

**Recommandations de Mercy For Animals (MFA) concernant les propositions de modifications du *Règlement sur la santé des animaux*,  
Partie XII : *Transport des animaux***

Le tout est respectueusement soumis en réponse aux modifications proposées par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) aux dispositions sur le transport sans cruauté des animaux du *Règlement sur la santé des animaux* qui ont été publiées dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*.

**Date :** 15 février 2017

**Destinataire :** Docteur Cornelius F. Kiley  
Gestionnaire national  
Section du bien-être animal, de la biosécurité et des programmes de l'assurance des animaux  
Agence canadienne d'inspection des aliments  
3<sup>e</sup> étage ouest, bureau 231  
59, rue Camelot  
Ottawa (Ontario) K1A 0Y9  
Tél. : 613-773-7053  
Télécopieur : 613-773-7567  
Courriel : animaltransportanimaux@inspection.gc.ca

**Signataire :** Krista Hiddema  
Vice-présidente, Canada  
Mercy For Animals  
22033-131 Bloor St. West  
Toronto (Ontario) M5S 1R1  
Tél. : 519-369-2860  
Cellulaire : 416-666-3093  
Courriel : [KristaH@MercyForAnimals.org](mailto:KristaH@MercyForAnimals.org)

## Introduction

La législation canadienne en matière de transport des animaux est sans doute la pire dans le monde occidental. L'Europe,<sup>1</sup> l'Australie,<sup>2</sup> la Nouvelle-Zélande<sup>3</sup> et même les États-Unis<sup>4</sup> ont adopté des normes plus rigoureuses que le Canada afin de protéger les animaux d'élevage lors de leurs déplacements. Le transport expose les animaux à de multiples agents stressants qui compromettent sérieusement leur bien-être [traduction libre]<sup>5</sup>. En 2015, plus de 9 millions d'animaux d'élevage sont arrivés à l'abattoir morts ou tellement malades ou blessés qu'ils ont été déclarés impropres à la consommation humaine [traduction libre].<sup>6</sup> De plus, selon l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait les modifications proposées, chaque année, près de 14 millions d'animaux d'élevage se voient imposer des souffrances indues pendant leur transport et plus d'un million cinq cent quatre-vingt-dix milles ne survivent pas le voyage.

Ces faits accablants sont loin de correspondre aux attentes du public canadien envers l'obligation de l'administration canadienne de veiller au traitement sans cruauté des animaux dans tous les volets de l'élevage d'animaux. Mercy For Animals a fait tenir un sondage qui a démontré que 97 % des Canadiens estiment que la réglementation du transport au Canada doit être revue afin de s'assurer que les animaux d'élevage sont transportés de façon sécuritaire et sans cruauté et que 81 % ont indiqué que le transport était *très important* ou *extrêmement important*.<sup>7</sup>

La refonte complète des dispositions sur le transport des animaux d'élevage du *Règlement sur la santé des animaux* se fait attendre depuis longtemps. Comme l'étude d'impact de la réglementation sur les modifications proposées au Règlement le soulignait, à juste titre, le système de réglementation en vigueur présente de nombreuses lacunes, notamment le fait qu'il ne prévoit aucune mesure sérieuse afin de régler les problèmes de bien-être des animaux, de veiller à ce que les transporteurs respectent les règlements, de refléter les études récentes en matière de soins et de traitement des animaux et d'offrir des normes comparables à celles adoptées par les autres pays, dont un bon nombre font des affaires avec le Canada.

Nous saluons les efforts de l'ACIA en vue de résoudre les problèmes. Nous sommes encouragés par les définitions détaillées de ce que représentent un animal fragilisé et un animal impropre; par l'interdiction de transporter ces animaux vers un marché d'enchères et par l'abandon de la réglementation de la durée d'isolement au profit d'une réglementation des périodes où les animaux sont laissés sans nourriture, sans eau propre et sans repos. Malheureusement, les

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97. Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, 2005.

<sup>2</sup> Animal Health Australia (2012). *Australian Animal Welfare Standards and Guidelines: Land Transport of Livestock*. Canberra, Commonwealth de l'Australie.

<sup>3</sup> (2016). *Transport within New Zealand: Code of Welfare*. Minister for Primary Industries. Nouvelle-Zélande.

<sup>4</sup> US Government, *Transportation of Animals*, 49 U.S.C. § 80502

<sup>5</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3): 227-243.

<sup>6</sup> Agence canadienne d'inspection des aliments. *Rapports de condamnation par espèce pour les abattoirs sous inspection fédérale*. Agriculture et Agri-Alimentaire Canada, 2015.

<sup>7</sup> Mercy For Animals (2015). *Sondage à l'échelle du Canada sur le transport des animaux d'élevage*, NRG Research Group, <http://mercyforanimals.com/canadiantransportrequirements/files/Mercy-for-Animals-2015-Transport-Survey.pdf>

modifications proposées sont loin de suffire. Rien n'est fait pour réellement résoudre les problèmes les plus pressants, notamment la durée totale du transport, l'apport de nourriture et d'eau et d'un temps de repos, des densités de chargement exécutoires, une protection contre les éléments météorologiques, un traitement des animaux malades ou blessés et une responsabilisation des transporteurs. Au bout de la ligne, la réglementation est toujours déconnectée des pratiques exemplaires scientifiques, de la réalité dans les autres pays du G7 et des attentes des consommateurs. En outre, elle ne prévoit aucune disposition pour résoudre la myriade d'autres failles dont le cadre en vigueur n'adresse pas les lacunes relevées par l'ACIA.

Mercy For Animals exhorte l'ACIA de modifier sa proposition afin de tenir compte des recommandations ci-après et renvoie le lecteur à des pièces d'appui (en français et en anglais) étayant ses propos, qui sont énumérées à <http://mercyforanimals.org/canadiantransportrequirements/>.

### **Recommandations**

Vous trouverez dans le reste de notre communication des recommandations sur les dispositions proposées, regroupées sous cinq en-têtes :

Cinq protections de base

Eau, nourriture et temps de repos

Protection contre les éléments météorologiques et ventilation

Transport des animaux fragilisés ou impropres

Traitement des animaux

Surpopulation et exigences afférentes à l'espace

Isolement

Moyens de transport et contenants

Connaissances et capacités/formation/plans d'urgence

Tenue de registres

---

## Cinq protections de base

Le Règlement devrait comprendre une section introductive reconnaissant l'engagement à respecter les cinq protections de base<sup>8</sup>. Il s'agit d'un ensemble d'impératifs éthiques sur le traitement des animaux qui est reconnu par l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Selon l'OIE, les cinq protections de base « ne sont pas des mesures sanitaires *stricto sensu*, mais elles jouent néanmoins un rôle important dans les échanges internationaux, étant les seules normes mondiales sur le sujet à être approuvées par les nations du monde entier et fondées scientifiquement. L'OMC a pour principe d'harmoniser ses mesures avec les normes intergouvernementales afin de faciliter la sécurité des échanges et d'éviter les barrières commerciales injustifiées; ce principe s'applique également aux mesures relatives au bien-être et à la santé des animaux. <sup>9</sup>»

Les cinq protections de base sont donc :

1. *Être épargné de la faim et de la soif* par un accès à de l'eau fraîche et à une diète qui favorise le maintien de la santé et de la vigueur.
2. *Être épargné de l'inconfort* en offrant un environnement adéquat, y compris un abri et une aire de repos confortables
3. *Être épargné de la douleur, des blessures et des maladies* par la prévention, par un diagnostic rapide ou par un traitement rapide
4. *Être libre d'exprimer des modèles de comportement normaux* en offrant un espace suffisant, des installations adéquates et la compagnie de congénères
5. *Être épargné de la peur et de la détresse* en assurant des conditions et un traitement qui évitent la souffrance morale

Il devrait être clair à la lecture du règlement que les cinq protections de base sont les principes fondamentaux au cœur du bien-être des animaux auxquels tous les éleveurs et transporteurs doivent souscrire.

