animaux sont transportés dans des conditions clairement inacceptables, ce qui est une infraction au règlement (p. ex., des chèvres transportées dans des sacs d'aliments, des lapins transportés dans le coffre d'une voiture, des animaux attachés dans des couvertures avec des trous pour les laisser respirer) et les inspecteurs se contentent de donner des avertissements ou des dépliants d'explications. Dans plusieurs cas, des chargements qui ne respectent évidemment pas la réglementation sont quand même acceptés. À partir de l'examen par la WSPA des documents de l'ACIA que nous avons reçus, nous estimons que la mise en application des règlements par l'ACIA est inefficace et manque d'uniformité.

7. Les animaux souffrent en raison du manque de formation des conducteurs.

Les conducteurs ne semblent pas connaître la réglementation, notamment leurs droits, et même leurs responsabilités, de refuser de transporter un animal blessé. Certains conducteurs ne savaient même pas combien d'animaux ils avaient dans leurs camions. Les conducteurs et les personnes chargées de la manutention des animaux devraient suivre une formation complète sur le bien-être des animaux, comme c'est le cas dans l'Union européenne.

Conclusion 1

Un nombre inacceptable d'animaux, surtout les poulets, meurent pendant le transport.

Selon les statistiques de l'ACIA, de deux à trois millions d'animaux arrivent morts dans les abattoirs canadiens chaque année – la grande majorité sont des poulets. Les statistiques montrent que 634 634 poulets, 11 439 dindes, 3 396 porcs et 153 bovins sont morts pendant le transport dans la période de temps pour laquelle la WSPA avait demandé les dossiers (du 9 octobre 2008 au 9 janvier 2009). Ceci représente 649 622 animaux morts en à peine trois mois.²¹ On ne peut seulement que s'imaginer les conditions que les animaux doivent endurer avant d'arriver morts.

Le Comité scientifique européen de la santé et du bien-être des animaux considère que les dossiers de mortalité sont un indicateur important de la sévérité des problèmes de bien-être, puisque " le décès pendant la manutention et le transport s'accompagne généralement d'un mauvais traitement. "²²

La politique de l'ACIA est que s'il y a plus d'un pour cent des poulets à frire²³ et plus de quatre pour cent des poules vides²⁴ qui arrivent morts, ceci nécessite une inspection plus approfondie, mais on ne considérerait pas nécessairement que le chargement ne respecte pas la norme.²⁵ Par comparaison, le conseil national américain des poulets établit la limite à 0,5 pour cent.²⁶ Afin de se qualifier pour la norme de " manutention et élevage sans cruauté " qui existe aux États-Unis, il ne faut pas plus de 0,3 pour cent d'animaux morts à l'arrivée.²⁷

Le nombre de poulets à frire morts à l'arrivée au Canada en 2008 représente une perte économique d'environ 7 151 028 \$.²⁸

²¹ Agriculture et Agro-alimentaire Canada. 050R Rapport de condamnations de viandes rouges par espèce et 050P Rapport de condamnations de volailles par espèce.

²² CSSBEA, 2002.

²³ Chicken Farmers of Saskatchewan/Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

²⁴ Commission de révision agricole du Canada. Décision de la Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire. TRA#60257. http://cart-crac.gc.ca/index_f.php?s1=decisions&page=a60257

²⁵ Chicken Farmers of Saskatchewan/Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

²⁶ National Chicken Council. National Chicken Council Animal Welfare Guidelines and Audit Checklist for Broilers. Approuvé le 28 janvier 2010. p. 7.

²⁷ Humane Farm Animal Care. Humane Farm Animal Care Animal Care Standards. February 2009. p.22.

²⁸ Chicken Farmers of Saskatchewan/Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

Aperçu du problème des animaux morts à l'arrivée

Les camions arrivent souvent avec des centaines de poulets morts :

Basé sur les rapports d'inspection que nous avons examinés, six camions sur 18 inspectés à Chai Poultry avaient plus d'un pour cent d'animaux morts à l'arrivée. Le 8 décembre 2008, lorsque la température avait baissé à -12°C sur la route, un camion est arrivé avec 1 491 poulets morts – soit 32,7 pour cent du chargement ou un poulet sur trois.

Les poulets sont exposés à la pluie et à la neige, et plusieurs étaient morts gelés :

Un inspecteur de cet établissement a remarqué que plusieurs dizaines de poulets étaient mouillés et en détresse ou morts. Nombre de ces poulets sont morts gelés lorsque la température a baissé sous zéro.

Transport prolongé dans des conditions difficiles :

Tous les poulets qui arrivent à cet établissement sont gardés dans des camions pendant de longues périodes – entre huit et 19 heures (en comptant le chargement et le déchargement). Un inspecteur a noté que le camion était rempli de haut en bas sans espace libre. Un autre camion avait 14 poulets dans chaque caisse de 0,5 m² – bien plus que la densité maximale de 63 kg/m² établie dans le *Code de pratiques recommandées pour le transport*.²⁹ Puisque ces poulets pesaient en moyenne 3,47 kg, une caisse contenant plus que neuf poulets serait trop pleine et inacceptable, et pourtant, le chargement a été considéré comme respectant la réglementation.

²⁹ Conseil de recherches agroalimentaires du Canada (CRAC). Codes de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme durant le transport. (Ottawa: CRAC, 2001).
<http://nfacc.ca/pdf/english/Transportation2001.pdf>

Les dossiers de l'ACIA montrent que le problème de MAA ne concerne pas seulement cet établissement. La WSPA a reçu cinq rapports d'inspection d'un abattoir de volaille au Nouveau-Brunswick (Nadeau Ferme Avicole). Les cinq chargements en question contenaient un nombre élevé de volatiles morts soit jusqu'à 510 morts (10 pour cent) dans un chargement. Un inspecteur a indiqué qu'un grand nombre des poulets avaient été complètement mouillés par la forte pluie. Les poulets abattus dans cet établissement doivent voyager jusqu'à 17 heures.³⁰

Les inspecteurs de l'ACIA de la Saskatchewan indiquent que 32 camions arrivés à l'usine Lilydale de Wynyard (huit pour cent de tous les camions inspectés)³¹ et 28 camions arrivés à Prairie Pride à Saskatoon (cinq pour cent de tous les camions inspectés) avaient un nombre inacceptable de poulets morts (plus d'un pour cent de MAA) pendant la période examinée de trois mois.³² Cette usine de Lilydale abat environ 625 000 poulets par semaine.³³ Les documents de l'ACIA, comme indiqué précédemment, portent sur une période de trois mois de la fin 2008 au début 2009 et ne représentent peut-être pas toutes les inspections effectuées dans ces usines. Cependant, si ce nombre de MAA est représentatif, il y a de quoi s'inquiéter. Un nombre élevé de MAA a aussi été relevé en décembre 2009, selon la Saskatchewan Poultry Extension Services (services d'extension de la volaille de Saskatchewan). Ceci concernait le transport d'animaux par temps froid.³⁴

Les taux de MAA sont souvent plus élevés pour les poulets vides (poules pondeuses à la fin de leur vie productive) comparativement aux poulets à frire (élevés pour la viande). À la suite d'une carence en calcium après avoir produit tellement d'œufs et du manque d'exercice, leurs os deviennent fragiles, ce qui les rend plus susceptibles aux fractures pendant le chargement et le transport. Certaines études ont constaté qu'entre 24 et 29 pour cent des poules pondeuses ont des os cassés lorsqu'elles arrivent à l'abattoir.³⁵ La WSPA considère que ceci s'explique parce que les poulets vides sont plus susceptibles aux blessures et au décès pendant le transport, et que l'ACIA établit des limites de MAA plus élevées (quatre pour cent plutôt qu'un pour cent pour les poulets à frire).³⁶ ³⁷ Pour ce qui est de la souffrance des animaux en question, il n'y a aucune justification logique à cette situation. Il faut préciser que la WSPA n'a pas reçu de rapports d'inspection de Maple Lodge Farm, un des plus grands abattoirs de poulets vides au Canada.

³⁰ ACIA. Rapports d'inspection du transport des volailles à l'établissement numéro 248, Nadeau Ferme Avicole Limitée, Saint-François, N.-B. 28 octobre, 8 décembre et 22 décembre 2008.

³¹ ACIA. Rapports d'inspection du transport des animaux à l'établissement numéro 60, Lilydale, Wynyard, SK. 9 octobre 2008 – 9 janvier 2009.

³² ACIA. Rapports d'inspection du transport des animaux à l'établissement numéro 629, Prairie Pride, Saskatoon, SK. 9 octobre 2008 – 9 janvier 2009.

³³ Site Web de Lilydale Company : http://fr.lilydale.com/_bin/aboutUs/about_Us/plants.cfm Vérifié la dernière fois le 10 mai 2010.

³⁴ Chicken Farmers of Saskatchewan / Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

³⁵ T.G. Knowles and L.J. Wilkins. "The Problem of Broken Bones During the Handling of Laying Hens – A Review." 1998 *Poultry Science*, 77:1798-1802.

³⁶ Commission de révision agricole du Canada. Décision de la Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire. TRA#60257. http://cart-crac.gc.ca/index_f.php?s1=decisions&page=a60257

³⁷ Chicken Farmers of Saskatchewan / Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

Plus de volatiles meurent lorsqu'on les transporte sur de longues distances par temps froid

En examinant les dossiers, il est évident que le nombre élevé de MAA en Ontario et au Nouveau-Brunswick survient la plupart du temps lorsque les camions voyagent pendant plus de huit heures par température inférieure à zéro. Dans les cas où le nombre de MAA dépasse un pour cent, la durée des voyages était de huit à 37 heures (avec une moyenne de 16,5 heures).³⁸ Dans la plupart des cas, la température variait de juste sous zéro à -17 °C. Onze des 13 véhicules transportant des volatiles pendant les voyages qui durent plus de huit heures à des températures inférieures à zéro arrivent avec un pourcentage trop élevé d'animaux morts. Il semble que le temps froid et les longues distances font augmenter le taux de mortalité pendant le transport.

...les voyages qui durent plus de huit heures à des températures inférieures à zéro arrivent avec un pourcentage trop élevé d'animaux morts. Il semble que le temps froid et les longues distances font augmenter le taux de mortalité pendant le transport.

Par comparaison, seulement un des huit véhicules transportant les volatiles sur des voyages de moins de huit heures dans les mêmes conditions de température est arrivé avec plus d'un pour cent de MAA. Seulement deux des 26 véhicules voyageant pendant plus de huit heures dans des températures sous 0 °C ou plus élevées sont arrivés avec un nombre inacceptable d'oiseaux morts.

Pour l'instant, les transporteurs d'animaux doivent tenir compte de la durée du trajet et des conditions climatiques, sinon ils peuvent être accusés de ne pas avoir respecté la réglementation quand ils ne le font pas et que ceci cause un nombre élevé de MAA. Il est évident qu'un grand nombre d'entre eux ne le font pas. La WSPA estime qu'il est nécessaire d'empêcher les volatiles d'être transportés pendant plus de huit heures lorsque la température tombe sous zéro. Il devrait aussi y avoir une exigence que tous les véhicules de transport des animaux soient équipés de système de chauffage et de climatisation. Le professeur Trever Crowe et son équipe de recherche à l'Université de la Saskatchewan ont déjà élaboré un véhicule qui pourrait résoudre ce problème.³⁹ Certains chercheurs recommandent aussi que les véhicules soient équipés

de thermomètres et de contrôle de ventilation.⁴⁰

Bien que les dossiers de l'ACIA ne nous donnent qu'un aperçu du problème du transport des animaux de ferme, des études plus complètes confirment que la durée du transport et les températures auraient un effet marqué sur le taux de mortalité avant l'abattage, avec des taux de mortalité qui augmentent de 80 pour cent pour les voyages qui durent plus de quatre heures.^{41 42 43}

³⁸ ACIA. Rapports d'inspection des véhicules de transport de volaille dans six abattoirs de volaille en Ontario et au Nouveau-Brunswick où les taux de MAA étaient de plus d'un pour cent entre le 14 octobre 2008 et le 7 janvier 2009.

