

Mémoire préparé par Mercy For Animals (MFA) à l'intention du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire et ayant trait aux dispositions du *Règlement sur la santé des animaux* sur le transport sans cruauté des animaux

La législation canadienne en matière de transport des animaux est sans doute la pire dans le monde occidental. Le transport expose les animaux à de multiples agents stressants qui compromettent sérieusement leur bien-être¹. 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 humaine². Selon l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait les modifications proposées ayant trait au transport des animaux, 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 au voyage.

Ces faits accablants sont loin de correspondre aux attentes du public canadien envers l'obligation de l'administration 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 en 2015 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 qu'ils estimaient que le transport était très important ou extrêmement important. Parmi les répondants, quatre-vingt-cinq pour cent conviennent que le fait de protéger les animaux d'élevage des conditions météorologiques extrêmes et leur fournir nourriture, eau et repos lors du transport entraînera une certaine hausse de coûts pour les producteurs, les transporteurs et les consommateurs, mais qu'il est tout de même important de veiller à ce que les animaux soient bien traités³.

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 qui accompagnait 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. Cela revêt encore plus d'importance avec l'entrée en vigueur de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne (UE), qui est réglementée par des instruments législatifs en matière de transport des animaux parmi les plus progressistes au monde.

Mercy for Animals salue les efforts du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes dans le cadre de son examen de ces questions. Nous lui témoignons également notre gratitude d'accepter de nous laisser lui faire part de ce que nous avons appris. Nous sommes encouragés par les propositions, de par leur inclusion de définitions détaillées de ce que représentent un animal fragilisé et un animal impropre; de leur interdiction de transporter ces animaux vers un marché d'enchères et de leur 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.

Tout de même, les modifications proposées, bien que marquant une amélioration par rapport à la réglementation en vigueur, sont bien en deçà des normes adoptées par les autres pays occidentaux (G7). 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.

Le présent mémoire relève les lacunes des dispositions en vigueur et celles proposées, et énonce nos recommandations de modification. On y établit également une comparaison entre le système canadien et ceux d'autres pays du G7.

Règlement : Les mesures en vigueur, les mesures proposées par l'ACIA et les mesures proposées par Mercy for Animals

Période de privation d'eau, de nourriture et de repos

Le Canada prévoit la durée maximale du transport la plus longue parmi tous les pays occidentaux actuellement. Aux termes de l'article 148 du *Règlement sur la santé des animaux*, les chevaux, les porcs et les autres animaux monogastriques peuvent être en transit pendant jusqu'à 36 sans nourriture, sans eau et sans repos. Pour le bétail, les moutons, les chèvres et les autres ruminants, la durée maximale est de 52 heures.

Les mesures proposées permettent toujours que des animaux soient transportés jusqu'à 36 heures sans eau, sans nourriture et sans période de repos. Il est vrai que les durées proposées par l'ACIA sont plus raisonnables que celles en vigueur, mais elles excèdent tout de même les capacités physiologiques des animaux en ce qui a trait à la déshydratation et à la privation de nourriture. 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.

Nous proposons que le nouveau règlement limite 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, 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.¹ 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.⁴ De plus, le bétail en transit pendant quatorze heures présentait 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. 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.⁶ 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 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 observés 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. 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. Lorsque la température excède 20°C, les moutons se déshydratent s'ils sont transportés pendant vingt-quatre heures. Ainsi, si un voyage dure une journée complète, les animaux doivent avoir accès à de la nourriture et à de l'eau.

Poulets à griller : 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^{8,9}. 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). Par temps froid, certains animaux meurent de chaud (hyperthermie) alors que d'autres meurent de froid (hypothermie), même s'ils voyagent dans le même véhicule. 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

¹ 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.

de repos.

Claire Weeks, titulaire d'un doctorat, chargée de recherche principale en matière de bien-être animal à la School of Veterinary Sciences d'Université de Bristol, s'est exprimée : Elle a déclaré ce qui suit :

Je crois que 24 heures est une 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.

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.^{5, 11} 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^{12, 13}.

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.

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 météorologiques et ventilation

Les dispositions en vigueur interdisent de blesser un animal ou de le faire souffrir indûment en raison d'une exposition induite aux intempéries, mais seulement si le voyage dure plus de douze heures. En outre, aucun de ces termes n'est défini ou circonscrit par des normes mesurables qui indiqueraient le comportement à adopter.