## Eau, nourriture et temps de repos

L'alinéa 159.1(1) proposé ne s'attaque pas à la triste réalité que les animaux subissent d'immenses souffrances lorsqu'ils doivent endurer de longs trajets sans nourriture, sans eau et sans temps de repos. C'est pour cette même raison que, au cours de leur transport vers un abattoir assujéti à des inspections par le gouvernement fédéral, plus de 9 millions d'animaux d'élevage ne survivent pas le voyage ou y arrivent si malades ou blessés qu'ils sont déclarés impropres à la consommation humaine. Aucune donnée n'est consignée pour informer de la situation aux abattoirs de compétence provinciale. Bien que les durées maximales proposées par l'ACIA améliorent la situation actuelle, elles sont tout de même insatisfaisantes. Si les modifications proposées avaient réellement pour objectif d'améliorer le bien-être des animaux et de réduire le risque de souffrance au cours du transport, comme elle le prétend, les durées maximales de transport seraient largement écourtées.

---

<sup>8</sup> Farm Animal Welfare Council (2009). « Five Freedoms. » Consulté le 8 février 2017 à l'adresse <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121007104210/http://www.fawc.org.uk/freedoms.htm>.

<sup>9</sup> Farm Animal Welfare Council (2009). « Bien être animal. » Consulté le 12 février 2017 à l'adresse <http://www.oie.int/fr/bien-etre-animal/la-sante-animale-dun-coup-doeil/>.

**Le nouveau règlement devrait limiter la durée totale de transport permise à huit heures, après quoi les animaux devraient recevoir nourriture, eau et temps de repos de 24 heures.**

Lorsque de la nourriture est fournie à bord, les volailles peuvent être transportées pour une période allant jusqu'à 12 heures, le bétail, les moutons et les chevaux pour une période allant jusqu'à 24 heures. En aucun cas, les porcs ne devraient être transportés plus de huit heures, même s'ils peuvent manger et boire à bord.

**Clive Phillips, titulaire d'un doctorat,**<sup>10</sup> enseigne au sujet du bien-être animal au *Centre for Animal Welfare and Ethics* de l'Université du Queensland. Il a déclaré ce qui suit :

Les durées proposées par l'[ACIA] exposeront les animaux à un grand stress, du fait qu'ils devront se tenir debout longtemps, travailler à garder leur équilibre tout le voyage, ce qui résultera en une fatigue, et composer avec des conditions thermiques hors de leur zone de confort. D'autres facteurs liés à de tels voyages imposeront également un stress sur les animaux, p. ex, l'exposition prolongée à la vibration et aux bruits, mais sont moins bien compris. Tout de même, nous devrions leur laisser le bénéfice du doute en tenant compte de ces facteurs de stress lors de longs voyages. La plupart des pays producteurs de bétail imposent une limite de huit heures aux voyages des animaux d'élevage, ce qui représente une exigence universelle convenable, à laquelle devrait souscrire le Canada s'il veut prouver qu'il a à cœur de protéger le bien-être de ses animaux d'élevage.

**Bétail :** Des travaux récents sur la durée des voyages au Canada ont permis de constater que, sur une période de 52 semaines, 86 % des expéditions ont duré moins de huit heures, et qu'une faible proportion de 5 % ont excédé 30 heures.<sup>11</sup> L'étude a aussi révélé qu'une privation de nourriture et d'eau pendant quatorze heures, même sans tenir compte des autres facteurs de stress afférents au transport, suffit à ce que les animaux déploient des efforts vigoureux pour chercher de la nourriture et de l'eau, et qu'une privation pendant vingt-quatre heures entraîne des changements physiologiques<sup>12</sup>. De plus, le bétail en transit pendant quatorze heures présentaient de nombreuses ecchymoses. En comparant les effets des voyages de 24 heures et de 31 heures, il a été déterminé que les voyages de 24 heures convenaient mieux; le prolongement des voyages provoquait d'importants degrés de déshydratation, l'épuisement du glycogène musculaire et un grand besoin de repos<sup>13</sup>. Gallo et al. (2003) recommandent que les voyages soient aussi courts que possible pour maintenir la qualité de la carcasse et garantir le bien-être des animaux<sup>14</sup>. À la vue des études sur les effets de la privation en eau et en nourriture et du nombre restreint d'expéditions qui serait touché, le Règlement devrait correspondre aux

---

<sup>10</sup> Vous trouverez une courte biographie de Clive Phillips à l'Annexe B.

<sup>11</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3): 227-243.

<sup>12</sup> Broom, D., et al. (2002). « The welfare of animals during transport. » *Rapport du Comité scientifique de la Commission Européenne de santé et du bien-être des animaux, Bruxelles, Belgique*.

<sup>13</sup> Knowles, T. G., et al. (1999). « Effects on cattle of transportation by road up to 31 hours. » *Veterinary Record* **145**: 575-582.

<sup>14</sup> Gallo, C., et al. (2003). « Effects of journey and lairage time on steers transported to slaughter in Chile. » *Veterinary Record* **152**(12): 361-364.

limites imposées dans l'Union européenne, soit des voyages d'au plus huit heures lorsque les animaux n'ont pas accès à de la nourriture et à de l'eau et ne peuvent se reposer.

**Porcs** : La recherche montre qu'au début du transport, la fréquence cardiaque et les niveaux de cortisol augmentent et ne retombent jamais à leur niveau initial au cours de l'expédition. Bien que les porcs soient bien motivés à manger et à s'abreuver au cours d'une expédition de huit heures, ils sont aussi extrêmement sensibles au mal des transports, et il est donc peu probable qu'ils s'alimentent ou s'abreuvent à bord d'un véhicule de transport<sup>15,16</sup>. Tous ces faits étayent notre recommandation d'interdire les expéditions de plus de huit heures pour les porcs.

**Moutons** : Privés de nourriture pendant 12 heures, les moutons deviennent extrêmement motivés à manger et, après 24 heures, perdent de 7 à 8 % de leur poids vif. Lorsqu'ils sont exposés à des températures excédant 20 °C pendant 24 heures, ils se déshydratent<sup>17</sup>. Donc si un voyage dure une journée complète, les animaux doivent avoir accès à de la nourriture et à de l'eau.

**Poulets d'élevage** : Même une privation relativement courte de nourriture (moins de 6,5 heures) suscite fatigue et déshydratation, ce qui est indiqué par l'épuisement du glycogène musculaire et rénal ainsi que par une osmolarité plasmatique élevée<sup>18,19</sup>. En outre, la recherche montre que la température ambiante est fonction de la durée du voyage et qu'elle influe sur la mortalité (lors de longs voyages sous des conditions extrêmes, le taux de mortalité s'accroît). Lorsqu'il fait froid, certains animaux meurent d'hypothermie et d'autres d'hypothermie, même s'ils se trouvent dans le même camion<sup>20,21</sup>. Étant donné que les températures extrêmes sont légion au Canada, les poulets d'élevage ne devraient jamais être transportés pendant plus de huit heures sans nourriture, sans eau et sans temps de repos.

**Claire Weeks, titulaire d'un doctorat**,<sup>22</sup> chargée de recherche principale en matière de bien-être animal à la *School of Veterinary Sciences* d'Université de Bristol, s'est exprimée :

Je crois que 24 heures est bien trop longue période pour les poulets à griller — il a été prouvé que les voyages de plus de quatre heures et les courtes périodes de stabulation entraînent de piètres conditions de bien-être (ce qui réduit également la qualité de la viande) (voir Warriss et al. 1992). Les poulets à griller sont très jeunes et leur métabolisme est très rapide. Selon moi, même des voyages de 12 heures seraient trop longs pour eux.