³⁹ New heated truck keeps chickens alive." CBC News. February 22, 2010.

www.cbc.ca/canada/saskatchewan/story/2010/02/22/dead-chickens.html

⁴⁰ C. Weeks and C. Nicol. "Poultry handling and transport." *Livestock Handling and Transport (2nd ed)*. (New York: CABI Publishing, 2000) p.363-384

⁴¹ P.D. Warriss, E. A. Bevis, S. N. Brown, and J. E. Edwards. "Longer journeys to processing plants are associated with higher mortality in broiler chickens." *Br. Poult. Sci.* 1992. 33:201-206.

⁴² M. Petracci, M. Bianchi, C. Cavani, P. Gaspari and A. Lavazza. "Preslaughter Mortality in Broiler Chickens, Turkeys, and Spent Hens Under Commercial Slaughtering." *Poult Sci.* 2006. 85:1660-1664. <http://ps.fass.org/cgi/content/full/85/9/1660>

⁴³ C. Weeks and C. Nicol, 2000.

Le bétail et les porcs meurent aussi pendant le transport

La WSPA a reçu un petit nombre de rapports au sujet des chevaux, des bovins et des porcs qui arrivent morts à l'abattoir et aux ventes aux enchères même si ceci n'est pas aussi courant que pour le transport de la volaille. Sept porcs sont arrivés morts aux abattoirs de Toronto Abattoirs Ltd. au cours d'une période de deux jours, alors même qu'ils venaient de fermes de la région. L'inspecteur a remarqué un problème pour ce qui est d'un chargement contenant quatre porcs morts, mais pas pour les autres camions, où il y avait seulement un porc mort. Cependant, aucune mesure n'ont été prises dans aucun des cas, ce qui fait que nous ne savons pas s'il y a eu des pénalités ou non. De plus, aucune information n'indiquait la cause probable des décès et si les animaux auraient dû être transportés. Nous pensons que l'ACIA devrait au moins faire une enquête plus poussée.

Conclusion 2

Les animaux sont transportés dans des camions trop chargés.

Les rapports montrent que beaucoup d'animaux sont transportés dans des camions trop chargés. C'est surtout le cas des poulets, qui ont souvent le moins de place pendant le transport. En se basant sur les rapports reçus, on place en moyenne de sept à 16 poulets dans une caisse de 0,5 m² ou plus petite – et on peut transporter jusqu'à 11 000 poulets sur un camion.

Le *Code de pratiques recommandées pour le transport* au Canada précise qu'il faut éviter de dépasser la densité maximale du véhicule, car empêcher les animaux de se déplacer peut faciliter les engelures.⁴⁴ Le code suggère que les volatiles peuvent être chargés à une densité maximale de 63 kg/m² en hiver.⁴⁵ Si les volatiles pesaient 2,55 kg (le poids moyen), 12 oiseaux seraient considérés acceptables dans la caisse de 0,5 m² que l'on utilise normalement.

...en moyenne de sept à 16 poulets dans une caisse de 0,5 m² ou plus petite – et on peut transporter jusqu'à 11 000 poulets sur un camion.

Puisque le *Code de pratiques recommandées pour le transport* n'est en fait qu'une série de directives volontaires et qu'il n'est pas spécifiquement requis dans la réglementation, tous les propriétaires d'animaux ainsi que les transporteurs et manipulateurs devraient connaître le code et le suivre. Cependant, les rapports reçus par la WSPA montrent que les volatiles sont chargés en plus grandes quantités que ce qui est prévu dans ces directives et tout est considéré conforme à la réglementation. Comme indiqué précédemment, on a trouvé 14 poulets par caisse, chacun pesant 3,47 kg, coincés dans 271 caisses dans un chargement, alors que selon le code, la densité maximale pour une caisse de 0,5 m² ne devrait pas dépasser neuf poulets, selon le poids indiqué.⁴⁶ Le formulaire d'inspection indique clairement la politique de l'ACIA : " Trop d'animaux > voyage de 4 heures (remplir le rapport de non-conformité et l'envoyer au bureau régional). " Dans ce cas précis, les poulets avaient été transportés pendant 11 heures et l'inspecteur a quand même noté que le

chargement était conforme.

L'article 140 du *Règlement sur la santé des animaux* interdit un camion trop chargé dans la mesure où ceci peut causer des blessures ou une souffrance indue aux animaux. Conformément à la *Politique de*

⁴⁴ Conseil de recherches agro-alimentaires du Canada (CRAC), 2001, p 10.

⁴⁵ Ibid., p.26

⁴⁶ ACIA. Rapport d'inspection des véhicules de transport des volailles pour l'établissement numéro 024, Chai Poultry Inc. Toronto, ON. 13 novembre 2008 à 6 h 45

l'ACIA sur la surveillance des poulets à frire (poulets élevés pour la viande), les inspecteurs essaient de vérifier " qu'il n'y ait pas trop d'oiseaux MAA, ni d'ailles et de têtes coincées dans les caisses ".⁴⁷

⁴⁷ Tennille Knezacek. Saskatchewan Poultry Extension Services. "CFIA Policy for Monitoring Broilers Arriving at a Processing Plant," in Chicken Farmers of Saskatchewan / Broiler Hatching Egg Producers Newsletter. Février 2010.

Même si la température et la durée du transport, plutôt qu'un trop grand nombre d'animaux, semblent être des facteurs déterminants qui contribuent au nombre élevé de MAA indiqué sur les rapports, la WSPA est d'avis que mettre tellement d'animaux sur une petite surface leur cause beaucoup d'inconfort, de stress et de blessures. Les caisses de transport habituellement utilisées au Canada, qui mesurent au maximum 28 cm de hauteur et dans certains cas moins, ne semblent pas respecter l'article 142 (a) du *Règlement sur la santé des animaux* qui exige que chaque animal " puisse se tenir dans sa position naturelle sans venir en contact avec un pont ou un toit ". D'après la WSPA, il serait difficile pour ces volatiles, surtout pour les poulets à frire qui pèsent plus que 3 kg, de pouvoir le faire. Dans son rapport de 2009 *Broken Wings: The Breakdown in Animal Protection in the Transport and Slaughter of Meat Poultry in Canada*, le groupe Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals (CETFA) critique la façon dont les " volailles sont trop chargées dans des véhicules pas convenables qui ne leur permettent pas d'être protégées des éléments ou de leur donner assez de place pour la tête ". Il continue en disant que ce type de caisse ne permet pas à " chaque volatile d'être accessible pour être euthanasié ou enlevé s'il est blessé ".

Les camions qui transportent trop de bétail et de porcs aux ventes aux enchères de l'Alberta et de la Saskatchewan reçoivent seulement un avertissement verbal ou un dépliant qui indique les bonnes densités du chargement. Un rapport d'inspection que nous avons reçu indique que des vaches couchées transportées vers un abattoir de l'Alberta présentaient des blessures au dos parce qu'il n'y avait pas assez d'espace dans le camion pour leur permettre de rester debout confortablement sans que leur dos frotte sur le plafond. Bien que l'inspecteur ait indiqué que c'était une infraction à l'article 142 (a), son rapport souligne que la seule mesure prise était de donner une lettre d'avertissement.⁴⁸

L'espace prévu pour un animal a un effet important sur son bien-être ainsi que sur la salubrité et la qualité des aliments. Des recherches effectuées par l'Université Texas Tech ont trouvé que lorsque les animaux sont chargés en très grand nombre, même pendant 40 minutes, les niveaux de *salmonelle* dans leurs selles augmentent de 18 à 46 pour cent et le nombre d'animaux couverts de *salmonelle* lorsqu'ils arrivent à l'abattoir passe de six à 89 pour cent.⁴⁹ Malheureusement, l'industrie a avantage à mettre le plus d'animaux possible dans les véhicules de transport afin de diminuer les coûts.

⁴⁸ ACIA. Loi sur la santé des animaux. Réglementation sur la santé des animaux Partie XII. Inspection du transport non cruel pour XL Beef, Calgary, AB. 22 octobre 2008, 10 h 18.

⁴⁹ AR Barham, BL Barham, et al., "Effects of the transportation of beef cattle from the feed yard to the packing plant on prevalence levels of *Escherichia coli* 0157 and *Salmonella* spp." *J Food Prot.* 2002. 65:280-283.

Conclusion 3

Des animaux gravement blessés, handicapés et malades sont transportés contrairement au *Règlement sur la santé des animaux*

L'article 138 (2) (a) du *Règlement sur la santé des animaux* interdit le transport d'un animal qui " pour des raisons d'infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause, ne peut être transporté sans souffrances indues ". Dans l'industrie, c'est ce qu'on appelle des animaux " impropres à la consommation " ou " fragilisés ".

La WSPA a reçu plusieurs rapports venant de diverses régions du Canada indiquant que les animaux arrivent souvent aux abattoirs et ventes aux enchères émaciés, faibles, handicapés et gravement blessés.

Ontario

Un rapport indique qu'un agriculteur avait amené deux moutons pour les faire abattre au Princeton Meat Market en Ontario et qu'ils présentaient tous les deux des blessures tellement graves qu'ils n'auraient jamais dû être transportés. Voici la description de ce que l'inspecteur a vu :

*" Les deux moutons présentaient des blessures. Le mouton n° 1 avait un pis abaissé qui était ouvert en raison de la mastite et qui était rouge, croulé et rempli de fumier. Le pis pendait presque par terre et le mouton boitait sur sa patte arrière droite lorsqu'il marchait. Le mouton n° 2 avait les deux jarrets avant courbés sous les pattes de devant, et il avait beaucoup de difficulté à marcher. Les pattes avant étaient pliées sous lui, presque placées une par-dessus l'autre. Lorsqu'il essayait de marcher, il pouvait seulement utiliser les pattes de derrière et les genoux avant frottaient sur le sol. "*⁵⁰

Les rapports indiquent que l'inspecteur a répondu en donnant un avertissement à l'agriculteur. La WSPA trouve que la réponse n'était pas suffisante en regard de l'article 138 (2) (a) du *Règlement sur la santé des animaux* qui interdit clairement le chargement et le transport lorsqu'un animal " pour des raisons d'infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause, ne peut être transporté sans souffrances indues au cours du voyage prévu. "

⁵⁰ ACIA. Rapport de non-conformité de l'Inspecteur (formulaire court) pour Princeton Meat Packers, Woodstock, District. Date du rapport : 18 décembre 2008.

Québec

Dans un abattoir de Massueville au Québec, un cheval est arrivé avec un œil où coulait beaucoup de sang et qui était gravement enflé. Le cheval, qui avait été transporté avec quatre autres, avait de la difficulté à rester debout et à garder son équilibre.⁵¹ Selon le rapport de l'inspecteur, le cheval avait été blessé par les autres chevaux pendant le transport. L'autopsie a montré que le cheval avait plusieurs contusions, lésions et signes de traumatisme grave. Un rapport de non-conformité a été préparé dans ce cas et des mesures ont été recommandées, sans être précisées. Dans un autre incident, un cheval est arrivé blessé au même abattoir après avoir été transporté pendant plus de 21 heures. Le cheval se tenait sur son sabot avant gauche, qui était recouvert de sang et courbé vers l'intérieur. Le conducteur a dit que le cheval était bien avant le transport et n'a pas pris au sérieux le fait que le cheval boitait et la possibilité de fracture aux os. L'inspecteur a trouvé des preuves que les blessures existaient avant le transport et n'avaient pas été causées par d'autres chevaux pendant le transport. Dans ce cas, l'inspecteur a donné au chauffeur un avertissement pour infraction à l'article 138 (2) (a) du *Règlement sur la santé des animaux* pour transporter un cheval avec " boiterie de catégorie 3 " sur une distance trop grande, qui a causé une souffrance pas nécessaire à l'animal.⁵²

Les rapports d'inspection montrent que les porcs arrivent à six différents abattoirs au Québec infirmes, émaciés et avec des blessures graves (y compris des engelures, le ventre étiré, de l'arthrite, des joints enflés et des ulcères de la taille d'un gros ballon ainsi que des blessures graves près du rectum ou des parties génitales de l'animal).⁵³ Une truie avait une blessure de 40 cm à partir du vagin.⁵⁴ Certaines des blessures étaient considérées comme nécrotiques, ce qui veut dire que les animaux étaient probablement blessés avant d'être transportés à l'abattoir. Dans un cas, un animal souffrait beaucoup, tremblait, grognait et était incapable de marcher. Le rapport indique que cet animal a été euthanasié, mais n'indique pas si des mesures avaient été recommandées ou prises. Dans la plupart des autres cas, cependant, l'inspecteur avait recommandé que l'agriculteur et le transporteur fassent face à des accusations.

