

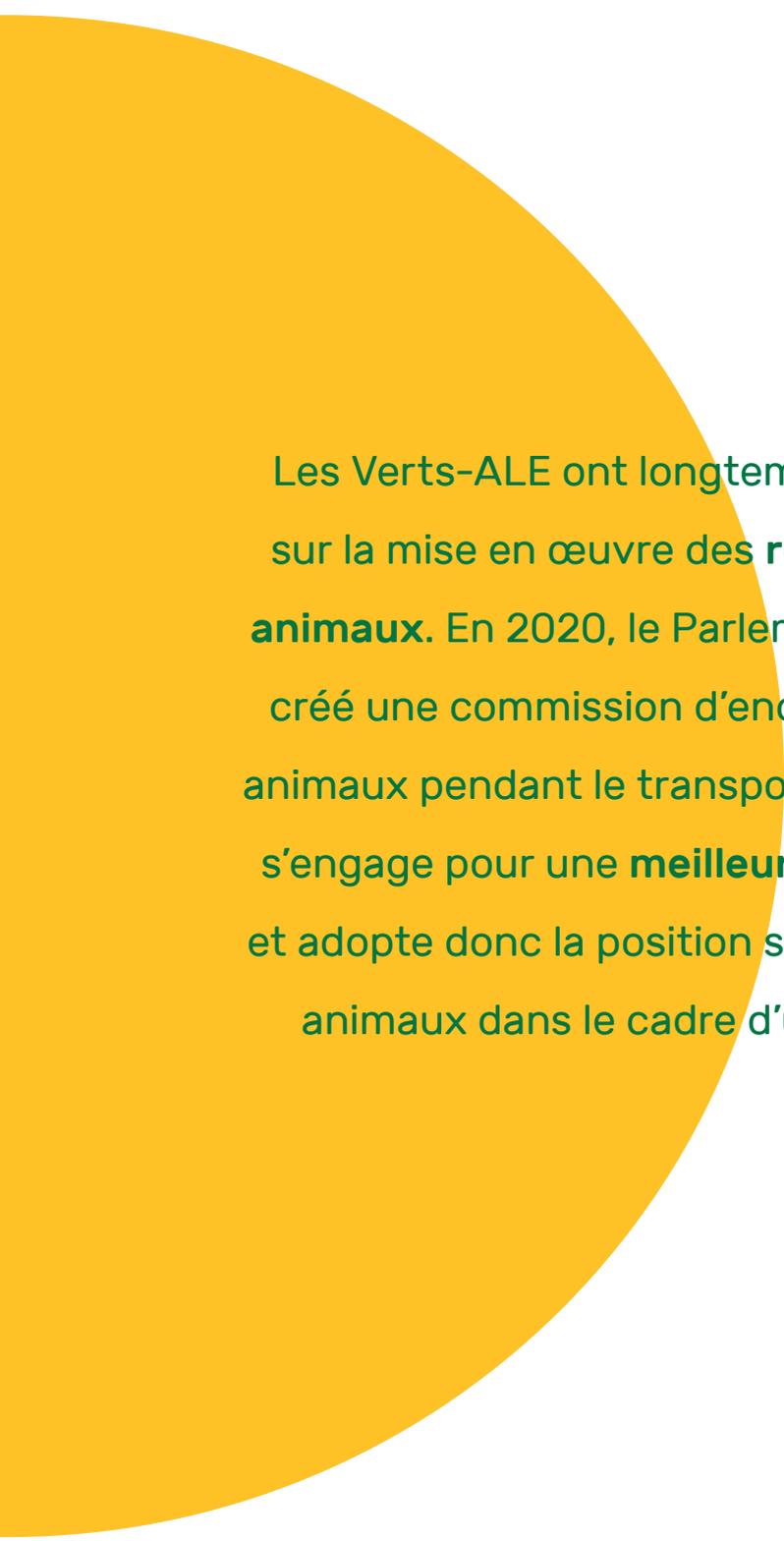


# TRANSPORT DES ANIMAUX

Position des Verts/ALE

Juin 2021





Les Verts-ALE ont longtemps demandé une enquête sur la mise en œuvre des **règles sur le transport des animaux**. En 2020, le Parlement européen a finalement créé une commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport. Le groupe des Verts/ALE s'engage pour une **meilleure protection des animaux** et adopte donc la position suivante sur le transport des animaux dans le cadre d'une activité économique.