Les mesures proposées n'améliorent en rien la protection des animaux contre les éléments. Le Règlement interdit à quiconque de transporter un animal s'il est probable qu'il souffrira, qu'il se blessera ou qu'il mourra de l'exposition aux conditions météorologiques ou environnementales, à l'humidité ou à une ventilation inadéquate. Ainsi, le secteur jouit toujours d'une trop grande discrétion, surtout après avoir prouvé, encore et encore, qu'il était incapable de s'autoréguler.

Dans un tel cas, des mesures fondées sur les résultats ne sont pas des mesures préventives. Par exemple, Maple Lodge Farm, l'un des plus gros abattoirs de volaille au Canada, a déjà été déclaré coupable de cruauté envers les animaux pour avoir transporté des animaux dans des conditions météorologiques extrêmes sans respecter les règles, mais continue de défier une ordonnance de probation du tribunal en continuant de faire transporter des poulets même si cela mène à la mort d'un grand nombre d'entre eux. En 2015, Mercy for Animals a capté l'abattoir sur vidéo en pleine violation de l'ordonnance de la cour. Récemment, la société a été surprise en flagrant délit de nouveau et s'est vue imposer une amende de 6 000 \$. Clairement, des mesures fondées sur les résultats aux termes desquelles il revient aux producteurs de s'assurer qu'ils respectent ces dernières ne sont pas efficaces du tout.

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 de la compétence de l'administration fédérale. Conséquemment, la réglementation doit clairement énoncer les paramètres dans lesquels les animaux doivent être transportés. 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.

L'environnement thermique ne doit pas faire souffrir les animaux. La température dans l'ensemble du véhicule de transport doit être conservée entre 5–30°C 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.

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 les zones du camion où les animaux ont de fortes chances d'être exposés à de conditions climatiques extrêmes. Des données sur la température doivent pouvoir être remises aux autorités 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.

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 et les documenter. Ces renseignements doivent pouvoir être remis aux autorités sur demande.

Transport des animaux fragilisés ou impropres

Les règles canadiennes entourant le transport des animaux fragilisés sont extrêmement vagues, ce qui peut donner lieu à diverses interprétations et ainsi engendrer des souffrances pour les animaux. L'article 138 du *Règlement sur la santé des animaux* interdit de transporter ou de faire transporter 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 » ou « s'il est probable que l'animal mette bas au cours du voyage ».

Les mesures proposées présentent des définitions bien plus détaillées de ce que représentent un animal fragilisé et un animal impropre et empêche leur transport vers un marché d'enchères. Nous sommes d'accord qu'il faut interdire le transport des animaux fragilisés. Mais les modifications proposées permettent toujours de priver les animaux fragilisés d'eau, de nourriture et de repos jusqu'à 12 heures. Ils subissent alors d'intenses souffrances et deviennent parfois impropres au transport. La définition d'un animal fragilisé engloberait les animaux souffrant de troubles comme la boiterie, les engelures ou une capacité réduite à endurer le transport en raison d'un handicap, d'une maladie, d'une blessure, de fatigue ou de tout autre problème intrinsèque. Compte tenu de la santé précaire dans laquelle se trouvent les animaux, en plus de la relation compliquée entre le stress et la réponse immunitaire, 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. Il faudrait incorporer les changements ci-après :

1. Les oiseaux mouillés devraient être considérés comme 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.
2. Les animaux souffrant de prolapsus externes devraient être considérés comme 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.
3. Les poulets de réforme, surtout lorsqu'ils sont en cage, sont très à risque de subir des fractures 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 (p) « 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, titulaire d'un doctorat, a fait la déclaration suivante :

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*]

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. 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

Les mesures en vigueur interdisent de frapper ou d'embarquer un animal d'une façon susceptible de le blesser ou de le faire souffrir indûment », ce qui sous-entend que certaines des souffrances infligées aux animaux sont raisonnables.

Les dispositions proposées sont beaucoup plus normatives en raison de leur 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. Ils sont souvent substitués à un traitement adéquat lors de l'embarquement et du débarquement des animaux. 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.

Nous avons montré au **docteur Ian J.H. Duncan, titulaire d'un baccalauréat ès sciences et d'un doctorat**, scientifique émérite en bien-être animal à l'Université de Guelph, des séquences vidéo que nous avons obtenues lors du Western Hog Exchange,²⁵ qui montrent un parc de 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 vidéo 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.
- 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 hydraulique devraient être utilisées lors du chargement et du déchargement au lieu des rampes afin de réduire associé à ces activités^{1,12}. 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^{26,27}. L'inclinaison maximale des rampes devrait être comparable aux normes imposées dans l'Union européenne, en Australie et en Nouvelle-Zélande : 26° par rapport à l'horizontale pour les cervidés (chevreuils), les chèvres et les moutons; 26° par rapport à l'horizontale pour le bétail adulte et 12° pour les veaux et 20° par rapport à l'horizontale pour les porcs (cochons) et les chevaux.