---

<sup>15</sup> Brown, S. N., et al. (1999). « Behavioural and physiological responses of pigs to being transported for up to 24 hours followed by six hours recovery in lairage. » *Vet Rec* **145**(15): 421-426.

<sup>16</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3): 227-243.

<sup>17</sup> Broom, D., et al. (2002). « The welfare of animals during transport. » *Rapport du Comité scientifique de la Commission Européenne de santé et du bien-être des animaux*, Bruxelles, Belgique.

<sup>18</sup> Savenije, B., et al. (2002). « Effects of feed deprivation and transport on preslaughter blood metabolites, early postmortem muscle metabolites, and meat quality. » *Poultry Science* **81**(5): 699-708.

<sup>19</sup> Warriss, P., et al. (1993). « The depletion of glycogen stores and indices of dehydration in transported broilers. » *British Veterinary Journal* **149**(4): 391-398.

<sup>20</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3): 227-243.

<sup>21</sup> Weeks, C. and C. Nicol (2000). « Poultry Handling and Transport 18. » *Livestock handling and transport*: 363.

<sup>22</sup> Vous trouverez une courte biographie de Claire Weeks à l'Annexe B.

Bien que les modifications proposées laissent un pouvoir discrétionnaire à l'ACIA lui permettant d'approuver des voyages plus longs que les durées prescrites dans des circonstances imprévisibles ou des urgences, le Règlement devrait imposer explicitement qu'**en aucun cas les animaux puissent être transportés pendant plus de 24 heures sans être accordés un temps de repos d'au moins 24 heures où ils peuvent s'alimenter et s'abreuver**. Peu importe l'espèce en question, il a été démontré que de courtes périodes de repos ne permettent pas aux animaux de s'alimenter et de s'abreuver suffisamment. C'est pourquoi il faut imposer un repos d'au moins 24 heures pour que les animaux puissent se reposer et se réhydrater et pour que leur niveau de glycogène atteigne un niveau suffisant pour endurer un autre voyage<sup>23,24</sup>. Il devrait également être interdit de priver les animaux de nourriture et d'eau avant les expéditions, à l'exception des porcs, qui sont plus sensibles au mal des transports et qui devraient jeûner quatre heures avant tout voyage<sup>25,26</sup>.

Il faudrait remanier le libellé de l'alinéa 159.1(4) (c) afin qu'il dise : en ce qui concerne le repos, au moment où l'animal s'est reposé pendant 24 heures ».

Les modifications proposées ne tiennent pas dûment en compte des jeunes animaux. Comme ces animaux mangent plus souvent et qu'ils ont du mal à composer aussi efficacement que les animaux plus âgés avec le stress qu'impose le transport, **les porcelets de moins d'une semaine, les agneaux de moins d'une semaine et les veaux de moins de 10 jours ne devraient pas être transportés sur plus de 100 kilomètres et ne devraient pas être isolés dans un véhicule de transport pendant plus de quatre heures**<sup>27</sup>.

De plus, pour veiller au respect de ces exigences, tous les véhicules **devraient être équipés de systèmes de repérage (p. ex. suivi de navigation par satellite)**. Les transporteurs devraient être tenus de remettre les informations sur leur système de navigation par satellite à l'ACIA, qui devrait rendre ces renseignements publics sur son site Web ou en vertu de la *Loi sur la liberté de l'information*.

### Protection contre les éléments météorologique et ventilation

Aux termes des dispositions sur les conditions météorologiques du Règlement, le secteur jouit toujours d'une trop grande discrétion, surtout après avoir prouvé, encore et encore, qu'il était incapable de s'autoréguler. Les travaux de plaidoyer de Mercy for Animal ont montré que l'un des plus gros abattoirs de volaille au Canada, Maple Lodge Farms, qui a déjà été déclaré coupable de cruauté envers les animaux pour avoir transporté des animaux dans des conditions météorologiques extrêmes sans respecter les règles, a défié une ordonnance du tribunal en

---

<sup>23</sup> Knowles, T. G., et al. (1999). « Effects on cattle of transportation by road up to 31 hours. » *Veterinary Record* **145**: 575-582.

<sup>24</sup> Broom, D. (2008). « The welfare of livestock during road transport. » *Long distance transport and the welfare of farm animals*. CABI, Wallingford, Royaume-Uni : 157-181.

<sup>25</sup> Faucitano, L. (2012). *New Handling And Transportation Strategies Under Canadian Conditions*. London Swine Conference.

<sup>26</sup> Autorité européenne de sécurité des aliments (2011). « Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport » *EFSA Journal* **9**(1) : 1966.

<sup>27</sup> Autorité européenne de sécurité des aliments (2011). « Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport » *EFSA Journal* **9**(1) : 1966.

continuant de faire transporter des poulets dans des chaleurs accablantes et des froideurs sibériennes ce qui a mené à la mort d'un grand nombre d'entre eux<sup>28</sup>.

**Clive Phillips, titulaire d'un doctorat**, a confié ce qui suit à Mercy For Animals :

Les dispositions proposées sur les stressants environnementaux, dont la température ambiante et l'humidité, sont difficiles à appliquer étant donné que les transporteurs ne sauront probablement pas lorsque les animaux souffrent en raison de conditions inadéquates. En 2017, il y a suffisamment de preuves des réponses des animaux aux indices de température et d'humidité pour imposer le suivi de certaines conditions à certains points dans le véhicule et la prise de mesure si le bien-être des animaux est menacé.

Veiller au traitement sans cruauté des animaux relève nettement de la compétence de l'administration fédérale. Conséquemment, la réglementation doit clairement énoncer les paramètres dans lesquels les animaux doivent être transportés. Il convient d'utiliser des mesures fondées sur les résultats pour déterminer si le bien-être des animaux est assuré. Toutefois, elles ne suffisent pas à encadrer les éleveurs et les transporteurs et à créer une réglementation exécutoire. De la façon proposée, l'ACIA ne peut intervenir qu'après que les animaux aient souffert, aient été blessés ou soient décédés. Ce n'est pas ainsi que l'on peut garantir le bien-être des animaux<sup>29</sup>.

**L'environnement thermique ne doit pas faire souffrir les animaux. La température doit osciller entre 5 et 30 °C<sup>30</sup> dans toutes les zones du véhicule, et les animaux doivent être protégés des précipitations et du soleil. Il faut tenir compte de l'humidité en utilisant des indices d'humidité s'appliquant à l'espèce en question<sup>31,32</sup>.**

S'il est impossible de maintenir une température entre 5 et 30 °C, il faut remettre le voyage jusqu'à ce qu'il soit possible de respecter ces conditions.

**Les véhicules doivent être pourvus de capteurs de températures dans toutes les zones du camion où les animaux pourraient être exposés à de conditions climatiques extrêmes<sup>33,34</sup>. Des données sur les températures doivent pouvoir être fournies aux autorités ou rendus publiques sur demande. En outre, un système d'alarme doit être installé afin d'avertir le conducteur lorsque la température dans le camion excède les limites acceptables. Des mesures doivent immédiatement être prises lorsque la température excède ces limites.**

---

<sup>28</sup> [http://www.maplelodgefarms.com/wp-content/uploads/2016/04/ImprovingBirdWelfare\\_May20r.pdf](http://www.maplelodgefarms.com/wp-content/uploads/2016/04/ImprovingBirdWelfare_May20r.pdf)

<sup>29</sup> Mellor, D. J. (2016). « Updating Animal Welfare Thinking: Moving beyond the "Five Freedoms" towards "A Life Worth Living" » *Animals (Basel)* **6**(3).