La WSPA est satisfaite de voir que des mesures ont été recommandées, mais se demande comment les animaux peuvent arriver blessés à ce point? Le rapport d'un inspecteur nous donne un indice. Le rapport venant d'une vente aux enchères à Princeville au Québec, décrit un veau mort qui saignait dans le rectum et qu'on a laissé mourir pendant la nuit. Les notes de l'inspecteur indiquent que le conducteur a admis avoir forcé un bâton dans le rectum du veau pour le faire sortir du camion.⁵⁵ Utiliser un bâton de cette manière est, de l'opinion de la WSPA, une infraction claire à l'article 62 (2) du *Règlement sur l'inspection des viandes* qui précise " qu'aucun aiguillon, qu'il soit électrique ou non, ne peut être appliqué sur les régions anale, génitale ou faciale d'un animal pour alimentation humaine. " C'est aussi une infraction à l'article 139 (2) du *Règlement sur la santé des animaux* qui précise, " Il est interdit d'embarquer ou de débarquer, ou de faire embarquer ou débarquer, un animal d'une façon susceptible de le blesser ou de le faire souffrir indûment ". Dans ce cas,

⁵¹ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à l'établissement numéro 76, Viande Richelieu Inc. Massueville, QC. Date : 22 octobre 2008. Heures : 8 h 30.

⁵² ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à l'établissement numéro 76, Viande Richelieu Inc. Massueville, QC. Date : 1^{er} décembre 2008. Heure : 10 h 20.

⁵³ ACIA. Rapports de non-conformité de l'inspecteur pour six abattoirs de porc au Québec entre le 3 octobre et le 23 décembre 2008.

⁵⁴ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à l'établissement numéro 9, L.G. Hébert et Fils., Inc., Ste-Hélène de Bagot, QC. 3 octobre 2008.

⁵⁵ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur au Réseau Encan Québec SEC, Princeville, QC. 20 novembre 2008. Heure : 16 h 07.

l'inspecteur a recommandé une amende en raison de l'utilisation inacceptable du bâton pour déplacer des animaux.

Alberta

Seize chevaux ont été transportés à Canadian Premium Meats à Lacombe en Alberta. Plusieurs des chevaux étaient décrits comme étant minces et sans manteau d'hiver. Ils étaient probablement inconfortables puisque la température extérieure était de -15 °C. Un cheval était décrit comme " boiteux et ayant de la difficulté à bouger, mais capable de mettre un peu de poids sur sa patte arrière blessée ". Plutôt que de recommander des mesures sévères, une simple lettre d'avertissement a été envoyée. Les notes de l'inspecteur semblent justifier ce motif en disant qu'il n'avait pas d'information objective afin de prendre plus de mesures et que de toute façon, le transporteur " avait déjà quitté l'usine lorsque les animaux ont été inspectés ".⁵⁶

La WSPA a reçu une seule page du rapport de non-conformité qui indiquait qu'un véhicule venant des États-Unis transportait quatre chevaux handicapés qui étaient anxieux et souffraient beaucoup.⁵⁷ Nous n'avons aucune information indiquant si le transporteur a été pénalisé.

Un inspecteur à Walsh en Alberta indique qu'un cochon avait une déviation des membres à bord d'un véhicule, mais a laissé l'animal être transporté à l'abattoir de Blumenort au Manitoba. Ceci représente un voyage d'au moins 11 à 14 heures pour le cochon qui avait déjà voyagé pendant quatre heures depuis l'endroit où il avait été chargé à Cayley en Alberta.⁵⁸ L'article 138(2) du *Règlement sur la santé des animaux* empêche le transport d'un animal qui, pour des raisons d'infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause, ne peut être transporté sans souffrances indues au cours du voyage prévu. Le schéma qui a été préparé pour aider les inspecteurs, producteurs et transporteurs à décider si un animal devrait être transporté indique clairement que les cochons ayant une déviation des membres doivent être euthanasiés à la ferme.⁵⁹ Même si l'animal se blesse en chemin, il devrait être amené à l'endroit le plus près pour avoir les soins appropriés ou être euthanasié.

La " *Politique sur les animaux fragilisés* " de l'Agence canadienne d'inspection des aliments indique clairement que c'est une infraction en vertu de la partie XII du *Règlement sur la santé des animaux* et de la partie III du *Règlement de l'inspection des viandes* de décharger un animal fragilisé ou non ambulateur. Un animal non ambulateur qu'on appelle aussi un " animal couché " est défini comme " tout animal incapable de se lever sans aide ou de se mouvoir sans être tiré ou porté, sans égard à son poids ou à son âge ". Cette politique avait été adoptée par l'ACIA dans le but d'arrêter la pratique cruelle de tirer, pousser ou déplacer les animaux qui devaient être euthanasiés de façon non cruelle ou assommés immédiatement. En adoptant cette politique, l'ACIA espérait clarifier la responsabilité des propriétaires et transporteurs et indiquer clairement que le chargement ou le déchargement des animaux non ambulateurs cause une " souffrance indue ".⁶⁰ Cependant, la WSPA a reçu un nombre de rapports indiquant que des animaux non ambulateurs sont déplacés et parfois avec l'approbation de l'inspecteur.

⁵⁶ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à l'établissement numéro 657, Canadian Premium Meats Inc., Lacombe, AB. Date : 9 janvier 2009.

⁵⁷ ACIA. Page du rapport de non-conformité de l'inspecteur. Date et endroit pas indiqués puisque les autres pages n'ont pas été envoyées à la WSPA.

⁵⁸ ACIA. Loi sur la santé des animaux. Réglementation sur la santé des animaux Partie XII. Inspection du transport sans cruauté. Walsh Alberta. 30 octobre 2008.

⁵⁹ Ontario Pork. *Caring for Compromised Pigs*. Mars 2003. p. 3.

⁶⁰ ACIA. Politique sur les animaux fragilisés. www.inspection.gc.ca/francais/anima/trans/polif.shtml

Saskatchewan

On a empêché un camion transportant 56 bisons de Windthorst en Saskatchewan à New Rockford au North Dakota d'entrer aux États-Unis. Les dossiers de l'ACIA montrent que le vétérinaire américain ayant fait l'inspection avait refusé le chargement " parce qu'un bison était couché sur le ventre [dans le camion] ". On a remarqué que le " bison couché s'est relevé avant que le camion ne puisse être renvoyé à une station d'inspection de l'ACIA, mais il semblait boiter d'une patte ", l'inspecteur a permis aux autres animaux d'être déchargés, et " le bison qui boitait a été isolé des autres animaux ". Ensuite, il aurait permis à l'animal d'être chargé " dans un camion vide qui revenait des États-Unis " et " envoyé à la ferme d'origine qui est à une heure et demie de route de distance ".⁶¹ Puisque la ferme était à une courte distance, il est raisonnable de se demander pourquoi l'animal était déjà blessé. Probablement que cet animal n'aurait jamais dû être transporté. De plus, comme l'indique clairement la *Politique sur les animaux fragilisés*, il n'est pas convenable de permettre à cet animal d'être déplacé et ramené jusqu'à la ferme de départ. La WSPA se demande pourquoi, si le vétérinaire du ministère de l'Agriculture des États-Unis (USDA) avait refusé le chargement, il n'y avait pas de vétérinaire de l'ACIA du côté canadien de la frontière pour s'assurer que l'animal allait être euthanasié de façon non cruelle?

Nouvelle-Écosse

Une inspectrice qui travaillait au Atlantic Stockyards de Truro en Nouvelle-Écosse a dit " avoir remarqué que [le conducteur] semblait avoir des problèmes " avec une vache plus vieille qui " était restée à moitié sortie sur la rampe du camion ". Selon les notes de l'inspecteur qui a vu l'incident, le conducteur avait offert de la ramener à la ferme pour la faire euthanasier, mais elle ne voulait pas remonter dans le camion ". Il était 10 h 30 du matin lorsque ceci est arrivé. L'animal a éventuellement été déplacé dans une stalle et était soi-disant incapable de se lever pendant le déplacement ".⁶² Le rapport n'indique pas comment l'animal a été déplacé, ce qui est très difficile à faire de façon non cruelle, et n'indique pas non plus que déplacer un animal couché est une infraction à la *Politique sur les animaux fragilisés*.

L'inspectrice semble avoir averti un employé à la ferme et laissé un message téléphonique à son superviseur ainsi qu'appelé un vétérinaire " pour voir s'il avait le temps de venir examiner la vache ". Après avoir constaté que deux vétérinaires n'étaient pas disponibles, l'inspectrice a continué ses autres tâches jusqu'à 13 h 30, puis est revenue vérifier la vache et a vu " qu'elle était couchée sur le côté et en détresse ".

Ensuite, l'inspectrice dit qu'elle a trouvé le propriétaire qui a accepté de faire euthanasier la vache par un vétérinaire. Quelques minutes plus tard, l'inspectrice a rencontré le vétérinaire; mais le vétérinaire n'avait pas parlé au propriétaire et ne savait pas ce qu'il devait faire. Après avoir vu l'animal, le vétérinaire a demandé à l'inspectrice s'il devait l'euthanasier. L'inspectrice lui a dit que la décision était du ressort de la ferme; elle s'est ensuite absentée 10 minutes, pour trouver l'animal mort à son retour. Le rapport conclut : " Je ne sais pas si elle a été euthanasiée ou si elle est morte toute seule ". Entre temps, le vétérinaire était parti et le propriétaire " était trop occupé à faire autre chose ". Il s'était écoulé plus de trois heures depuis que l'animal s'était couché la première fois.

⁶¹ ACIA. Loi sur la santé des animaux. Règlement sur la santé des animaux Partie XII. Inspection du transport non cruel à North Portal, SK. Le 16 décembre 2008, 14 h 30.

⁶² ACIA. Rapport de l'inspecteur à Atlantic Stockyards Ltd. le 4 décembre 2008. Date du rapport : 8 décembre 2008.

Conclusion 4

On laisse souffrir les animaux pendant de longues périodes contrairement au règlement

La WSPA a reçu des rapports parlant d'une vache couchée qu'on a laissé souffrir deux nuits après son transport pendant au moins huit heures. Le rapport indique que le bétail a été pris à 15 h et serait arrivé à la vente aux enchères à Olds en Alberta vers minuit, heure à laquelle il n'y a pas d'inspecteur de l'ACIA. Après avoir obtenu de l'information de plusieurs témoins, un inspecteur de l'ACIA a déterminé que la vache blessée avait été débarquée du camion l'après-midi suivant et laissée sur une pile d'animaux morts à l'usine d'équarrissage de Lethbridge.