Surpopulation et exigences afférentes à l'espace

Les dispositions en vigueur interdisent à quiconque de charger, de transporter ou de faire transporter un animal dans tout véhicule qui est rempli à un point tel que l'animal ou tout autre qui s'y trouve risquerait de se blesser ou de souffrir indûment. Il n'y a pourtant aucune ligne directrice mesurable prévoyant la densité de chargement adéquate et le terme rempli n'est pas non plus défini. Le Règlement exige que les animaux puissent se tenir dans leur position naturelle sans venir en contact avec un toit.

Encore une fois, l'ACIA devrait imposer des densités de chargement maximales précisées au lieu de se fier aux indications d'un secteur qui s'auto-réglementerait par des mesures vagues fondées sur les résultats et qui ne sont évaluées qu'après que les animaux aient enduré des souffrances. Mercy for Animals recommande des densités de chargement qui sont fonctions d'équations qui ont recours aux dernières valeurs k. 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.

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. Donald Broom (ancien président du groupe de transport par voie terrestre de l'OIE) et Andrew Fraser - tous deux titulaires d'un doctorat- dans leur chapitre 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., m²/100 kg ou X kg de poids vif par m² de surface [(kg/m²)]. Il ne suffit pas d'indiquer des ratios de chargement en m² par animal (m²/animal), puisqu'ils ne tiennent pas compte du poids variant des animaux. La définition de l'espace à allouer aux animaux doit également tenir compte de la taille (poids vif) de l'ensemble des animaux qui pourraient être transportés.

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. Les densités de chargement doivent être les mêmes partout dans le véhicule (à l'exception des animaux devant être isolés) et être raisonnables. 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.

Isolement

Les dispositions en vigueur tout comme celles proposées maintiennent une faille apparente qui permettrait aux producteurs de mutiler des animaux afin d'augmenter la densité de chargement. Les mesures en vigueur exigent que les sangliers desquels on n'a pas encore enlevé les défenses soient transportés séparément, mais permettent de transporter ensemble ceux dont on a enlevé les défenses. On encourage ainsi l'enlèvement des défenses. Les mesures proposées ne font aucune mention de l'enlèvement des défenses; ils énoncent simplement que les animaux incompatibles doivent être isolés les uns des autres. Le Règlement devrait interdire explicitement l'enlèvement des défenses. Le simple fait de retirer le mot enlèvement des défenses du Règlement n'aidera guère à éradiquer ces pratiques cruelles, mais approuvées par le secteur.

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 Exchange²⁵, l'enlèvement des défenses est une procédure cruelle et douloureuse.

Le docteur **Ian J.H. Duncan, titulaire d'un baccalauréat ès sciences et d'un doctorat**, 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 régulièrement lors du transport. Les transporteurs font couper les défenses pour ne pas que les sangliers se blessent lors de batailles, ce qui survient régulièrement lors du transport. C'est pour cette raison que ces animaux devraient être transportés vers l'abattoir dans des enclos individuels.

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

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)

Connaissances et capacités/formation/plans d'urgence

Une grande part des actes de cruauté infligés sont le résultat d'un manque de formation et de surveillance des travailleurs des fermes d'élevage, des transporteurs et des abattoirs. Bien que les mesures proposées s'attaquent à cette importante question, elles peuvent donner lieu à diverses interprétations, présentent des failles en matière de bien-être animal et vont à l'encontre de l'objectif du Règlement.

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, sur les soins d'urgence, sur les méthodes d'euthanasie, 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 constatations de Mercy for Animal énoncées 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 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*.

Comment la situation canadienne se compare-t-elle à celle de ses homologues?

Le *Règlement sur la santé des animaux* du Canada, abordant le transport des animaux, a été actualisé pour la dernière fois il y a de cela 40 ans, en 1977. La science en bien-être animal, la génétique animale et la technologie ont grandement évolué depuis. Compte tenu de la rareté des actualisations, les mesures proposées devraient apporter des améliorations notables au bien-être des animaux et faire du Canada un chef de file à l'échelle mondiale. Les mesures proposées par l'ACIA nuiraient à faire du Canada un exemple à suivre en matière de traitement et du transport humains des animaux et permettraient aux autres États de devancer le pays encore davantage. Alors que le Canada s'attache à raffermir ses liens économiques avec d'autres États et ses principes de justice sociale et à conclure des accords commerciaux avec l'Union européenne dans le cadre de l'AECG, il est impérieux que le Canada soit vu par ses partenaires commerciaux comme un État travaillant aussi fort au bien-être des animaux lors de leur transport.