**O**n estime que l'UE est le plus grand exportateur d'animaux au monde. Le nombre d'animaux échangés et transportés au sein de l'Union européenne se chiffre régulièrement en milliards chaque année. Les animaux sont transportés non seulement pour être abattus ou exportés, mais aussi au cours du cycle de production lui-même, notamment pour être engraisés. Or, le transport est reconnu comme une source de stress et de souffrance importante pour les animaux. Alors que la première législation, datant de 1991, visait à lever les obstacles au commerce et au transport des animaux, avec un cadre pour des normes minimales de bien-être, l'actuel règlement 1/2005 a été adopté pour protéger davantage le bien-être des animaux pendant le transport. Les principes généraux du règlement s'appliquent à tous les animaux vertébrés transportés à des fins économiques (avec des exceptions limitées, par exemple pour la transhumance et les visites vétérinaires), et il contient des dispositions spécifiques couvrant le transport des animaux d'élevage communs.

L'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne reconnaît les animaux comme des êtres sensibles et stipule que la législation de l'UE doit donc tenir pleinement compte des exigences de bien-être des animaux. Pourtant, en dépit de la législation en vigueur, les ONG et les journalistes sont fréquemment témoins et font état de souffrances importantes infligées aux animaux pendant les transports, en raison de la mauvaise application du règlement 1/2005 et de ses bases scientifiques et ses recommandations dépassées.

Les Verts-ALE demandent depuis longtemps une enquête sur la mise en œuvre des règles sur le transport des animaux. En 2020, le Parlement européen a finalement créé une commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport. Le groupe des Verts-ALE s'engage pour une meilleure protection des animaux, et adopte donc la position suivante sur le transport d'animaux dans le cadre d'une activité économique.



## **LE TRANSPORT DES ANIMAUX D'ÉLEVAGE ET LE SYSTÈME ALIMENTAIRE**

La question du transport des animaux ne peut pas être séparée des questions plus larges de notre système alimentaire et du traitement des animaux. Au fil des ans, nous avons assisté à une augmentation des transports d'animaux au sein de l'Union européenne et au-delà, parallèlement à l'industrialisation de l'élevage. On assiste à une concentration accrue et à une segmentation du cycle de production, chaque étape devenant plus spécialisée dans certains pays, voire certaines régions. Couramment, les animaux naissent dans un premier pays, sont élevés et engraisés dans un deuxième, abattus dans un troisième, leur viande étant vendue dans un quatrième.

Nous pensons que le bien-être des animaux et les économies rurales seraient mieux servis par des chaînes d'approvisionnement courtes axées sur un élevage et une consommation locale. Le groupe des Verts-ALE appelle à la transformation de notre système alimentaire (voir Une PAC pour l'avenir - Le document positionnement des Verts-ALE sur la Politique Agricole Commune), Pour le secteur de l'élevage, cela implique nécessairement un passage vers des volumes plus faibles, de meilleure qualité et plus durables, basés sur des produits et des aliments pour animaux d'origine locale, avec un approvisionnement axé sur la demande européenne.

Réduire le transport d'animaux n'est pas seulement possible, c'est aussi souhaitable et cohérent avec la vision des Verts/ALE d'un secteur agricole durable. Dans de nombreux cas, le transport d'animaux vivants peut être remplacé par le transport de carcasses et de viande, ou par le commerce de matériel génétique. Les fonds européens existants devraient être réorientés pour soutenir financièrement les abattoirs et les unités de transformation de petite taille, locaux, collectifs ou mobiles, afin que les animaux soient abattus à la ferme ou aussi près que possible de leur lieu d'élevage, dans le but de limiter la distance de transport vers l'abattoir à 300 km maximum.

### **RÉDUIRE ET AMÉLIORER LES TRANSPORTS D'ANIMAUX**

#### **Règles pour les voyages à l'intérieur de l'UE**

La durée d'un voyage a un impact important sur le bien-être des animaux. Les règles actuelles prévoient une durée maximale de voyage de 8 heures, suivie d'un repos de 24 heures. La législation permet toutefois d'allonger considérablement cette durée, si certaines dispositions relatives aux normes des véhicules, au repos et à l'alimentation sont respectées. Dans la pratique, un voyage de 8 heures pour les porcs et les chevaux peut atteindre jusqu'à 24 heures. Le groupe des Verts-ALE demande de limiter les voyages à un maximum absolu de 8 heures, quel que soit le mode de transport, et de fixer des durées et des distances maximales de voyage inférieures, spécifiques à chaque espèce, en particulier 4 heures pour la volaille et les lapins.