<sup>30</sup> Vous trouverez des recommandations s'appliquant aux volailles au tableau 1 de l'Annexe A.

<sup>31</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3): 227-243.

<sup>32</sup> Caffrey, N. (2016). *Transportation of animals for slaughter in Canada: welfare issues and regulatory control*, University of Prince Edward Island.

<sup>33</sup> Goldhawk, C., et al. (2014). « Comparison of eight logger layouts for monitoring animal-level temperature and humidity during commercial feeder cattle transport. » *Journal of Animal Science* **92**(9) : 4161-4171.

<sup>34</sup> Mitchell, M. and P. Kettlewell (1998). « Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! » *Poultry Science* **77**(12) : 1803-1814.

Si le véhicule est muni d'un système de chauffage ou de ventilation pour contrôler la température, il doit pouvoir fonctionner pendant quatre heures sans alimentation par le moteur du véhicule. Si le camion n'est pas muni de tels systèmes, il faut prendre des mesures préventives en anticipation de possibles retards.

### Transport des animaux fragilisés ou impropres

Bien que nous saluons l'ajout de définitions détaillées de ce que sont un animal fragilisé et un animal impropre, nous demandons que les modifications ci-après soient apportées :

1. Les oiseaux mouillés devraient être considérés impropres au transport par temps froid. Les oiseaux mouillés ont de la difficulté à réguler leur température et sont donc plus à risque de souffrir d'hypothermie ou de geler par temps froid<sup>35</sup>.
2. Les animaux souffrant de prolapsus externes devraient être considérés impropres au transport jusqu'à ce que leur prolapsus soit guéri. Les prolapsus rectaux et vaginaux sont tous deux externes et à grand risque d'être endommagés lors du transport<sup>36</sup>.
3. Les poulets de réforme, surtout lorsqu'ils sont en cage, sont très à risque de subir des fractures<sup>37</sup> et devraient être considérés impropres au transport afin d'atténuer leurs souffrances.
4. Dans la définition de *fragilisé*, on devrait remplacer « (p) en est au dernier dix pour cent de sa gestation ou a donné naissance au cours des dernières quarante-huit heures » par « en est au dernier dix pour cent de sa période de gestion ou a donné naissance au cours des sept derniers jours ».
5. Cet énoncé du paragraphe 136 (3) devrait être retiré : « L'animal qui est fragilisé et inapte est considéré comme inapte pour l'application de la présente partie ».

**Claire Weeks, PhD**, a fait la déclaration suivante, de laquelle nous convenons aussi :

Je suggérerais de parler de poulets de réforme puisque le fait de les appeler des [vieilles] poules pondeuses semble amoindrir leur valeur aux yeux de gens et nuit donc leur traitement. Il est assez courant dans la législation gouvernementale, le code de pratique du secteur et les normes des systèmes d'assurance d'éviter d'employer le terme *pondeuse*. [NDLR : en anglais, *end-of-lay hens* et *spent hens*]

Nous sommes d'accord qu'il faut interdire le transport des animaux fragilisés. Néanmoins, il est impensable de laisser des animaux fragilisés sans nourriture, sans eau et sans période de repos pendant 12 heures. Ils subissent alors d'intenses souffrances et deviennent parfois impropres au transport. Ces animaux souffrent déjà, notamment de boiterie, d'engelures ou de capacité réduite à endurer le transport en raison d'un handicap, d'une maladie, d'une blessure, de

---

<sup>35</sup> Hunter, R., et al. (1999). « Wetting of broilers during cold weather transport: a major source of physiological stress? » *British Poultry Science* **40**(S1) : 48-49.

<sup>36</sup> Department of Agriculture Food and the Marine. « Guidelines For The Welfare Of Animals During Transport » Consulté le 9 février 2017 à l'adresse

[https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/Guidelines\\_WelfareOfAnimalsDuringTransport.pdf](https://www.agriculture.gov.ie/media/migration/animalhealthwelfare/transportofliveanimals/Guidelines_WelfareOfAnimalsDuringTransport.pdf).

<sup>37</sup> Budgell, K. and F. Silversides (2004). « Bone breakage in three strains of end-of-lay hens. » *Canadian Journal of Animal Science* **84**(4) : 745-747.

fatigue ou de tout autre problème intrinsèque. Cela explique, en plus de la relation compliquée entre le stress et la réponse immunitaire,<sup>38</sup> pourquoi les **animaux fragilisés ne doivent pas être laissés sans nourriture, sans eau et sans période de repos pendant plus de huit heures et devraient être transportés sur la plus petite distance possible.**

Pour être exhaustive, la réglementation devrait exiger **que des gens dûment formés évaluent chacun des animaux avant leur départ afin de déterminer s'ils arriveront à faire le voyage.** En cas de doute ou s'il semble pénible pour l'animal de marcher, il faut consulter un vétérinaire.

Bien que les modifications proposées fournissent des indications sur les mesures à prendre lorsqu'un animal devient impropre ou fragilisé au cours d'un voyage, il n'y a aucun instrument réglementaire en place pour que les opérateurs puissent surveiller et déterminer les animaux qui deviennent impropres ou fragilisés au cours d'un voyage. Sans un tel instrument, la disposition ne sert pratiquement à rien.

**Les conducteurs doivent inspecter les animaux pour vérifier qu'ils ne présentent pas de blessures ou de signes de douleur ou de détresse dans les deux heures précédant le départ et toutes les quatre heures après cela, remédiant à tout problème médical, le cas échéant. Les animaux fragilisés doivent faire l'objet d'une inspection tous les deux heures.** Advenant qu'un animal devienne malade ou qu'il se blesse au cours du transport, il doit être séparé du reste du groupe et traité ou euthanasié selon les normes exemplaires sur le bien-être des animaux<sup>39</sup>. Le conducteur doit consigner l'heure et l'endroit où chaque inspection a été menée, ainsi qu'indiquer si un animal est décédé ou tout incident ayant causé des souffrances à un animal. Ces renseignements doivent pouvoir être remis à l'ACIA sur demande.

### Traitement des animaux

Nous appuyons les dispositions proposées sur l'interdiction de battre, de traîner, de piquer avec un aiguillon ou d'imposer tout autre mauvais traitement aux animaux au cours du transport. Toutefois, pour que ces mesures soient utiles, il faudrait **établir une politique de tolérance zéro contre la cruauté envers les animaux.** Le fait d'imposer intentionnellement une souffrance à un animal devrait être catégorisé une violation très grave et s'assortir de **lourdes sanctions.** C'est le seul moyen de rendre ces dispositions efficaces, utiles et dissuasives.

**Il devrait être interdit de faire un usage routinier des aiguillons électriques.** Ces instruments devraient être utilisés par un vétérinaire comme outil de diagnostic. Il a été prouvé qu'ils accroissent le niveau de stress, les ecchymoses sur la carcasse et les pétéchies<sup>40</sup>.

Nous avons montré à **M. Ian J.H. Duncan, docteur (titulaire d'un baccalauréat et d'un doctorat<sup>41</sup>)**, scientifique émérite en bien-être animal à l'Université de Guelph, des séquences que Mercy For Animals a obtenues lors du Western Hog Exchange<sup>42</sup> qui montrent un parc de

---

<sup>38</sup> Salak-Johnson, J. L., & McGlone, J. J. (2007). « Making sense of apparently conflicting data: Stress and immunity in swine and cattle. » *Journal of Animal Science*, **85**(13\_suppl) : E81-E88.