Un employé travaillant à l'usine a découvert plus tard l'animal toujours vivant, qui essayait de se relever et qui montrait des signes de souffrance. D'après le dossier, il n'a rien fait pour soulager sa souffrance et a attendu plus d'une journée pour faire rapport de l'incident au superviseur. Pendant ce temps, on a laissé l'animal souffrir une autre nuit jusqu'à ce qu'elle soit découverte – toujours vivante – par un autre employé le lendemain matin. En se servant d'un petit camion pour pousser la pile d'animaux qui étaient supposés morts, il a remarqué que la vache levait sa tête et criait de détresse. L'employé a réagi correctement en contactant immédiatement son superviseur qui lui a demandé d'euthanasier la vache. La vache a finalement été euthanasiée après avoir souffert pendant au moins 58 heures. L'ACIA a été avisée de l'incident la journée suivante.

Le rapport de non-conformité indique seulement que le " conducteur " avait commis une infraction.⁶³ Des sanctions administratives pécuniaires sont prévues à l'article 139 (2) du *Règlement sur la santé des animaux* qui indique " qu'il est interdit d'embarquer ou de débarquer, ou de faire embarquer ou débarquer, un animal d'une façon susceptible de le blesser ou de le faire souffrir indûment ". Cependant, aucun dossier ne nous a été fourni par l'ACIA pour indiquer si les sanctions avaient été imposées ou non. Laisser un animal souffrir et mourir est inacceptable. La WSPA croit que l'ACIA devrait communiquer les incidents comme ceux-ci aux autorités locales (police, SPCA, responsables de l'agriculture provinciale) pour qu'ils puissent faire une enquête afin de voir si les lois concernant la cruauté envers les animaux au niveau fédéral et provincial sont respectées ou non. Les autorités locales doivent aussi réagir plus rapidement pour soulager la souffrance des animaux en détresse.

Dans un autre incident, une truie avec paralysie des membres postérieurs a été laissée au Atlantic Stockyards de Truro en Nouvelle-Écosse pendant au moins trois jours. L'inspecteur a demandé que la truie soit euthanasiée, mais l'ordre n'a été suivi que le jour suivant, et c'est un employé de l'abattoir qui a dû vérifier si ça été fait comme il faut.⁶⁴ Comme l'incident ci-dessus, l'incident en question peut aussi représenter une infraction à certaines lois provinciales ou fédérales contre la cruauté envers les animaux et de l'opinion de la WSPA, mérite une réaction plus sérieuse de la part de l'ACIA. De l'avis de la WSPA, l'agence devrait soit embaucher des inspecteurs ayant reçu une formation spéciale axée sur le bien-être des animaux et chercher des modifications à la réglementation, afin de permettre aux inspecteurs de soulager la souffrance des animaux, y compris la possibilité d'euthanasier les animaux en cas de besoin, soit établir un nouveau protocole exigeant que les inspecteurs existants travaillent plus efficacement avec les agences provinciales comme la Société de prévention contre la cruauté envers les animaux (SPCA).

⁶³ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à Southern Alberta Processing. Date de l'incident : 18 octobre 2008. Date du rapport : 20 octobre 2008.

⁶⁴ ACIA. Rapport de l'inspecteur à Atlantic Stockyards Ltd., Murray Siding, N.-É. Date du rapport : 8 décembre 2008.

Conclusion 5

Un nombre insuffisant d'inspecteurs du bien-être des animaux formés spécialement, surtout les vétérinaires, met la santé des animaux et leur bien-être en danger.

Pendant l'enquête parlementaire concernant l'apparition de la listériose en 2008, beaucoup de Canadiens, y compris les députés, se demandaient comment l'ACIA pouvait déclarer qu'elle n'était pas certaine du nombre d'inspecteurs pour la viande qui travaillaient dans des usines de tout le pays.⁶⁵

La WSPA a eu aussi beaucoup de difficulté à trouver combien d'inspecteurs des animaux étaient employés par l'ACIA. La WSPA a éventuellement reçu une réponse par courriel de l'ACIA qui cite le rapport de Kelly Sears et un examen interne de l'ACIA. Il indique qu'il y a 980 inspecteurs de viandes (y compris 291 vétérinaires) et 329 inspecteurs de la santé des animaux terrestres (dont 195 vétérinaires).⁶⁶ Étant donné l'énorme quantité d'animaux touchés et les nombreux endroits où les animaux sont envoyés, le nombre d'inspecteurs semble, de l'avis de la WSPA, vraiment insuffisant pour assurer la salubrité de la viande dans notre pays – encore plus la protection des animaux.

Plus de 700 millions d'animaux⁶⁷ sont abattus et traités chaque année au Canada et il y a 772 abattoirs, usines de transformation et d'équarrissage enregistrés au niveau fédéral.⁶⁸ Les inspecteurs de la santé des animaux de l'ACIA sont aussi responsables de s'assurer de la santé et du bien-être des animaux transportés vers plus de 430 abattoirs provinciaux dans le pays et aux frontières. En plus d'avoir une présence régulière à des postes d'inspection, l'ACIA est aussi sensée faire des inspections au hasard le long des routes.

La WSPA a de sérieux doutes au sujet de la pénurie d'inspecteurs des aliments de l'ACIA et surtout de la décision du gouvernement de laisser l'industrie se réglementer en réduisant davantage la réglementation, une décision qui avait déjà été beaucoup critiquée par les deux syndicats représentant les inspecteurs de l'ACIA – l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) qui représente tous les inspecteurs des aliments, y compris ceux qui inspectent la viande, et l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada (IPFPC), qui représente les vétérinaires.

⁶⁵ Sarah Schmidt. "CFIA can't track meat-inspector numbers". *Ottawa Citizen*. March 26, 2009. www.foodsafetyfirst.ca/2009/03/26/cfia-cant-track-meat-inspector-numbers/

⁶⁶ Courriel du Webmaître de l'ACIA. Réponse par Web ID:2010/4-688: Nombre d'inspecteurs d'animaux à l'ACIA? 19 avril 2010.

⁶⁷ Conseil des viandes du Canada. Statistiques de l'industrie. www.cmc-cvc.com/french/industry_statistic_f.asp

⁶⁸ ACIA. Nombre d'établissements de viandes (abattoir, usines de traitement et d'équarrissage). Dernière vérification le 9 mars 2010.

Inspecteurs des viandes

Une enquête effectuée par l'AFPC dans quatre centres urbains du pays a constaté que l'inspecteur de viandes est responsable en moyenne de 4,6 établissements, ce qui fait qu'il est impossible de s'assurer que l'industrie respecte la réglementation sur la salubrité des aliments. Les inspecteurs des viandes ont une charge de travail " trop grande pour faire leur travail comme il faut ".⁶⁹

Le syndicat agricole de l'AFPC a aussi critiqué les nouvelles procédures qui ont diminué de beaucoup le temps passé par l'inspecteur à vérifier les chaînes de production, tout en augmentant le temps consacré à la paperasse.⁷⁰ Par exemple, l'inspecteur responsable de l'usine de Maple Leaf Foods au centre de l'épidémie de listériose en 2008 était responsable de six autres établissements.⁷¹ Une analyse faite par la CBC et le Toronto Star a permis de constater que les inspecteurs à l'établissement ont passé en moyenne deux heures par jour et parfois même à peine 15 minutes dans l'usine les quelques mois précédant l'apparition de l'épidémie; la plupart de leur temps est consacré à des tâches administratives.^{72 73}

À partir des témoignages donnés au sous-comité parlementaire sur la salubrité des aliments, il paraît évident que l'ACIA n'a vraiment pas assez de personnel et de ressources. Bob Kingston, président du syndicat agricole de l'AFPC et ancien inspecteur de l'ACIA, pense que le manque d'inspecteurs a été un facteur principal qui a contribué à l'épidémie de listériose qui a tué plusieurs personnes, " jusqu'à ce que l'agence règle le problème, elle continue à prendre beaucoup de risques ".⁷⁴

Inspecteurs des animaux

Il peut être surprenant pour certaines personnes que les inspecteurs de l'ACIA, même s'ils sont responsables de s'assurer de la santé et du bien-être des animaux de ferme, ne sont pas autorisés à euthanasier ni à soulager les animaux qui sont dans un état de détresse. Seuls les vétérinaires de l'ACIA peuvent déterminer si un animal doit être euthanasié, même s'ils ne sont pas autorisés à l'euthanasier eux non plus.

Le *Règlement sur l'inspection des viandes* stipule que " si un exploitant ou l'inspecteur qui n'est pas médecin vétérinaire officiel soupçonnent que l'animal pour alimentation humaine présente une déviation par rapport au comportement normal ou à l'apparence normale, il doit être détenu et renvoyé à un médecin vétérinaire officiel pour une inspection détaillée et pour obtenir des instructions sur la façon dont il doit en être disposé. Le vétérinaire de l'ACIA doit décider du sort de l'animal en s'appuyant sur des considérations liées à la protection du bien-être des animaux et sur la présence d'installations adéquates de même que de personnel compétent, le tout afin de protéger l'animal contre toute souffrance additionnelle. "⁷⁵

⁶⁹ Communiqué de l'AFPC. « Les ressources en inspection des viandes sont trop étirées. » 25 mai 2009.

⁷⁰ Food safety agency allowing producers to police themselves: ex-inspector". *CBC News* 27 août 2008. www.cbc.ca/consumer/story/2008/08/27/food-safety.html

⁷¹ Communiqué de l'AFPC. « Les ressources en inspection des viandes sont trop étirées. » 25 mai 2009.

⁷² David McKie. "Inspectors averaged 2 hours a day inside listeria-infected plant." *CBC News* Last updated June 11, 2009. <http://www.cbc.ca/canada/story/2009/06/10/listeria-inspectors-maple-leaf.html>

⁷³ Robert Cribb. "Meat inspection lasted less than two hours a day." *Toronto Star* 11 juin 2009.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ ACIA. Politique sur les animaux fragilisés. www.inspection.gc.ca/french/anima/trans/polif.shtml

Ces politiques sont basées sur le fait qu'un vétérinaire peut être trouvé rapidement pour s'assurer que l'animal soit traité de façon non cruelle en souffrant le moins possible. Malheureusement, comme la WSPA l'a appris, l'inspecteur vétérinaire n'est pas toujours disponible rapidement. Il semble que la décision d'euthanasier un animal soit laissée à la compagnie qui est propriétaire de l'animal. Du point de vue de la WSPA, cette pratique est inacceptable si ça veut dire que les animaux vont souffrir sans raison pendant de longues périodes.

La WSPA avait aussi des inquiétudes importantes concernant le Programme de modernisation d'inspection de la volaille (PIMV) qui permet aux travailleurs de l'abattoir de prendre des décisions importantes en matière de salubrité des aliments, comme d'identifier des carcasses qui ne seraient pas propres à la consommation humaine, alors que (selon le rapport du *Toronto Star*), il se peut que l'inspecteur vétérinaire soit présent pour observer la chaîne d'abattage pendant à peine 40 minutes par jour.⁷⁶

En février 2009, l'IPFPC a demandé un examen judiciaire du nouveau programme d'inspection des volailles, en disant qu'il mettait en jeu la capacité de s'assurer de la salubrité des aliments en donnant plus de responsabilités au personnel de la compagnie qui n'avait pas nécessairement les qualifications; ce qui fait que les vétérinaires seraient limités au contrôle des tâches administratives de la compagnie.⁷⁷

Dans une lettre aux Producteurs de poulets du Canada, Michèle Demers, ancienne présidente du syndicat de l'IPFPC a écrit, " on dirait qu'il y a au moins apparence de conflit d'intérêts lorsqu'un employé de la compagnie non supervisé rejette les animaux au nom de son employeur ".⁷⁸ Le nouveau système est déjà en place dans 35 établissements de poulets ayant un permis fédéral au Canada et remplace rapidement le système d'inspection " traditionnel ".⁷⁹

La recherche des noms des inspecteurs identifiés dans les documents dans les services d'annuaires gouvernementaux électroniques (SAGE)⁸⁰ a permis à la WSPA de faire correspondre les noms au poste ou titre. Les inspecteurs de l'ACIA responsables de mettre en œuvre le *Règlement sur la santé des animaux* détiennent plusieurs postes. Alors que plusieurs sont des " inspecteurs de la santé des animaux ", d'autres sont appelés " inspecteurs plurisectoriels ou multiprogrammes ", certains " inspecteurs des viandes ". La WSPA a aussi reçu des rapports écrits par deux personnes identifiées par la SAGE comme étant des " spécialistes en alimentation des animaux " et une personne s'identifie comme " adjoint administratif ". Étant donné les responsabilités multiples et les tâches variées que représente l'inspection des aliments, la WSPA est inquiète que ces inspecteurs n'ont pas nécessairement toutes les connaissances ni l'expérience pour assurer le bien-être des animaux, puisque ce n'est pas une de leurs responsabilités principales. Le manque d'uniformité au niveau de la qualification des inspecteurs a un effet sur les rapports écrits et soulève des inquiétudes sur la façon dont la santé et le bien-être des animaux sont évalués et traités.