L'ACIA propose de réduire la durée maximale pendant laquelle un animal peut être privé d'eau, de nourriture et de repos à 36 heures, durée encore longue, alors qu'elle est actuellement de 52 heures. Dans l'Union européenne, les mesures prévoient qu'il est interdit de transporter un animal sans eau, nourriture et repos plus de huit heures. Même la réglementation désuète des États-Unis³⁵ (en vigueur depuis 1873) prévoit une durée maximale de 28 heures.

L'Union européenne exige que les transporteurs maintiennent à bord une température entre 5 et 30°C et suivent les températures au moyen de thermomètres et d'un système d'avertissement. L'ACIA n'impose aucune mesure ayant trait à la température et ne fait que demander aux transporteurs de s'auto-réglementer et de ne pas transporter les animaux s'il est probable qu'ils souffriront, subiront des blessures ou mourront en raison des conditions météorologiques. En rien les chauffeurs ne sont-ils tenus de surveiller la température à bord du camion. Compte tenu de la nature variable des températures à bord, les mesures proposées mènent à des conditions dangereuses de transport des animaux.

En ce qui a trait aux densités de chargement, l'Union européenne impose des lignes directrices rigoureuses propres à chaque espèce en se fondant sur la science alors que l'ACIA cherche à « améliorer » les dispositions en ne faisant qu'interdire la surpopulation des animaux si cela entraîne leur mort ou leur inflige des blessures. La force exécutoire des mesures ne s'applique qu'après que les animaux aient soufferts ou soient morts; pour contrer cela, l'ACIA doit imposer des limites claires sur les densités de chargement.

Conclusion

Veiller au traitement sans cruauté des animaux relève de l'administration fédérale. Il faut ainsi satisfaire aux attentes des Canadiens et assurer la capacité concurrentielle du secteur de l'agroalimentaire. 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, doit être rendue plus rigoureuse comme nous l'avons décrit tout au long de la présente.

La question n'est pas de savoir si l'administration fédérale 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 et des recommandations factuelles, s'orienteront vers l'avenir et protégeront efficacement les animaux de toute forme de cruauté.

Je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser au Comité sur cette question. Vous trouverez des précisions dans le cartable remis à cette fin.

Mercy For Animals est un organisme international de protection des animaux qui s'affaire à prévenir toute forme de cruauté infligée aux animaux d'élevage et à promouvoir des choix alimentaires et des politiques empreints de compassion.