<sup>39</sup> Voir le tableau 4 de l'Annexe A.

<sup>40</sup> Correa, J. A., et al. (2010). « Effects of different moving devices at loading on stress response and meat quality in pigs. » *J Anim Sci* **88**(12) : 4086-4093.

<sup>41</sup> Vous trouverez une courte biographie du docteur Duncan à l'Annexe B.

<sup>42</sup> <http://transport.mercyforanimals.org/?lang=fr>

cochons à Red Deer en Alberta. Au visionnement du métrage, il a déclaré :

La troisième scène montre un homme qui utilise à maintes reprises un aiguillon électrique sur un cochon estropié qui n'arrive pas à marcher. Le cochon grouine de douleur et de désarroi, mais le travailleur continue de le piquer avec l'aiguillon. Un autre travailleur l'avertit qu'il ne devrait pas piquer un animal en présence d'un inspecteur de l'ACIA. C'est tout à fait inacceptable et barbare. Les aiguillons électriques ne devraient être utilisés qu'en cas d'urgence et jamais de façon répétée.

Au visionnement du même métrage, le docteur **Kees Scheepens** a dit à Mercy For Animals :

Aux Pays-Bas, la législation interdit de déplacer les animaux qui ne peuvent pas le faire sans aide. Ils doivent plutôt être euthanasiés directement sur la ferme.

Pour une réglementation sur le traitement des animaux rigoureuse et cohérente, nous recommandons d'y ajouter ce qui suit :

- Le respect de la réglementation devrait être vérifié régulièrement et sans préavis.
- L'ACIA devrait mettre sur pied un programme de formation s'adressant aux organismes d'application de la loi sur le bien-être des animaux pendant leur transport afin de mieux répartir la responsabilité de surveillance.
- Des caméras vidéos qui permettent de visionner en direct au moyen d'une connexion Internet devraient être installées dans les zones de capture, de chargement et de déchargement.<sup>43</sup>
- Les auteurs des infractions devraient pouvoir faire l'objet de poursuites en vertu de la *Loi sur la santé des animaux* et la *Loi sur l'inspection des viandes*, comme cela a été le cas dans l'affaire R. c. Maple Lodge Farms, 2013 ONCJ 535.
- On devrait encourager le traitement prudent des animaux par les travailleurs en offrant des mesures incitatives aux fermes et aux transporteurs dont les expéditions d'animaux cumulent les plus faibles taux de morts à l'arrivée.

La réglementation devrait également inciter les acteurs à mettre à profit les nouvelles technologies afin de minimiser les risques de blessure et de stress pour les animaux.

**Lorsque possible, des plateformes d'élevage hydrauliques devraient être utilisées lors du chargement et du déchargement au lieu de rampes<sup>44,45</sup>.** S'il faut utiliser une rampe, cette dernière devrait être munie de côtés solides pour atténuer les distractions aux yeux des animaux, ce qui réduira la réticence des animaux à avancer<sup>46,47</sup>.

---

<sup>43</sup> Les images doivent être en haute définition et fonctionner à une vitesse permettant d'être monitorées par le public et par une organisation non-gouvernementale agissant comme tierce partie.

<sup>44</sup> Fautitano, L. (2012). *New Handling And Transportation Strategies Under Canadian Conditions*. London Swine Conference.

<sup>45</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3) : 227-243.

<sup>46</sup> C6nse53 de recherches agro-alimentaires du Canada. (2001). *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme - Transport*.

<sup>47</sup> Grandin, T. (1990). « Design of loading facilities and holding pens. » *Applied Animal Behaviour Science* **28**(1-2) : 187-201.

L'alinéa 145(1)(b) devrait être remplacé par : « ils sont munis de côtés suffisamment hauts et solides pour empêcher l'animal d'en tomber. »

Le paragraphe 145(2) devrait être remplacé par :

- (a) plus de 26° par rapport à l'horizontale pour les cervidés (chevreuils), les chèvres et les moutons;
- (b) plus de 26° par rapport à l'horizontale pour le bétail adulte et plus de 12° pour les veaux;
- (c) plus de 20° par rapport à l'horizontale pour les porcs et les chevaux.

Ces recommandations vont dans le même sens que la réglementation aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

### Surpopulation et exigences afférentes à l'espace

Il a souvent été documenté que la surpopulation et le manque d'espace lors du transport sont de grands facteurs de stress pour les animaux<sup>48</sup>. Donald Broom (ancien président du groupe de transport par voie terrestre de l'OIE) et Andrew Fraser, dans leur chapitre<sup>49</sup> sur le transport des animaux, indiquent ce qui suit :

L'espace à allouer aux animaux devrait être défini en termes clairs, sans équivoque. Plus particulièrement, la densité de chargement doit être exprimée en surface en mètre carré par animal d'un poids vif précisé (p. ex., m<sup>2</sup>/100 kg ou X kg de poids vif par m<sup>2</sup> de surface [(kg/m<sup>2</sup>)]). Il ne suffit pas d'indiquer des ratios de chargement en m<sup>2</sup> par animal (m<sup>2</sup>/animal), puisqu'ils ne tiennent pas compte du poids variant des animaux. La définition de l'espace à allouer doit également tenir compte de la taille (poids vif) de l'ensemble des animaux qui pourraient être transportés.

Encore une fois, l'ACIA devrait imposer des densités de chargement maximales précisées au lieu de se fier aux indications d'un secteur qui ne cherche qu'à engendrer des profits et qui aimerait mieux avoir à respecter des mesures vagues fondées sur les résultats et qui ne sont évaluées qu'après que les animaux aient enduré des souffrances. Mercy For Animals propose les paramètres ci-après en termes de densités de chargement fondées sur des équations allométriques<sup>50</sup>. Vous trouverez au tableau 3 de l'Annexe A des densités de chargement adéquates pour chacune des espèces.

Les densités de chargement devraient laisser assez d'espace aux animaux pour qu'ils se couchent s'ils le veulent, autorégulent leur température interne et adoptent des positions et des mouvements naturels.

### **Les animaux doivent être en mesure de se lever et de se coucher et avoir suffisamment de hauteur libre pour bouger et permettre la ventilation de l'espace<sup>51</sup>. Les densités de**

<sup>48</sup> Schwartzkopf-Genswein, K. S., et al. (2012). « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review. » *Meat Sci* **92**(3) : 227-243.

<sup>49</sup> Chapitre 21 de : Broom, D.M. and Fraser, A.F. 2015. *Domestic Animal Behaviour and Welfare*, 5e édition. (472 p.). Wallingford : CABI.

<sup>50</sup> Petherick, J. C. and C. J. C. Phillips (2009). « Space allowances for confined livestock and their determination from allometric principles. » *Applied Animal Behaviour Science* **117**(1-2) : 1-12.

<sup>51</sup> Voir le tableau 2 de l'Annexe A.

chargement doivent être les mêmes partout dans le véhicule (à l'exception des animaux devant être isolés) et être raisonnables<sup>52</sup>. Si la température ambiante dans le camion se trouve entre 20 et 30 °C, la densité de chargement doit être réduite de façon à protéger les animaux de l'hyperthermie.<sup>53</sup>

### Isolement

Les dispositions proposées maintiennent une faille apparente qui permettrait aux producteurs de mutiler des animaux afin d'augmenter la densité de chargement. Le règlement devrait interdire explicitement de telles pratiques.