⁷⁶ Robert Cribb. "Vets target meat inspection plan." *Toronto Star* 5 février 2009.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Michèle Demers. Lettre aux Producteurs de poulets du Canada au nom de l'unité de négociation des vétérinaires. 13 novembre 2007.

⁷⁹ Correspondance par courriel du Dr Martin Appelt, directeur national du développement des politiques, division des programmes de viande, ACIA. 20 avril 2010.

⁸⁰ Services d'annuaires gouvernementaux électroniques. <http://sage-geds.tpsgc-pwgsc.gc.ca/cgi-bin/direct500/fra/TF?FN=index.htm>

Peu d'animaux sont inspectés

En examinant les rapports, il est évident que la plupart des inspecteurs examinent seulement un petit nombre d'animaux et de camions qui arrivent à chaque établissement. Par exemple, les dossiers reçus suggèrent que moins de la moitié des ventes aux enchères de l'Alberta ont été inspectées pendant la période de trois mois, et celles qui ont été inspectées semblent avoir été visitées seulement une fois ou deux pendant cette période.⁸¹ En Ontario, l'ACIA passe moins d'une heure à inspecter les animaux qui arrivent aux abattoirs, ventes aux enchères d'animaux et zones de groupage en Ontario. Selon Twyla François, responsable des enquêtes pour l'organisme Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals (CETFA), ceci ne donne pas assez de temps pour inspecter tous les animaux, même dans les établissements les plus petits. Il faut compter en moyenne 35 minutes pour décharger un camion de porcs (selon Mme François). Puisque la WSPA a seulement reçu un ou deux rapports d'inspection pour plusieurs établissements, nous nous demandons si ces établissements ont été inspectés seulement une fois pendant la période de trois mois de l'examen?⁸² Et si les inspections sont plus fréquentes, pourquoi n'avons-nous pas reçu tous les rapports que nous avons demandés il y a plus de 18 mois?

Les rapports d'inspection préparés par Animals Angels et le CETFA montrent qu'il y a des problèmes graves pour les animaux dans les ventes aux enchères et aux zones de groupage. Dans certains cas, on remarque qu'il n'y avait pas d'inspecteurs au moment de l'enquête. Animals Angels a visité des fermes en Ontario en 2005 et a constaté plusieurs infractions au *Règlement sur la santé des animaux*, y compris des porcs qu'on faisait sortir de leurs caisses avec une corde, une chèvre tirée dans le cercle de ventes par les bois, et des animaux battus sur le museau et à d'autres endroits avec des cannes pour n'en nommer que quelques-uns, alors qu'il n'y a pas d'inspecteur.⁸³

Les inspecteurs ont trop de choses à faire

Dans bien des cas, des sections entières des rapports que la WSPA a reçus n'étaient tout simplement pas remplies. Dans d'autres cas, les inspecteurs n'avaient pas pris le temps d'indiquer l'information de base comme l'endroit, la date, l'heure et le temps qu'il faisait. Dans certains cas, l'inspecteur n'a pas mis son nom. Certains rapports montrent que le registre du conducteur n'a même pas été examiné.

La WSPA croit qu'une raison possible expliquant la mauvaise préparation des rapports est le nombre d'établissements que les inspecteurs doivent visiter. Par exemple, un inspecteur du programme des animaux qui travaillent dans le district du sud-ouest de l'Ontario doit aller à neuf endroits différents (huit abattoirs et un parc de groupage). Un autre inspecteur de multiprogrammes qui travaille dans le district de Walkerton en Ontario est responsable de l'inspection de 14 emplacements (abattoirs et parcs de groupage). La plupart des rapports de cet inspecteur en particulier n'ont pas toute l'information, y compris des renseignements comme l'origine et la destination des animaux et leurs poids et catégorie. L'inspecteur semble vérifier très peu de véhicules et d'animaux à chaque endroit,

⁸¹ ACIA. Rapports d'inspection du transport des animaux pour 15 établissements d'inspection en Alberta du 10 septembre 2008 au 7 janvier 2009.

⁸² ACIA. Rapports d'inspection du transport des animaux pour 659 véhicules et 63 établissements d'inspection en Ontario du 5 octobre 2008 au 8 janvier 2009.

⁸³ Animals' Angels e.V. Inspection inadéquate des marchés de bétail en Ontario et Loi sur la protection des animaux insuffisante pour protéger les animaux dans les marchés de bétail ainsi que conséquences de la souffrance excessive des animaux et du manque d'infrastructure. Août 2006.

et à au moins cinq occasions entre octobre et décembre, il est arrivé après que la plupart ou tous les animaux aient été déchargés.⁸⁴

Les inspecteurs responsables de la vérification de la conformité avec les règlements au Temiskaming Livestock Exchange à New Liskeard ont souligné dans certains de leurs rapports, qu'ils ne sont pas restés pour la vente aux enchères ou pour compléter l'inspection afin de ne pas faire de temps supplémentaire.⁸⁵ Un rapport a indiqué que les inspecteurs n'étaient pas capables d'arriver à temps pour surveiller le déchargement des animaux parce qu'ils étaient à un abattoir juste avant celui-là et ne pouvaient pas arriver avant.⁸⁶

Encore plus inquiétant, un grand nombre de cas qui prouvent que l'inspecteur a laissé un animal en détresse afin de s'occuper d'autres responsabilités. À notre avis, il est inacceptable que les inspecteurs soient tellement occupés qu'ils ne puissent rester sur le site assez longtemps pour s'assurer que les animaux ont bien été euthanasiés lorsque l'ordre en a été donné.

⁸⁴ ACIA. Rapports d'inspection des transports des animaux à Ideal Meats le 8 octobre 2008 à 8 h 35, Keady Livestock Market le 10 octobre 2008 à 7 h 04 et le 16 décembre 2008 à 9 h 42, Beefway le 10 décembre 2008 à 10 h 50, Bentick Packers le 7 octobre 2008 à 8 h 50, Dundalk Custom Poultry le 12 décembre 2008 à 8 h 20, Grey County Meats le 9 octobre 2008 à 9 h 20, Hi-view le 8 décembre 2008 à 10 h 35, Elora Road Meats le 6 novembre 2008 à 9 h et le 8 janvier 2009 à 9 h 35.

⁸⁵ ACIA. Rapport des inspecteurs à Temiskaming Livestock Exchange le 8 décembre 2008, et les 12 et 19 janvier 2009.

⁸⁶ ACIA. Rapport de l'inspecteur à Temiskaming Livestock Exchange le 12 janvier 2009.

Conclusion 6

Les rapports et mises en application des règlements de l'ACIA sont souvent inefficaces et manquent d'uniformité

Devant un comité sur l'agriculture de la Chambre des communes, un responsable de l'ACIA a déclaré que le taux de conformité dépassait 98 pour cent pour l'exercice financier 2006 à 2007 alors que 36 435 inspections non cruelles de véhicule de transport ont été effectuées.⁸⁷ Cependant, la WSPA pense que les dossiers de l'ACIA nous donnent un point de vue différent. L'échantillon de documents reçus nous montre que les mesures prises pour faire respecter le *Règlement sur la santé des animaux* sont souvent inefficaces et pas uniformes.

La WSPA a reçu des rapports d'inspection du transport des animaux de 112 emplacements différents en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario. La majorité des rapports portait sur les inspections de ventes aux enchères de bétail et d'abattoirs enregistrés au niveau provincial. Dans plusieurs cas où il y avait des problèmes de bien-être des animaux, la seule mesure prise était un avertissement verbal ou de l'information sous forme de brochure de renseignements. Parfois, les chargements étaient même considérés conformes, même si on avait remarqué des problèmes.⁸⁸ Ceci est vrai même dans les cas où il y a eu des infractions claires à la réglementation.

Par exemple, un rapport signale un incident où deux chèvres ont été transportées vers une ferme dans un sac d'aliments pour animaux dans la caisse d'un pick-up. L'inspecteur a donné une brochure d'information au conducteur.⁸⁹ Au marché Keady Livestock Market de Tara en Ontario, 21 lapins semblent avoir été transportés dans le coffre d'une voiture, et pourtant le chargement a été considéré conforme.⁹⁰

Tout dépendant de quel inspecteur remplit le rapport, il y a un certain manque d'uniformité pour voir ce qui est considéré comme non conforme. Certains rapports donnent une liste de problèmes, et vont même jusqu'à identifier les articles du règlement concernés, mais concluent quand même que le camion ou le chargement en question était conforme. Le pire exemple, selon la WSPA, était une remorque tirée par un véhicule qui transportait un bouc et qui n'avait pas d'entrées d'air pour le laisser respirer. Et pourtant il a été marqué comme conforme au règlement du transport non cruel fédéral.

Dans la section commentaires du rapport sur un abattoir provincial en Ontario, on peut lire que le " mouton est attaché dans la caisse du pick-up (couverte) ". Ceci semble être un problème de bien-être grave pour l'animal ainsi que de non-conformité, mais l'inspecteur n'a pas indiqué qu'il y avait un problème et que des mesures devraient être prises.⁹¹ Un autre inspecteur qui se trouvait à East 40 Packers à Brandon au Manitoba a noté que les " porcs avaient froid "" et que la " personne qui déchargeait les animaux " ne faisait pas du bon travail parce qu'elle était " énervée ". Même après

⁸⁷Preuve présentée par Catherine Airth, présidente adjointe, Exploitation de l'ACIA. Comité d'agriculture et de l'agro-alimentaire. 39^e parlement, 2^e séance. Réunion n° 41. Le mardi 17 juin 2008.

⁸⁸ ACIA. Rapports d'inspection du transport des animaux pour 112 inspections différentes en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario, faites entre octobre 2008 et janvier 2009.

⁸⁹ ACIA. Rapport d'inspection du transport des animaux à Brussels Livestock, Huron County, ON le 4 décembre 2008.

⁹⁰ ACIA. Rapport d'inspection du transport des animaux à Keady Livestock Market le 2 décembre 2008.

⁹¹ ACIA. Loi sur la santé des animaux. Règlement sur la santé des animaux Partie XII. Inspection du transport non cruel à Agrams le 28 octobre 2008 à 9 h 26.

avoir noté ces impressions, l'inspecteur a quand même marqué le conducteur comme étant conforme.⁹²

Les animaux arrivent handicapés et morts, et les inspecteurs ne considèrent pas ça comme un problème ou une question d'inobservation

Un inspecteur, travaillant à Prairie Abattoir à Portage La Prairie, au Manitoba, a indiqué qu'un chargement contenant un porc couché était conforme au règlement, même s'il précise que l'animal a probablement été blessé pendant le transport.⁹³ Un autre chargement contenant trois porcs handicapés sur 31 a été considéré conforme, mais l'inspecteur a noté qu'il y avait un problème mineur. L'inspecteur ajoute que " la direction avait parlé au chauffeur ".⁹⁴

Un camion est arrivé au Toronto Abattoirs Ltd. avec " certains porcs qui se déplaçaient lentement et trois porcs blessés (handicapés) dans le camion ". Même si les animaux ont été transportés sur une courte distance d'une ferme de la région, il a fallu attendre encore deux heures avant qu'ils soient déchargés et inspectés. Rien n'est mentionné dans ce rapport au sujet d'une infraction ou d'une mesure disciplinaire.⁹⁵

Trois camions sont arrivés au même abattoir du centre-ville de Toronto pendant une période de trois heures, le 12 novembre 2008, avec un porc mort dans chaque chargement, mais l'inspecteur n'a pas considéré que c'était un problème.⁹⁶ Au total, sept porcs sont arrivés morts et cinq étaient handicapés, selon des rapports reçus pour 19 inspections de véhicules en trois mois.⁹⁷ La WSPA n'ayant pas reçu de rapports de non-conformité pour ces incidents, nous nous demandons si ces problèmes ont été ignorés.