La définition de la durée du trajet est également importante. Les temps de chargement et de déchargement, que ce soit au début, au point de repos intermédiaire ou à la fin du trajet, doivent être comptabilisés dans la durée du trajet. Les autorités compétentes doivent vérifier si les temps de chargement/déchargement prévus sont réalistes et s'inscrivent dans la durée totale du trajet déclarée dans le carnet de route.

La définition du lieu de destination crée également d'importantes lacunes. Celui-ci est actuellement défini comme le point final d'un voyage, où les animaux séjournent pendant une période d'au moins 48 heures. Or, dans la pratique, il est difficile de faire la distinction entre une véritable destination et un simple lieu de transfert, éventuellement avec un changement de moyen de transport. Pire, certains voyages sont approuvés avec une destination finale manifestement fautive. La période d'hébergement requise devrait être portée à 30 jours, afin d'éviter que les limites de voyage ne soient contournées en déplaçant les animaux sur plusieurs trajets, l'un après l'autre.

La température est un autre facteur important. Le règlement 1/2005 prévoit que pour les trajets de plus de 8 heures, les systèmes de ventilation doivent pouvoir maintenir une température interne constante comprise entre 5 et 30°C, avec une tolérance de +/- 5°C. Or, la plupart des véhicules ne disposent pas de systèmes de refroidissement de l'air adéquats pour réguler la température à l'intérieur du véhicule, ce qui entraîne de nombreuses infractions. Les autorités compétentes des États membres ne devraient autoriser aucun transport d'animaux lors d'événements météorologiques extrêmes, tels que définis par les systèmes météorologiques nationaux. Toute flexibilité devrait être précisée. Par exemple, pendant les périodes de canicule, les autorités compétentes doivent interdire le transport d'animaux pendant les heures les plus chaudes, tout en autorisant le transport pendant la nuit uniquement si la température vérifiée le permet.



## Exportation vers des pays tiers

Un nombre important d'animaux sont exportés vivants vers des pays tiers. Les ONG ont documenté la souffrance des animaux tant pendant le transport lui-même que sur le lieu d'arrivée, en raison de normes inférieures en matière de législation sur le bien-être animal. Dans son jugement C-424/13 de 2015, la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) a jugé que la protection des animaux en vertu de la législation européenne ne s'arrête pas aux frontières de l'UE, et que les exigences relatives à l'abreuvement, aux intervalles d'alimentation, à la durée des voyages et aux périodes de repos s'appliquent également aux étapes du voyage qui ont lieu en dehors de l'UE. En conséquence, plusieurs pays et régions de l'UE ont partiellement ou totalement interdit les exportations d'animaux vivants, au motif qu'ils ne peuvent garantir le respect de la législation européenne au-delà des frontières. Des enquêtes ont montré que le règlement était régulièrement enfreint lors de transports vers des pays hors de l'UE. Dans le même temps, les transporteurs ont contourné ces lois régionales ou nationales en faisant passer leurs transports par des régions et des pays moins stricts.

Le groupe des Verts/ALE demande l'interdiction des exportations d'animaux vivants vers les pays tiers d'ici 2025, en plus de l'application complète - et immédiate - de l'arrêt actuel de la CJUE. Les exportations vers les pays voisins de l'UE pourraient être autorisées dans le cadre de la limite standard de 8 heures, si le pays en question s'engage, par le biais d'un accord international, à mettre en œuvre des normes de bien-être animal au moins aussi protectrices que les règles de l'UE, pour l'élevage, l'abattage et le transport des animaux, et s'il existe des garanties que les animaux ne seront pas à nouveau exportés.

Pendant la période de suppression progressive des exportations, les États membres doivent appliquer pleinement l'arrêt de la CJUE. Pour faciliter cette mise en œuvre, la Commission doit auditer et certifier les postes de contrôle (lieux de repos ou de transfert) dans les pays tiers, afin d'établir une liste auditée des postes de contrôle acceptables, à partir de laquelle les États membres pourront vérifier les carnets de route. Les autorités compétentes ne doivent pas approuver les carnets de route dans lesquels les animaux sont déchargés pour se reposer dans un pays tiers, à moins que le carnet de route n'ait identifié un poste audité disposant d'installations équivalentes à celles d'un poste de contrôle dans l'UE. Une meilleure mise en œuvre est nécessaire aux frontières européennes, où les vétérinaires officiels vérifient que les animaux sont aptes au transport et que les véhicules ou les navires sont aux normes.