Références

- 1 K. S. Schwartzkopf-Genswein, L. Faucitano, S. Dadgar, P. Shand, L. A. Gonzalez et T. G. Crowe, « Road transport of cattle, swine and poultry in North America and its impact on animal welfare, carcass and meat quality: a review », (2012). 92 *Meat Sci* 227-43.
- 2 Agence canadienne d'inspection des aliments. *Rapports de condamnations par espèce pour les abattoirs sous inspection fédérale*, (2015).
- 3 Mercy For Animals. *Rapport – Sondage à l'échelle nationale*, (2015).
- 4 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*.
- 5 T. G. Knowles, P. D. Warriss, S. N. Brown et J. E. Edwards. « Effects on cattle of transportation by road up to 31 hours », (1999). 145 *Veterinary Record* 575-582.
- 6 C. Gallo, G. Lizondo et T. Knowles. « Effects of journey and lairage time on steers transported to slaughter in Chile », (2003), 152 *Veterinary Record* 361-364.
- 7 S. N. Brown, T. G. Knowles, J. E. Edwards et P. D. Warriss. « Behavioural and physiological responses of pigs to being transported for up to 24 hours followed by six hours recovery in lairage », (1999), 145 *Vet Rec* 421-6.
- 8 B. Savenije, E. Lambooj, M. Gerritzen, K. Venema et J. Korf. « Effects of feed deprivation and transport on preslaughter blood metabolites, early postmortem muscle metabolites, and meat quality », (2002), 81 *Poultry Science* 699-708.
- 9 P. Warriss, S. Kestin, S. Brown, T. Knowles, L. Wilkins, J. Edwards, S. Austin et C. Nicol. « The depletion of glycogen stores and indices of dehydration in transported broilers », (1993), 149 *British Veterinary Journal*, 391-398.
- 10 C. Weeks et C. Nicol. « Poultry Handling and Transport 18 », (2000), *Livestock handling and transport*, 363.
- 11 D. Broom. « The welfare of livestock during road transport », (2008), *Long distance transport and the welfare of farm animals*. CABI, Wallingford, Royaume-Uni, 157-81.
- 12 L. Faucitano. « New handling and transportation strategies under Canadian conditions », *London Swine Conference*, (2012), p. 121.
- 13 Autorité européenne de sécurité des aliments. « Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport », (2011), 9 *EFSA Journal* 1966.
- 14 Maple Lodge Farms. *Our Journey to Improved Bird Welfare*. Consulté le 14 mars 2017 à l'adresse http://www.maplelodgefarms.com/wp-content/uploads/2016/04/ImprovingBirdWelfare_May20r.pdf
- 15 Perkel, C. « Maple Lodge Farms fined \$6K for suffering of frozen spent hens », *Calgary Herald*, (2017), The Canadian Press.
- 16 D. J. Mellor. « Updating Animal Welfare Thinking: Moving beyond the "Five Freedoms" towards "A Life Worth Living" », (2016), 6 *Animals*, Bâle.
- 17 N. Caffrey. « Transportation of animals for slaughter in Canada: welfare issues and regulatory control », (2016).
- 18 C. Goldhawk, T. Crowe, L. González, E. Janzen, J. Kastelic, E. Pajor et K. Schwartzkopf-Genswein. « Comparison of eight logger layouts for monitoring animal-level temperature and humidity during commercial feeder cattle transport », (2014), 92 *Journal of Animal Science*, 4161-4171.
- 19 M. Mitchell et P. Kettlewell. « Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! », (1998), 77 *Poultry Science*, 1803-1814.

- 20 J. L. Salak-Johnson et J. J. McGlone. « Making sense of apparently conflicting data: Stress and immunity in swine and cattle », (2007), 85 *Journal of Animal Science*, E81–E88.
- 21 R. Hunter, M. Mitchell et A. Carlisle. « Wetting of broilers during cold weather transport: a major source of physiological stress? », (1999), 40 *British Poultry Science*, 48-49.
- 22 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
- 23 K. Budgell et F. Silversides. « Bone breakage in three strains of end-of-lay hens », (2004), 84 *Canadian journal of animal science*, 745-747.
- 24 J. A. Correa, S. Torrey, N. Devillers, J. P. Laforest, H. W. Gonyou et L. Faucitano. « Effects of different moving devices at loading on stress response and meat quality in pigs », (2010), 88 *J Anim Sci*, 4086-93.
- 25 Mercy For Animals. *Transport Torture: Hidden Horrors of Livestock Trucking Exposed*. Consulté le 14 mars 2017 à l'adresse <http://transport.mercyforanimals.org/>
- 26 T. Grandin. « Design of loading facilities and holding pens », (1990), 28 *Applied Animal Behaviour Science*, 187-201.
- 27 Conseil de recherches agroalimentaires du Canada. *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme - Transport*, (2001).
- 28 J.-C. Petherick et C. J. C. Phillips. « Space allowances for confined livestock and their determination from allometric principles », (2009), 117 *Applied Animal Behaviour Science* 1-12.
- 29 D. M. Broom et A. F. Fraser. Chapitre 21, In *Domestic Animal Behaviour and Welfare*, 5^e édition, (Wallingford 2015), p. 472.
- 30 T. J. Hook, J. M. Stookey et H. Wagner. « Rethinking cull boar transport », (2010), 51 *The Canadian Veterinary Journal*, 315-322.
- 31 T. Grandin. « Transport Fitness of Cull Sows and Boars: A Comparison of Different Guidelines on Fitness for Transport », (2016), 6 *Animals*, Bâle.
- 32 L. N. Paetkau et T. L. Whiting. « Increased number of skin lesions as a measure of aggression following the mixing of slaughter boars from western Canada assembled for export », (2008), 49 *The Canadian Veterinary Journal* 489.
- 33 D. Broom. « Welfare of transported animals: factors influencing welfare and welfare assessment. » dans T. Grandin (ed.), *Livestock Handling and Transport*, 4^e édition, (Wallingford 2014), pp. 23-38.
- 34 *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.
- 35 *Transportation of Animals*, 49 U.S.C. § 80502