**Il faut interdire la coupe des défenses des sangliers et toutes autres formes de mutilation des animaux en vue de leur transport. Comme le montre manifestement le métrage obtenu lors du Western Hog Exchange,<sup>54</sup> l'enlèvement des défenses est une procédure cruelle et douloureuse.**

Après avoir visionné notre métrage, la docteure en médecine vétérinaire **Mary Richardson, DVM,**<sup>55</sup> a indiqué ce qui suit :

On y voit un sanglier se faire enlever les défenses. La procédure inflige une douleur aiguë, intense et prolongée puisque la pulpe dentaire reste exposée. Les sangliers devraient seulement être isolés lors du transport et ainsi il ne serait pas nécessaire d'enlever leurs défenses.

Le docteur **Ian J.H. Duncan (titulaire d'un baccalauréat et d'un doctorat)**<sup>56</sup>, scientifique émérite en bien-être animal à l'Université de Guelph, appuie également l'interdiction de cette pratique. Après avoir visionné notre métrage, il a dévoilé ce qui suit :

On montre des sangliers se faire enlever les défenses au moyen d'une grosse paire de cisailles à deux mains. C'est extrêmement douloureux pour le sanglier comme les défenses sont coupées près de la gencive. Les défenses sont en fait des dents, et les enlever expose la pulpe dentaire et les innombrables nerfs qui se trouvent normalement dans la dent. Dans la vidéo, on entend les sangliers grouiner de douleur lorsque les travailleurs leur coupent les défenses. Un plan nous montre un sanglier de derrière alors qu'il hurle et se tord de douleur pendant qu'on lui coupe les défenses. Mais évidemment, le pire est à venir. Le sanglier souffrira immensément comme le tissu nerveux est exposé.; il souffrira jusqu'à ce qu'on le tue. Les transporteurs font couper les défenses pour ne pas que les sangliers se blessent lors de batailles, ce qui survient

---

<sup>52</sup> Lorsque les valeurs k sont déterminées, les densités doivent être calculées selon l'équation allométrique  $A=k*BW^{0.667}$  selon laquelle A est l'espace en m<sup>2</sup> et BW est le poids en kg. Veuillez vous référer à l'Annexe A, Tableau 3 pour la densité de chargement spécifique selon les espèces.

<sup>53</sup> Chapitre 21 de : Broom, D.M. and Fraser, A.F. 2015. *Domestic Animal Behaviour and Welfare*, 5e édition (472 p.). Wallingford : CABI.

<sup>54</sup><http://transport.mercyforanimals.org/?lang=fr>

<sup>55</sup> Vous trouverez une courte biographie de la docteure Richardson à l'Annexe B.

<sup>56</sup> Vous trouverez une courte biographie du docteur Duncan à l'Annexe B.

régulièrement lors du transport. C'est pour cette raison que ces animaux devraient être transportés vers l'abattoir dans des enclos individuels.

La docteure en médecine vétérinaire **Debora Zimmermann**<sup>57</sup> de la société Veterinary Consulting Inc. émet des observations similaires :

Dans le métrage, on enlève les défenses avec des sécateurs de marque Fiskars. Toute personne ayant un minimum de compassion comprend que les cris à faire glacer le sang que poussent les sangliers lorsqu'ils se font couper les dents (qui se fendent souvent) traduisent une souffrance intense, mais maintenant la science le prouve aussi. Une étude menée à l'Université de Guelph a démontré que les défenses sont innervées par du tissu nerveux. Il est tout à fait répugnant de causer intentionnellement une souffrance aux animaux par pure commodité.

**Il faut également interdire la taille des défenses**, comme elle risque également de faire souffrir le sanglier<sup>58</sup> et son efficacité à réduire les lésions cutanées des sangliers mélangés n'a pas été prouvée<sup>59,60</sup>.

Les animaux ci-après doivent être transportés séparément :

- (1) Les sangliers, le bétail à corne et les étalons reproducteurs adultes;
- (2) Les animaux d'espèces différentes;
- (3) Les animaux ayant une grande différence de taille ou d'âge;
- (4) Les animaux provenant de fermes différentes;
- (5) Les animaux agressifs (les mâles ayant atteint la maturité sexuelle doivent être séparés des femelles)
- (6) Les chevaux, à l'exception d'une jument et de ses poulains (doivent être transportés chacun dans une stalle distincte)

### Moyens de transport et contenants

Les véhicules doivent avoir été conçus de manière à éviter d'infliger des blessures et des souffrances aux animaux.

Plus particulièrement, on devrait ajouter à l'alinéa 150(1)(h) « et désinfecté afin de prévenir la transmission de maladies. ».

Il faudrait aussi modifier l'alinéa 150(1)(i) ainsi : suffisant pour absorber l'eau, l'urine, l'eau et le fumier et en empêcher l'accumulation et la fuite afin d'éviter de souiller les animaux. Les animaux doivent avoir suffisamment de litière en fonction de leur espèce, de leur âge et des conditions météorologiques afin que l'urine et les excréments soient bien absorbés. Les conditions d'hygiène doivent être évaluées avant le chargement et au déchargement au moyen

---

<sup>57</sup> Vous trouverez une courte biographie de la docteure Zimmermann à l'Annexe B.

<sup>58</sup> Hook, T. J., et al. (2010). « Rethinking cull boar transport. » *The Canadian Veterinary Journal* **51** : 315-322.

<sup>59</sup> Paetkau, L. N. and T. L. Whiting (2008). « Increased number of skin lesions as a measure of aggression following the mixing of slaughter boars from western Canada assembled for export. » *The Canadian Veterinary Journal* **49**(5) : 489.

<sup>60</sup> Grandin, T. (2016). « Transport Fitness of Cull Sows and Boars: A Comparison of Different Guidelines on Fitness for Transport. » *Animals (Basel)* **6**(12).

d'un système de cotes similaire aux évaluations de la propreté des vaches<sup>61</sup>. La litière doit suffire à assurer le maintien de l'hygiène tout au long du voyage<sup>62</sup>.

On devrait également ajouter à l'alinéa 151(1) (b) « n'offre pas une lumière suffisante et un accès aux portes afin de permettre l'inspection et le soin des animaux. »

Nous suggérons aussi d'ajouter un paragraphe 151(3) qui lirait comme suit : « Les véhicules doivent être munis d'amortisseurs qui diminuent l'effet des vibrations sur le bien-être des animaux<sup>63</sup>. »

### Connaissances et capacités/formation/plans d'urgence

Une grande part des actes de cruauté infligés inutilement sont le résultat d'un manque de formation et de surveillance des travailleurs des fermes d'élevage, des transporteurs et des abattoirs. Il est vrai que les modifications proposées touchent des questions importantes, mais elles sont trop timides.

Tout employé qui a un contact direct avec les animaux en vie devrait recevoir chaque année **une formation** ressemblant à celle décrite ci-après. **Aucune exception ne devrait être permise**, peu importe le niveau de connaissances et les capacités d'un employé.

**Les conducteurs devraient être tenus d'obtenir un certificat de compétence, et le renouveler chaque année**, indiquant qu'ils ont réussi une formation sur la physiologie des animaux, sur les besoins en nourriture et en eau, sur les comportements animaliers et sur les façons de réduire le stress sur les animaux, ainsi que sur les répercussions du type de conduite sur le bien-être des animaux en transit<sup>64</sup>, sur les soins d'urgence, sur les méthodes d'euthanasie (voir le tableau 4 de l'Annexe A), sur les plans d'urgence advenant des retards imprévus et sur tous les autres volets énumérés dans les articles 138, 139 et 140 proposées.

**Les transporteurs devraient devoir prouver que leurs employés sont dûment formés et en nombre suffisants** à l'ACIA sur demande.