Québec

Nous savons quelles mesures ont été prises au Québec en ce qui concerne deux rapports de non-conformité que nous avons reçus. Le premier, d'un inspecteur de Lilydale, à Mirabel, a recommandé que l'abattoir, le fournisseur et le transporteur soient accusés d'avoir mis trop d'oiseaux dans les casiers après avoir inspecté un chargement dans lequel 318 poulets étaient morts (3,1 pour cent du chargement). Plus de la moitié des caisses dans le camion contenaient 14 oiseaux chacune. Le rapport dit que l'abattoir a demandé au transporteur de surcharger les caisses et, puisque le fournisseur et le transporteur étaient d'accord, l'inspecteur a recommandé qu'ils soient responsables eux aussi.⁹⁸ Le fait de mettre de 12 à 16 oiseaux dans une caisse de 0,5 m² semble, dans ce cas, la cause principale de la mort des animaux à l'arrivée. Il s'agit-là d'une infraction évidente à l'article 140 du *Règlement sur la*

⁹² ACIA. Rapport d'inspection du transport des animaux à Man 27, East 40 Packers. 31 décembre 2008.

⁹³ ACIA. Rapport d'inspection du transport des animaux à Prairie Abattoir, Portage La Prairie, MB. 5 janvier 2009.

⁹⁴ ACIA. Rapport d'inspection du transport des animaux à Prairie Abattoir, Portage La Prairie, MB. 10 décembre 2008.

⁹⁵ ACIA. Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Partie XII. Inspection du transport non cruel à l'établissement 014, Toronto Abattoirs Ltd., ON le 6 octobre 2008 à 12 h 49.

⁹⁶ ACIA. Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Partie XII. Inspection du transport non cruel à l'établissement 014, Toronto Abattoirs Ltd., ON le 12 novembre 2008 à 9 h, 10 h 50 et 11 h 45.

⁹⁷ ACIA. Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Partie XII. Inspection du transport non cruel à l'établissement 014, Toronto Abattoirs Ltd., ON le 6 octobre 2008 à 12 h 49, le 12 novembre 2008 à 9 h, 10 h 50 et 11 h 45, le 17 novembre 2008 à 11 h 10, le 31 décembre 2008 à 8 h.

⁹⁸ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à Lilydale Inc., Mirabel, QC. Date du rapport : 6 novembre 2008.

santé des animaux qui empêche d'en charger trop. Tout dépendant du poids de l'oiseau, ceci peut être considéré inacceptable selon le *Code de pratiques recommandées*.

Mettre de 12 à 16 oiseaux dans une caisse 0,5 m² semble, toutefois, être une pratique assez courante selon les dossiers des volailles de l'ACIA que nous avons examinés. La WSPA a constaté que la plupart des inspecteurs n'indiquaient pas que le chargement trop plein était un problème, tout simplement parce que le nombre de poulets dépasse la capacité maximale recommandée. En fait, certains n'ont pas pris le temps de remplir cette section du rapport, alors que le poids moyen et le nombre d'oiseaux par caisse sont censés être indiqués.

Mettre de 12 à 16 oiseaux dans une caisse 0,5 m² semble, toutefois, être une pratique assez courante...

Le deuxième rapport de non-conformité a été rempli par un inspecteur à la Coopérative Exceldor de St-Anselme. L'inspecteur a remarqué un nombre élevé de MAA sur deux chargements qui allaient se rendre à l'abattoir (443 poulets morts/4,4 pour cent du chargement et 733 poulets morts/7,2 pour cent du chargement). L'inspecteur a recommandé un avertissement si c'était la première infraction de la compagnie – sinon, il y aurait des amendes à payer.⁹⁹ La WSPA pense qu'un avertissement serait suffisant si le camion dépasse juste un peu la limite, mais ce n'est pas la bonne solution lorsque les taux de MAA sont si élevés.

Nouveau-Brunswick

En réponse aux taux élevés de MAA à Nadeau Poultry, au Nouveau-Brunswick, les inspecteurs ont soit indiqué que le chargement était conforme ou n'ont pas rempli la section dans les rapports d'inspection de volaille où ils doivent indiquer s'il est conforme ou non.¹⁰⁰ La WSPA était contente de voir que, malgré le fait qu'on ne remplit pas toujours le rapport convenablement, les cinq chargements en question ont été identifiés comme non conformes et en infraction à l'article 143 (1) (d), qui stipule qu'un animal ne peut être transporté " s'il risque d'être blessé ou de subir une souffrance indue " en raison d'une " exposition au mauvais temps. "¹⁰¹

Ontario

Quatre des six chargements arrivés à Chai Poultry avec plus d'un pour cent du chargement mort ont été considérés comme non conformes. La WSPA n'a pas reçu de copie des rapports de non-conformité correspondant à ces incidents et ne peut donc savoir s'il y a eu des sanctions. Cependant, un camion dans lequel 402 oiseaux (5,36 pour cent) sont arrivés morts, a été considéré comme conforme, même si l'inspecteur avait souligné qu'un certain nombre d'oiseaux étaient gelés.¹⁰² Un autre chargement, dans lequel 142 oiseaux (2,19 pour cent) sont arrivés morts, a aussi été classé comme conforme malgré la note de l'inspecteur disant que les " oiseaux étaient un peu en détresse ".¹⁰³

⁹⁹ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur entre la ferme et St-Anselme, QC le 13 novembre 2008.

¹⁰⁰ ACIA. Rapports d'inspection du transport de véhicule de volaille à Nadeau Poultry Farm Ltd., Saint-François, NB, le 28 octobre 2008 à 7 h 45, le 8 décembre 2008 à 6 h 46, le 22 décembre 2008 à 12 h 47, 16 h 47 et 21 h 48.

¹⁰¹ ACIA. ACIA. Rapports d'inspection du transport de l'inspecteur (formulaire court) à Nadeau Poultry Farm Ltd., Saint-François, NB. Signé par le superviseur les 6, 12 et 28 janvier 2009.

¹⁰² ACIA. Rapport d'inspection du transport de véhicule de volaille à l'établissement numéro 024, Chai Poultry Inc., Toronto, ON, le 23 décembre 2008 à 6 h 45.

¹⁰³ ACIA. Rapport d'inspection du transport de véhicule de volaille à l'établissement numéro 024, Chai Poultry Inc., Toronto, ON, le 7 janvier 2009 à 6 h 45.

En réponse au nombre élevé de MAA (entre 2,1 et 9,19 pour cent) dans les camions arrivant à Sure Fresh Foods à Bradford, en Ontario, l'inspecteur a écrit que le service de contrôle ou d'assurance de la qualité devrait faire une enquête. La WSPA pense que ceci veut dire que le service de contrôle ou d'assurance de la qualité de la compagnie devait enquêter sur ses partenaires commerciaux ou même sur elle-même (puisqu'il arrive parfois que la compagnie de transport et la ferme appartiennent au même transformateur). À la lumière de ce nombre très élevé de MAA, la WSPA croit que l'ACIA devrait elle-même faire enquête et déposer des accusations contre les parties concernées. Certains des camions avaient laissé leurs toiles complètement ouvertes d'un côté, ce qui exposait les oiseaux au mauvais temps. Il ne faut pas se surprendre que plusieurs oiseaux étaient trempés, sales et gelés.¹⁰⁴ Nous n'avons pas reçu de rapport de non-conformité pour ces incidents ni aucune preuve que ces chargements ont été considérés comme une infraction au règlement.

La WSPA a aussi reçu des copies de courriels envoyés à un inspecteur de l'ACIA par un représentant de Sargent Farms précisant le nombre d'oiseaux dans chaque camion et le nombre trouvés morts.¹⁰⁵ Puisque l'information nous a été fournie dans un courriel plutôt qu'un rapport, il nous manque de l'information pertinente comme l'endroit de l'inspection, l'origine des oiseaux, la durée du voyage, la température, la densité du chargement, la condition des oiseaux et si le chargement a été considéré ou non comme conforme au règlement. En se basant sur l'information reçue, dix camions sont arrivés avec plus d'un pour cent de MAA. Puisque que ces camions seraient normalement considérés comme non conformes ou exigeraient au moins une enquête plus poussée, la WSPA se demande pourquoi nous n'avons pas reçu de preuve qu'il y a des inspections régulières et qu'on ne fait pas de rapports plus complets sur cette usine.

Alors que la fréquence des camions qui arrivent avec un nombre élevé d'oiseaux morts est un problème sérieux, il faut noter que la plupart des rapports et les pourcentages de MAA sont biens inférieurs. Cependant, dans bien des cas, l'inspecteur a rempli le rapport en indiquant que le nombre d'oiseaux morts et condamnés n'avait pas été vérifié. Comme nous l'avions dit à la " Conclusion 5 ", les changements récents faits au processus d'inspection des volailles dans certaines usines permettent aux employés de la compagnie de faire certaines inspections, qui étaient auparavant faites par l'ACIA. La WSPA se demande si l'ACIA ne se contente pas de noter simplement le nombre de MAA donné par les chauffeurs ou les employés de l'usine, parce qu'il n'y a pas de façon de vérifier l'exactitude des chiffres.

Les inspecteurs de l'ACIA ont beaucoup de pression de la part des gens qu'ils inspectent

Bien des établissements d'abattage traitent des milliers d'animaux chaque mois. Puisqu'ils travaillent en collaboration avec les manipulateurs d'animaux, les conducteurs et les magasiniers tous les jours, les inspecteurs peuvent hésiter à faire des accusations ou même à exiger des pénalités moins sérieuses comme des sanctions administratives pécuniaires (SAP). Certains inspecteurs font l'objet de rancoeur, d'hostilité ou à d'intimidation lorsqu'ils font leur travail. Par exemple, la WSPA a reçu un rapport d'inspection mentionnant un incident où le personnel de la ferme a laissé un jeune bœuf foncer vers l'inspectrice vétérinaire. Le rapport dit " qu'elle s'est cachée dans une stalle à la dernière minute pour éviter d'être blessée ".¹⁰⁶

¹⁰⁴ ACIA. Loi sur la santé des animaux. Règlement sur la santé des animaux, Partie XII. Inspection du transport non cruel à l'établissement numéro 071, Sure Fresh Foods, Bradford, ON. Le 6 décembre 2008 à 10 h 45, le 8 décembre 2008 à 6 h 30, le 9 décembre 2008 à 9 h 45 et 11 h 30, le 11 décembre 2008 à 15 h 30 et 17 h 15, et le 31 décembre à 14 h.

¹⁰⁵ Correspondance par courriel reçue d'une personne anonyme avec l'adresse de « @sargentfarms.ca » à Kevin Whitman, inspecteur des programmes de santé des animaux à l'ACIA les 4 novembre, 2 et 3 décembre 2008.

¹⁰⁶ ACIA. Rapport de l'inspecteur. Temiskaming Livestock Exchange. 26 janvier 2009.

Des représentants syndicaux ont fait savoir que plusieurs vétérinaires démissionnent en raison du stress.¹⁰⁷ Certains inspecteurs ont été assez courageux pour parler du problème et essaient de changer les choses, comme Scott Frazee, le vétérinaire en chef à Larsens Packers Ltd., à Berwick, en Nouvelle-Écosse. Cette entreprise, qui appartient à Maple Leaf Foods Inc., est un des plus gros abattoirs dans les Maritimes; elle transforme 2 000 porcs par jour. L'ACIA a suspendu M. Frazee du poste d'abattage après avoir reçu des plaintes du gérant de l'usine et des producteurs de porcs parce qu'il rejetait trop de porcs. L'arbitre de grief de la Commission des relations de travail dans la fonction publique a conclu que les tentatives de faire partir M. Frazee étaient une forme de " harcèlement et de contraintes ".¹⁰⁸

La commission a constaté que ceci était un cas fréquent au sein de l'ACIA. Maureen Harper, vice-présidente de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada (IPFPC) à l'époque, a écrit dans une lettre :

“ Les gérants d'usine déposent une plainte à l'ACIA s'ils trouvent que le vétérinaire est trop sévère, ce qui cause des pertes financières à l'usine, et l'ACIA envoie le vétérinaire ailleurs pour garder l'industrie heureuse. Je pensais que c'était une agence de réglementation! ”¹⁰⁹

Un groupe de producteurs de porcs avaient averti l'ACIA que si M. Frazee n'était pas suspendu, ils amèneraient leurs porcs à un autre établissement.¹¹⁰ Il semble que Larsens Packers ait fermé l'usine de Berwick le 26 mars 2010.¹¹¹

Twyla François, qui a fait des enquêtes sur le bien-être des animaux de ferme au Canada pour Animals' Angels et Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals, a constaté elle-même que les inspecteurs de l'ACIA sont harcelés, qu'on leur siffle après et qu'on les bouscule physiquement lorsqu'ils font leur travail.¹¹²

¹⁰⁷ Paul Waldie. "Meat inspector's rigorous standards led to beef with bosses." *Globe and Mail*, le 16 mai 2006.

www.healthcoalition.ca/cfia2006.pdf

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ "NS: Larsen's to cease Berwick fresh pork operations." *Daily Business Buzz*. 24 février 2010.

www.dailybusinessbuzz.ca/2010/02/25/ns-larsen%E2%80%99s-to-cease-production-of-fresh-pork-operations-atberwick-plant/

¹¹² Communications personnelles avec Twyla François, responsable des enquêtes, Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals. 16 mars 2010.

Il ne faut pas se surprendre, étant donné les grosses sommes d'argent investies, que les inspecteurs de l'ACIA soient soumis à des pressions pour que les camions et les animaux continuent de rouler afin de ne pas ralentir les échanges commerciaux. Notre préoccupation est que les inspecteurs de l'ACIA aient moins tendance à dire qu'un chargement est " non conforme " et à laisser tomber l'incident. Nous savons que ceci se produit déjà. M^{me} François décrit un inspecteur de l'ACIA " qui ne bouge pas du tout lorsqu'une truie a été battue avec un tuyau parce qu'elle hésitait à entrer dans un parc très petit ".¹¹³ Le même incident a été montré dans un épisode de l'émission Enquête " Bêtes à bord " de Radio-Canada.¹¹⁴

Les punitions ne sont pas assez sévères et ne servent pas de moyens de dissuasion

Les infractions au *Règlement sur la santé des animaux* peuvent soit se traduire par des sanctions administratives pécuniaires soit par une accusation qui peut entraîner une amende plus élevée. Alors qu'il n'y a pas de registre public de toutes les sanctions exigées, très peu de cas sont présentés à la Commission de révision agricole concernant le bien-être des animaux. La valeur totale des amendes causées par les infractions au *Règlement sur la santé des animaux* en 2006 était à peine de 221 800 \$, dans tout le pays, alors que les amendes individuelles peuvent varier de 500 \$ à 2 000 \$.¹¹⁵ La WSPA croit que ces petites amendes ne sont pas suffisantes pour les grandes compagnies d'abattage, de transport et de production. On les considère plutôt comme des frais d'affaires.

D'après les bulletins judiciaires affichés sur le site Web de l'ACIA, il y a eu seulement une condamnation en vertu de la *Loi sur la santé des animaux* concernant le bien-être des animaux entre janvier 2008 et mars 2010. Prairie Pride Natural Food Ltd. et Bruce Arabsky ont eu une amende de 44 000 \$ pour avoir transporté des poulets pendant plus de 36 heures (de la Saskatchewan à la C.-B.) sans nourriture, ni eau, ni repos et dans des conditions trop chargées, ce qui fait qu'un grand nombre d'animaux sont morts.¹¹⁶

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ "Bêtes à bord" *Radio-Canada*. 21 juillet 2008.

¹¹⁵ Évaluation des sanctions pécuniaires. Transport non cruel du Règlement sur la santé des animaux. FY 2006-07. Envoyé par télécopieur par l'ACIA, le 27 septembre 2007.

¹¹⁶ ACIA. Bulletins judiciaires. <http://www.inspection.gc.ca/francais/corpaffr/projud/2009/20090914f.shtml>

Conclusion 7

Les animaux souffrent en raison du manque de formation des conducteurs

L'Union européenne exige que les conducteurs et toute personne qui l'aide aient un certificat de compétence obtenu après une formation complète sur le bien-être des animaux et après avoir passé un examen.¹¹⁷ Il n'y a pas d'exigence obligatoire pour les transporteurs d'animaux au Canada pour qu'ils connaissent la manipulation non cruelle ou le bien-être des animaux.

Un conducteur qui a transporté un cochon avec l'abdomen tendu et un dos très déformé a dit qu'il ne savait pas qu'il avait le droit de refuser de transporter un animal blessé.¹¹⁸ Il aurait soi-disant reçu un avertissement verbal de l'ACIA le jour avant pour avoir chargé des porcs au deuxième étage d'un camion remorque, ce qui fait que leurs corps touchaient le plafond.¹¹⁹

Dans trois incidents séparés, les conducteurs amenant des porcs à Toronto Abattoirs Ltd. ne savaient pas combien d'animaux il y avait dans le camion même s'ils doivent avoir cette information en dossier conformément à l'article 151 (1) du *Règlement sur la santé des animaux*.

Une inspectrice à la vente aux enchères de Ponoka, en Alberta, a fait remarquer que le conducteur " ne semblait pas trop préoccupé " lorsqu'elle lui a parlé de la vache laitière de réforme qui avait l'air faible dans son camion.¹²⁰ La WSPA s'inquiète aussi que le conducteur qui avait laissé la vache couchée souffrir et mourir à une usine d'équarrissage de Lethbridge, en Alberta, ne se rende peut-être pas complètement compte que ses actions ont contribué à la souffrance de l'animal. Il est aussi possible qu'il comprenne, mais que ça ne le préoccupe pas. On pourrait dire la même chose d'un conducteur qui a chargé et transporté un cheval gravement blessé pendant plus de 20 heures, et qui a ensuite dit à l'inspecteur que les blessures de l'animal n'étaient pas trop graves.

Puisque le mauvais traitement est souvent une question de manque d'éducation ou de compréhension du bien-être des animaux, la WSPA croit qu'il est très important d'adopter des exigences de formation obligatoires pour les conducteurs et les gens qui manipulent les animaux. Les propriétaires d'animaux ou les compagnies de transport devraient donner des primes pour récompenser les transporteurs et les employés d'usine qui ont des taux moins élevés de MAA et qui traitent bien les animaux; par contre, on devrait avoir des pénalités financières pour le mauvais traitement, l'abus, le nombre élevé de MAA ou le chargement d'animaux fragilisés. Il devrait être possible d'enlever les permis à ceux qui commettent régulièrement des infractions.

¹¹⁷ Europa. *Animal welfare during transport*. Summaries of EU legislation: Council Regulation (EC) No1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97. http://europa.eu/legislation_summaries/food_safety/animal_welfare/f83007_en.htm

¹¹⁸ ACIA. Rapport de non-conformité de l'inspecteur à l'établissement numéro 80, ATrahan Transformations. Date du rapport : 16 avril 2008.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ ACIA. Rapport d'inspection du transport d'animaux. VJV, Ponoka, AB. 10 décembre 2008, 14 h 35.

Conclusions

La WSPA conclut que les animaux de ferme souffrent sans raison à cause de lois inefficaces et du manque d'application de la loi.

Le bien-être des animaux n'est pas une grande priorité

Les principes directeurs de l'ACIA sont que " le respect des sections sur le transport non cruel des animaux du *Règlement sur la santé des animaux...* soit obligatoire ", que les inspecteurs " examinent toutes les infractions présumées dont ils apprennent l'existence " et que " le bien-être des animaux dans les incidents de non-conformité... devrait être la préoccupation principale et le facteur principal dont on tient compte pour choisir et mettre en œuvre des réponses pour la mise en application ". Pourtant, de l'avis de la WSPA, tous les rapports fournis par l'ACIA montrent le contraire.

Selon l'ACIA, de deux à trois millions d'animaux meurent pendant le transport chaque année. Lorsque le nombre d'animaux qui arrivent morts, blessés, malades et en détresse est exprimé en pourcentage et statistique, il est facile d'oublier que nous parlons d'animaux vivants qui sont capables de souffrir et de sentir la douleur. Le bien-être de ces animaux, aussi bien ceux qui meurent pendant le transport que ceux qui vivent jusqu'à ce qu'ils arrivent à l'abattoir, est mis en jeu.

En se basant sur l'examen des documents de l'ACIA, la WSPA conclut que pour une raison quelconque — que ce soit pour un manque d'inspecteurs ou de vétérinaires, un manque de formation convenable pour assurer un niveau de conformité uniforme ou plus élevé ou des pressions pour ignorer les infractions ou la non-conformité et laisser circuler les camions — le bien-être des animaux est relégué au dernier plan. Nous croyons que ceci peut et doit changer. L'ACIA doit commencer à tenir compte de ses responsabilités pour assurer le bien-être de tous les animaux en travaillant plus fort pour faire respecter les règlements.

La réglementation sur le transport des animaux au Canada doit être améliorée – des modifications sont nécessaires depuis longtemps

La réglementation sur le transport des animaux en vertu de la *Loi sur la santé des animaux* a besoin d'être modifiée rapidement. Depuis que ces règlements ont été adoptés en 1975, il y a eu beaucoup de progrès aussi bien au niveau de la technologie des transports que des recherches scientifiques sur le bien-être des animaux pendant le transport. Heureusement, l'ACIA en est consciente et a déjà commencé à faire des consultations complètes auprès des intervenants. Cependant, on ne sait pas quand ou si la réglementation sera révisée, même si ces consultations ont commencé il y a dix ans.

L'ACIA manque de personnel

Il est devenu très évident en examinant la documentation envoyée par l'ACIA que cet organisme manque de personnel. Beaucoup de rapports sont incomplets et, lorsque les données sont entrées, on semble travailler trop vite. La réaction concernant la mise en application à la suite d'infractions aux règlements dans le mandat de l'ACIA ne semble pas être uniforme et est insuffisante. Si les inspecteurs n'ont pas assez de temps pour vérifier le déchargement des animaux et sont pressés de remplir la paperasse, il ne faut pas se surprendre qu'ils hésitent à recommander des mises en application plus sérieuses. Puisqu'ils ne peuvent être partout en même temps, la WSPA croit que les inspecteurs ont décidé d'indiquer le nombre de MAA basé sur les chiffres non vérifiés fournis par les compagnies qu'ils inspectent. Cette pratique nous semble inacceptable et doit prendre fin.