### Tenue de registres

Les commentaires de Mercy for Animal dans les sections ci-dessus cernent les catégories de registres à obtenir des transporteurs, notamment (1) des rapports sur les systèmes de navigation électronique installés qui consignent le point de départ, le point d'arrivée, le chemin parcouru et toute instance où la porte rabattable a été ouverte et fermée, (2) des registres des activités de surveillance des animaux effectuées en route pour déterminer les animaux qui

---

<sup>61</sup> Réseau canadien sur la mammite bovine. Évaluation de la propreté des vaches. (2014).

<sup>62</sup> Lorsqu'un système de pointage n'existe pas pour une espèce spécifique, il doit être développé et mis en place.

<sup>63</sup> Nielsen, B. L., et al. (2011). « Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. » *Animal* 5(3): 415-427.

<sup>64</sup> Broom, D. (2014). « Welfare of transported animals: factors influencing welfare and welfare assessment. » *Livestock handling and transport*. T. Grandin. Wallingford, CABI : 23-38.

deviennent fragilisés ou impropres au cours du voyage, (3) des renseignements sur le nombre d'animaux qui deviennent fragilisés ou blessés ainsi que sur les mesures prises, (4) des plans d'urgence et (5) des certificats attestant de la formation des employés. Les transporteurs devraient aussi être tenus de documenter le nombre d'animaux qui parviennent au point d'arrivée avec des blessures ou des maladies et ceux qui n'ont pas survécu au voyage.

Tous ces renseignements devraient être compilés par l'ACIA et rendus publics, préférablement sur un site Web, mais au minimum en vertu de la *Loi sur la liberté de l'information*.

---

### **Conclusion**

L'ACIA a le pouvoir, le mandat et la responsabilité de veiller à ce que les animaux d'élevage soient traités sans cruauté afin que le secteur de l'agriculture au Canada continue de faire face à la concurrence. Comme l'indiquait l'étude d'impact de la réglementation, l'objectif de la nouvelle version du règlement est de corriger les nombreuses failles du dispositif actuel afin d'améliorer le bien-être des animaux qui souffrent lors de leur transport. Pour concrétiser cet objectif, la nouvelle version du règlement, qui accuse toujours un grand retard en comparaison avec les études scientifiques contemporaines, les autres pays du G7 et les attentes des consommateurs, devrait être rendue plus rigoureuse comme nous l'avons décrit tout au long de la présente.

La question n'est pas de savoir si l'ACIA devrait prendre des mesures pour réduire les actes de cruauté infligés aux animaux pendant leur transport, puisqu'elle a déjà choisi d'agir. Il faut plutôt se demander si les mesures seront fondées sur des politiques rationnelles, s'orienteront vers l'avenir et protégeront efficacement les animaux de toute forme de cruauté.

Mercy For Animals apprécie l'occasion qui lui est donnée de présenter ses commentaires sur les modifications proposées aux dispositions sur le transport des animaux du *Règlement sur la santé des animaux* et nous exhortons l'ACIA à revoir la nouvelle version du Règlement afin que le Canada soit, à tout le moins, au diapason des autres pays et que les attentes des citoyens canadiens soient comblées.

Nous restons à votre entière disposition pour répondre à vos questions et entendre vos commentaires ou vous remettre copies des ouvrages scientifiques étayant nos recommandations.

## Annexe A

**Tableau 1 : Exceptions aux règles de température (entre 5 et 30° C0)**

<b>Animal</b>	<b>Consignes sur la température (dans les camions)</b>
<b>Poulets de chair et poulets de réforme<sup>1</sup></b>	<b>Entre 20 et 24 °C</b>
<b>Poussins qui viennent d'éclore<sup>2</sup></b>	<b>Entre 30 et 36 °C</b>

**Tableau 2 : Consigne sur la hauteur libre**

<b>Animal</b>	<b>Ventilation forcée?</b>	<b>Distance minimale nécessaire entre la tête de l'animal et le plafond du contenant</b>
<b>Moutons et porcs<sup>3</sup></b>	Oui	15 cm
	Non	30 cm
<b>Bétail (espace calculé à partir de la pointe des cornes, le cas échéant), notamment les veaux<sup>3</sup></b>	Oui et non	20 cm
<b>Volailles<sup>4</sup></b>	Oui et non	10 cm
<b>Lapins<sup>5</sup></b>	Oui et non	Hauteur minimale de la cage : 35 cm
<b>Chevaux<sup>6</sup></b>	Oui et non	75 cm entre le garrot du plus grand cheval et le plafond

### Tableau 3 : Densités de chargement recommandées

Notamment les équations allo métriques permettant de calculer la densité de chargement à partir du poids moyen des animaux. Les volailles et les mammifères enceintes doivent bénéficier de 10 % plus d'espace.

Animal	Critère additionnel	Équation ou densité de chargement	Commentaires
<b>Bétail<sup>1</sup></b>	Debout	$A = 0,019 * W^{2/3}$ $A = 0,027 * W^{2/3}$	
	Couché		
<b>Moutons<sup>1</sup></b>	Brebis tondues	$A = 0,026 * W^{2/3}$ $A = 0,033 * W^{2/3}$	
	Brebis et agneaux molletonnés	$A = 0,029 * W^{2/3}$	
	Agneaux tondus		
<b>Porcs<sup>1</sup></b>	Phase d'engraissement	$A = 0,027 * W^{2/3}$ $A = 0,036 * W^{2/3}$	Tous les porcs doivent être en mesure de se lever et de se coucher.
<b>Chèvres<sup>7</sup></b>	<35 kg	0,25 m <sup>2</sup> /animal	
	25 – 55 kg	0,35 m <sup>2</sup> /animal	
	> 55 kg	0,58 m <sup>2</sup> /animal	
<b>Chveaux<sup>7</sup></b>		1,75 m <sup>2</sup> /animal	Stalles distinctes. Lors d'un voyage de plus de 8 heures, les poulains et les jeunes chevaux doivent être en mesure de s'étendre.
<b>Volailles (par âge/taille)<sup>1, 8</sup></b>	Poussins d'au plus un jour	21 – 25 cm <sup>2</sup> /poussin	
	<1,6 kg		
	>1,6 kg	180 – 200 cm <sup>2</sup> /kg 160 cm <sup>2</sup> /kg	
<b>Lapins<sup>1</sup></b>	>1 kg, cages grillagées	0,2 m <sup>2</sup> /animal	
	>2,5 kg, cages non-grillagées	0,1 m <sup>2</sup> /animal	

**Tableau 4 : Méthodes acceptables d'euthanasie**

<b>Animal</b>	<b>Méthodes acceptables d'euthanasie d'urgence au cours du transport</b>
<b>Porcs adultes de plus de 5,5 kg</b>	Coup de feu, pistolet à tige perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, surdose d'anesthésiant injectable <sup>9, 10</sup>
<b>Porcelets, poids jusqu'à 5,5 kg</b>	Pistolet à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, surdose d'anesthésiant injectable <sup>9, 10</sup>
<b>Volaille</b>	Pistolet à tige perforante ou à tige non perforante; surdose d'anesthésiant injectable, notamment les barbituriques et les dérivés d'acide barbiturique; dislocation manuelle du cou pour les poulets et les dindons d'au plus 35 jours <sup>9, 10</sup>
<b>Bétail</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage <sup>9, 10</sup>
<b>Veaux</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage <sup>9, 10</sup>
<b>Chèvres</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, injection de barbituriques ou d'acide barbiturique <sup>9, 10</sup>
<b>Jeunes</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, injection de barbituriques ou d'acide barbiturique <sup>9, 10</sup>
<b>Moutons</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, injection de barbituriques ou d'acide barbiturique <sup>9, 10</sup>
<b>Agneaux</b>	Arme à feu, pistolet à tige perforante ou à tige non perforante, suivie d'une saignée ou d'un énuquage, injection de barbituriques ou d'acide barbiturique <sup>9, 10</sup>
<b>Chevaux</b>	Coup de feu, surdose d'anesthésiant injectable <sup>10, 11</sup>

## **Bibliographie – Annexe A**

1. American Veterinary Medical Association. *AVMA Guidelines for the Euthanasia of Animals: 2013 Edition*. (2013).
2. Animals' Angels. « Undue Suffering during Animal Transports due to Insufficient Headroom ». Francfort-sur-le-Main, Allemagne, 2010).
3. D. Broom, P. B. Gade, A. Ferlazzo, J. Hartung, X. Manteca et P. Warriss, « The welfare of animals during transport », (2002), *Rapport du Comité scientifique de la Commission Européenne de santé et du bien-être des animaux*, Bruxelles, Belgique.
4. European Food Safety Authority. « Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport ». *EFSA Journal* 9, 1966.
5. F. a. R. A. Department for Environment, Welfare of Animals During Transport. « Advice for transporters of horses, ponies et other domestic equines », *Defra Publications*, (Londres, Royaume-Uni).
6. Global Animal Partnership. *5-Step® Animal Welfare Standards, vol. 2016*, (Austin, Texas).
7. H. J. Blokhuis, D. M. Broom, I. Capua, S. Cinotti, M. Gunn, J. r. Hartung, P. Have, J. M. Vilanova, D. B. Morton, M. Pépin, D. U. Pfeiffer, R. J. Roberts, J. M. S. n. Vizcaino, A. Schudel, J. M. Sharp, G. Theodoropoulos, P. Vannier, M. Verga et M. Wierup, « Opinion of the Scientific Panel on Animal Health and Welfare on a request from the Commission related to the welfare of animals during transport », (2004), 44 European Food Safety Authority 1-36.
8. Ontario Farm Animal Council, Poultry Industry Council et Ministère de l'agriculture, de l'alimentation et des affaires rurales. « Should this bird be loaded? A guide for preparing, loading, and transporting poultry ».
9. *Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97*. Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, 2005.
10. The Humane Society of the United States. « An HSUS Report: Welfare Issues with Transport of Day-Old Chicks », *HSUS Reports: Farm Industry Impacts on Animals*, vol. article 7, (2008).
11. B. Wright, G. Rietveld et D. Kenney. *Euthanasia of Horses*, (2005).

## Annexe B

**Clive Phillips, titulaire d'un doctorat**, enseigne sur le bien-être animal au *Centre for Animal Welfare and Ethics* de l'Université du Queensland en Australie. M. Phillips a étudié l'agriculture à l'Université de Reading, au Royaume-Uni. Il est également titulaire d'un doctorat en nutrition et comportement des vaches laitières de l'Université de Glasgow. Il a donné des cours sur l'industrie des productions animale, en plus d'avoir fait des recherches sur le sujet, à l'Université de Cambridge et à l'Université de Wales. En 2003, il s'est joint à l'Université du Queensland; il était alors le premier à occuper la Chaire en bien-être animal et a mis sur pied le *Centre for Animal Welfare and Ethics*. Depuis, il a apporté de maintes contributions à la recherche sur le bien-être des animaux et le code éthique connexe et aux politiques en la matière. Ses recherches portent surtout sur le transport sur longues distances des animaux d'élevage par navire. Il travaille également à la révision de la revue scientifique *Animals* et sur une série de livres sur le bien-être des animaux qui sera publié par Springer. Dernièrement, il a révisé *The Animal Trade*, publié par CABI en 2015, et *Principles of Cattle Production*, 2<sup>e</sup> édition, publié par CABI en 2010. Il préside de même le conseil consultatif sur le bien-être animal du gouvernement du Queensland.

**Claire Weeks, titulaire d'un doctorat**, est chargée de recherche principale en bien-être animal à la *School of Veterinary Sciences* de l'Université de Bristol. À l'obtention de son baccalauréat en sciences animalières de l'Université de Nottingham, M<sup>me</sup> Weeks a poursuivi son parcours universitaire en étudiant le comportement et le bien-être des veaux dans multiples systèmes de production, notamment la production de viande de veau, ce qui l'a mené à un doctorat de l'Université de Bristol. Ses études sur le comportement et le bien-être des animaux d'élevage ont mené à l'établissement de nouvelles techniques et a permis de faire évoluer les connaissances sur lesquelles reposent certaines lois et codes de bien-être dans plusieurs pays. Elle a également travaillé en qualité d'experte-conseil, auprès d'instances sectorielles et d'organismes de bienfaisance, afin de produire des rapports sur l'échange du savoir, la formation, les études de marché et les vérifications techniques. M<sup>me</sup> Weeks est également une journaliste autonome primée; ses recherches se sont surtout centrées sur le bien-être des animaux dans le monde du marketing et lors du transport, notamment le bien-être des poneys et des moutons au cours du transport et divers aspects du bien-être des volailles (p. ex., le stress thermique imposé aux poulets à griller et l'aptitude à voyager des poulets de réforme).

**Mary Richardson, docteure en médecine vétérinaire**, s'intéresse aux questions entourant le bien-être animal depuis plus de 20 ans. Elle a présidé le *Animal Welfare Committee* du *Ontario Veterinary Medical Association* et a rédigé des exposés de principes sur une grande variété de sujets. M<sup>me</sup> Richardson a également présidé la Commission d'étude des soins aux animaux du Tribunal de la sécurité, des appels en matière de permis et des normes Ontario, affectation qui lui a permis de juger des dossiers où il était question de cruauté envers les animaux. Elle a également siégé sur le conseil d'administration du *Centre for the Study of Animal Welfare* de l'Université de Guelph.

**Ian J.H. Duncan, titulaire d'un baccalauréat et d'un doctorat**, est un professeur émérite d'éthologie appliquée au *Department of Animal and Poultry Science* de l'Université de Guelph. Il siège également à la plus ancienne chaire universitaire sur le bien-être des animaux en Amérique de Nord. M. Duncan a deux livres, 35 chapitres de livre et plus de 150 articles scientifiques à son actif.

**Kees Scheepens, docteur en médecine vétérinaire**, a écrit plusieurs livres sur l'élevage des porcs basé sur des méthodes humaines. Il donne des formations pratiques sur les façons de lire et de comprendre les signaux qu'envoient les cochons en termes de leur santé et bien-être. Ces séances s'adressent à des groupes d'éleveurs de partout dans le monde. Il s'occupe également de sa ferme, qu'il tient avec sa femme et ses enfants dans le coin d'Eindhoven aux Pays-Bas.

**Debora Zimmermann, docteure en médecine vétérinaire**, est titulaire d'un doctorat du *Western College of Veterinary Medicine*, qu'elle a obtenu en 1988. Outre ce diplôme, elle détient également un baccalauréat en biologie (zoologie) de l'Université de l'Alberta et un autre diplôme en technologie de la santé animale du *Northern Alberta Institute of Technology*. Elle est à la tête de sa clinique, *Terwillegar Veterinary Clinic*, depuis 14 ans (1994–2008). Elle a reçu le titre de femme de vision (*Woman of Vision*) de la part de *Global Television* en janvier 2002, en reconnaissance des efforts qu'elle a déployés pour rebâtir sa pratique après un incendie dévastateur au cours duquel elle est tout de même entrée dans l'édifice pour sauver 11 animaux qui étaient sous ses soins. Elle est également membre de la *Canadian Veterinary Medical Association*, du *Alberta Veterinary Medical Association*, du *International Veterinary Academy of Pain Management*, de l'organisme *World Animal Protection*, du groupe *In Defense of Animals*, de l'association *Defenders of Wildlife* et, enfin, de l'organisation *Zoocheck Canada*.