Tout ceci soulève de sérieuses préoccupations concernant la capacité de l'ACIA à remplir son mandat, soit d'assurer le transport et l'abattage non cruel des animaux élevés pour la nourriture et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement alimentaire au Canada. Même si la WSPA constate que les inspecteurs de l'ACIA sont surchargés de travail, nous croyons qu'il est inacceptable que les infractions graves aux règlements qui mettent en jeu le bien-être des animaux soient considérées conformes ou qu'on donne simplement un dépliant d'information aux personnes concernées. Comme la plupart des infractions donnent lieu, dans le pire des cas, à une amende ou à des sanctions administratives pécuniaires, nous pensons que la plupart des propriétaires d'animaux, des conducteurs, des parcs à bestiaux et des abattoirs considèrent que ces amendes ne sont que des frais d'affaires. Si les personnes qui ne respectent pas les lois étaient pénalisées plus souvent et si les amendes étaient plus élevées, la WSPA pense que le nombre d'animaux qui arrivent morts, malades ou blessés ne serait pas si élevé.

L'ACIA n'a pas la capacité d'utiliser une approche basée sur les résultats

Il existe de nombreuses preuves, du point de vue scientifique, que la durée du voyage est une des variables principales qui devraient être contrôlées pour diminuer la souffrance des animaux et la mortalité en raison du stress causé par le transport.¹²¹ Cependant, nous savons que l'ACIA ne pense pas diminuer la durée des voyages, malgré les recommandations de la WSPA et d'autres organismes se préoccupant du bien-être des animaux, dont la Coalition canadienne pour la protection des animaux de ferme, la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux, la SPCA de la Colombie-Britannique et la SPCA de l'Ontario.

En fait, l'ACIA propose de modifier les règlements en utilisant une approche basée sur les résultats.^{122, 123} Plutôt que de mettre en œuvre des normes obligatoires pour stipuler les conditions dans lesquelles les animaux peuvent être transportés, elles pourraient permettre de mauvaises conditions en autant que les animaux puissent sortir du camion en marchant.

La WSPA pense que cette approche ne sera utile à personne, et certainement pas aux animaux. Plutôt que de prendre des mesures disciplinaires seulement lorsque les animaux boient, sont émaciés, déshydratés ou morts et de pénaliser (ou d'éduquer) les personnes responsables, la WSPA croit qu'une réglementation claire sur les exigences de conception des véhicules, la formation des

¹²¹ M.C. Appleby et al, 2008.

¹²² Alberta Farm Animal Care Council. "Proposed Amendments to Canada's Health of Animals Regulations" in *Livestock Welfare Insights*. Issue 8. Summer 2007. <http://www.afac.ab.ca/insights/07summer/healthofanimals.pdf>

¹²³ Martin Appelt. "An outcome based approach to animal welfare during transport." CFIA Presentation at *Delivering Animal Welfare and Quality: Transparency in the Food Production Chain*. 8-9 octobre 2009, Ultuna, Uppsala, Suède.

conducteurs, la densité de chargement maximale, la nourriture, l'eau et le repos serait plus efficace. Tout ceci est très important pour empêcher les animaux de souffrir.¹²⁴

En établissant des lignes directrices basées sur des suggestions comme c'est le cas en Europe et ailleurs, le nombre de problèmes de bien-être des animaux graves pendant le transport et l'abattage diminuerait tout comme le nombre d'animaux qui arrivent blessés, malades et morts. Ceci présente des avantages pour les animaux. C'est aussi à l'avantage des producteurs de bétail, des parcs à bestiaux, des ventes aux enchères et des responsables des abattoirs ainsi que des transporteurs de bestiaux, parce qu'ils auront des directives claires et sauront exactement quoi faire.

Les règlements basés sur les résultats pourraient être utilisés s'il y avait un système rigoureux pour déterminer si un animal est déshydraté, stressé ou blessé. Cependant, si l'ACIA n'a pas la capacité d'assurer la conformité des règlements de base actuels, la WSPA croit qu'il ne sera pas possible d'avoir des tests plus rigoureux pour que la réglementation basée sur les résultats puisse fonctionner convenablement.

Autres préoccupations

Selon les experts, les problèmes de bien-être des animaux les plus graves surviennent lorsque les animaux reproducteurs couchés sont transportés.^{125 126} Les animaux couchés sont les animaux qui sont envoyés à l'abattoir à la fin de leur vie productive pour récupérer un peu de leur valeur s'ils sont transformés pour la viande ou d'autres utilisations (p. ex., vaches laitières à la retraite, animaux reproducteurs et poulets vides). Ces animaux ont plus de chances de souffrir et de mourir pendant le transport et peuvent être transportés sur de plus longues distances parce qu'il y a moins de marchés que pour les produits de valeur moins élevée.

Les enquêtes effectuées par Animals Angels et Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals (CETFA) depuis 2005 ont montré qu'un ou deux porcs arrivent morts ou couchés dans chaque véhicule transportant des truies ou verrats couchés.^{127 128} Selon un inspecteur qui a fait des enquêtes sur le bien-être des animaux de ferme pour ces deux organismes, une pratique standard acceptée par l'ACIA et encouragée par certaines compagnies d'assurance est de payer pour la perte d'animaux pendant le transport, si la mort n'est pas accidentelle. Le fait que les animaux peuvent valoir plus morts que vivants n'encouragent pas l'euthanasie à la ferme, lorsque les animaux ne peuvent être transportés. Ce problème ne se limite pas au Canada. C'est pour cette raison que le Comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux (CSSBEA) de la Commission européenne a recommandé de ne plus offrir l'assurance contre la mortalité. Cette recommandation ne concerne pas l'assurance pour les accidents de la route.^{129 130}

¹²⁴ WSPA. *Changements recommandés à la Réglementation pour le transport des animaux au Canada envoyés à l'ACIA le 31 juillet 2006.* Disponible sur demande.

¹²⁵ Temple Grandin. "Perspectives on transportation issues; the importance of having physically fit cattle and pigs." *J. Anim. Sci.* 2001. 79 (E.Suppl.): E201-E207. www.grandin.com/behaviour/perspectives.transportation.issues.html

¹²⁶ Geoff Urton and Alyssa Bell Stoneman, BC SPCA. Roundtable on Farm Animal Transport in Canada: Report of Proceedings. World Veterinary Congress. Vancouver, BC. 30 juillet 2008.

¹²⁷ Ruth C. Newberry et al., 1999. p. 20

¹²⁸ Communications personnelles avec Twyla François, Canadians for the Ethical Treatment of Food Animals. 19 avril 2010.

¹²⁹ Animals' Angels e.V. Investigation at Grunthal Livestock Auction/Pig Collecting Station – Full External Report. 2006.

¹³⁰ CSSBEA, 2002.

Les Canadiens sont en faveur de règlements plus sévères pour le transport des animaux

Selon un sondage Harris/Decima de janvier 2008, les Canadiens sont en faveur de changer la réglementation fédérale sur le transport des animaux afin de diminuer la souffrance des animaux, la contamination des aliments, la propagation des maladies et soutenir les agriculteurs locaux.

- 75 pour cent des Canadiens trouvent que les limites permises pour le transport des animaux au Canada sont trop longues;
- 96 pour cent ont dit qu'il est au moins assez important de limiter le temps que les animaux peuvent être transportés afin de diminuer leurs souffrances;
- 94 pour cent ont dit qu'il était assez important de prévenir la contamination des aliments et de soutenir les agriculteurs locaux;
- 95 pour cent croient qu'il est au moins assez important de limiter les durées des voyages pour transporter les animaux dans le but de diminuer la propagation des maladies.¹³¹

¹³¹ Sondage Harris/Decima. WSPA - *Farm Animal Welfare*. Marge d'erreurs de +/- 3,1 %, (échantillon n=1 013). Janvier 2008.

Recommandations

Renforcer la réglementation : Se baser sur le bien-être des animaux et les meilleurs renseignements scientifiques comme principes directeurs afin d'améliorer les conditions de transport des animaux

- Puisque les longs voyages ont plus de chances d'avoir des effets négatifs sur la santé et le bien-être des animaux, la durée et la fréquence du transport devraient être réduites.¹³²
- Le Canada permet aux animaux de ferme d'être transportés pendant beaucoup trop longtemps avant qu'on leur donne de la nourriture, de l'eau et du repos. Une diminution importante est nécessaire.
- Le critère utilisé pour dire qu'un animal est impropre ou fragilisé devrait être clarifié et élargi. En décidant de ne pas transporter ces animaux au départ, le nombre de MAA va diminuer ainsi que la souffrance des animaux.
- La densité de chargement maximale devrait être mise en place pour permettre aux animaux de rester debout en position naturelle ou de s'allonger confortablement (en tenant compte des différentes espèces, du poids, de la température et de la durée du voyage, etc.).
- Tous les nouveaux véhicules de bestiaux devraient être équipés de systèmes automatiques de refroidissement et de chauffage et de thermomètres raccordés à un système d'alarme. Lorsque ce n'est pas possible, les animaux ne devraient pas être transportés dans des conditions de temps extrêmes et il faut définir en quoi consiste les conditions de temps extrêmes.
- La formation sur la manipulation non cruelle, y compris certaines connaissances sur le bien-être et le comportement des animaux, devrait être obligatoire pour tous les conducteurs et manipulateurs d'animaux. Toutes les personnes qui manipulent des animaux de ferme devraient être en mesure d'évaluer le comportement de l'animal et l'état d'un animal précis afin de reconnaître les signes de manque de confort pour toutes les espèces transportées.
- L'utilisation de bâtons électriques devrait être interdite. La formation sur le comportement des animaux et leur manipulation devrait éliminer l'utilisation des bâtons électriques.

¹³² M.C. Appleby et al, 2008.

Mettre en œuvre des méthodes d'encouragement et de dissuasion : des encouragements financiers sont nécessaires pour favoriser de meilleures pratiques du bien-être des animaux et des pénalités plus élevées sont nécessaires pour décourager la cruauté

- Les transporteurs devraient être entièrement responsables du bien-être des animaux pendant le voyage. La WSPA recommande qu'une prime soit payée lorsque les MAA ou les blessures pendant le transport sont faibles et, de la même façon, que les transporteurs soient tenus de payer des pénalités pour les blessures ou mortalités qui surviennent en raison de conditions ou d'incidents sous le contrôle des conducteurs pendant le transport, ou pour le chargement d'animaux fragilisés.
- L'assurance sur la mortalité devrait être éliminée ou changée.
- Les contrats de transport devraient être structurés pour encourager les conducteurs et les manipulateurs à diminuer les coups, les blessures et les pertes qui en résultent.

Améliorer la mise en application : donner aux inspecteurs les outils et l'autorité pour travailler efficacement au nom des animaux

- L'ACIA devrait augmenter le nombre d'inspecteurs des animaux responsables de mettre en application le *Règlement sur la santé des animaux* dans les abattoirs, ventes aux enchères et points de vérification sur la route. Il faut avoir plus de vétérinaires lors des inspections.
- L'ACIA doit s'assurer que tous les inspecteurs des animaux ont suivi une formation spéciale sur le bien-être des animaux et ont l'autorité de soulager les animaux en détresse.
- Si possible, les mots ambigus dans la réglementation comme " souffrance indue ", " exposition indue à la température " et " ventilation inadéquate " doivent être remplacés par des critères plus précis pour améliorer l'uniformité des mesures de mise en application. Il est évident, en se basant sur les rapports d'inspection, que l'interprétation du règlement et des politiques de l'ACIA de la part des inspecteurs varie beaucoup.
- L'ACIA doit augmenter la fréquence des inspections et le nombre d'amendes et de SAP de façon à ce que les producteurs arrêtent de transporter des animaux qui ne devraient pas l'être.

(Back page)

Société mondiale pour la protection des animaux (WSPA)

90, avenue Eglinton Est, bureau 960 • Toronto ON M4P 2Y3

Téléphone : 416 369 0044 1-800-363-9772 Télécopieur : 416 369 0147

wspa@wspa.ca • www.wspa.ca

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance canadien : 12971 9076 RR0001 © WSPA 2010.

WSPA