## DEMANDES SPÉCIFIQUES PAR ANIMAL

Certaines espèces et certains types d'animaux - tels que les jeunes animaux non sevrés, les animaux en fin de carrière ou en gestation - sont particulièrement vulnérables, et pourtant le règlement 1/2005 leur accorde peu de protections spécifiques. Les veaux non sevrés, par exemple, ont un système immunitaire faible, et des besoins particuliers (alimentation, repos) qui sont difficiles à assurer pendant le transport. Le groupe des Verts-ALE demande l'interdiction du transport des animaux non sevrés, avec des exceptions limitées pour la transhumance ou le transport par les agriculteurs de leurs propres animaux. La définition des animaux non sevrés devrait être clarifiée, afin de spécifier les animaux incapables d'ingérer de manière indépendante des aliments solides et de l'eau, et avec un âge minimum clair exprimé en semaines, en fonction de l'espèce. Les veaux ne devraient pas être transportés avant d'avoir atteint l'âge de 12 semaines. En ce qui concerne les animaux en gestation, leur transport devrait être interdit dès qu'ils atteignent 40 % de la période de gestation prévue.

Le règlement n'est appliqué dans son intégralité qu'à un nombre limité d'espèces (équins, bovins, ovins, caprins et porcins). Les lignes directrices existantes (des lignes directrices spécifiques à chaque espèce, élaborées par la Commission pour combler cette lacune législative) ne sont pas juridiquement contraignantes, et devraient maintenant devenir des lois à part entière, applicables. Ceci est particulièrement urgent pour les espèces mal couvertes et sujettes à des lacunes dans le règlement, comme les volailles et les lapins. En outre, nous demandons que la législation prévoie des règles spécifiques aux espèces pour couvrir le transport des animaux de laboratoire, des animaux de compagnie (dans les transports commerciaux, en particulier ceux provenant de pays tiers), des équidés enregistrés et des poissons transportés pour l'aquaculture.

Même pour les animaux d'élevage les plus courants qu'il couvre, le règlement 1/2005 contient de nombreuses normes ouvertes et des termes généraux tels que "souffrance inutile". Pour faciliter la vérification de la conformité lors des contrôles officiels, ces termes généraux doivent être remplacés par des critères qualitatifs ou quantitatifs clairs. Les normes existantes devraient être développées, par exemple, pour préciser les températures extérieures minimales et maximales par espèce et catégorie d'animaux. Nous appelons également à développer des indicateurs pour l'évaluation directe du bien-être animal, à vérifier par les autorités compétentes lors des contrôles.

Pour de nombreuses espèces, les dispositions actuelles du règlement 1/2005 sont vagues - mais pour les poissons, elles sont totalement impossibles à mettre en œuvre. Il contient peu de dispositions applicables ou pertinentes pour leur bien-être. Le règlement doit mieux prendre en compte le bien-être des poissons, en portant les normes à un niveau équivalent à celui de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), avec des dispositions pertinentes pour les différentes espèces et pour les équipements nécessaires au maintien et au contrôle de la qualité de l'eau pendant le transport.

## **MOYENS DE TRANSPORT, ÉQUIPEMENTS ET EXPERTISE**

Aujourd'hui, chaque État membre est responsable de la certification des véhicules (camions, navires, trains), ce qui entraîne une mise en œuvre variable des exigences de l'UE. Nous demandons la mise en place d'un système harmonisé à l'échelle de l'UE pour la certification des véhicules, spécifiant les espèces et l'âge pour lesquels les véhicules sont appropriés. La législation européenne devrait inclure des concepts mesurables et des définitions précises, notamment en ce qui concerne la surface requise pour l'espèce, le type et le nombre de dispositifs d'abreuvement par animal, la quantité de litière et les exigences en matière de hauteur libre.

Tous les modes de transport ne sont pas considérés de la même manière dans la législation. Les voyages sur les navires de mer ne sont pas limités dans le temps et, par conséquent, les registres ne reflètent pas la réalité des voyages des animaux. Cela permet des transports de plusieurs jours, éventuellement dans des conditions extrêmement difficiles, avec peu d'obligations pour les transporteurs, notamment en cas d'exportation vers des pays tiers. Le groupe des Verts/ALE demande que la définition de la durée du voyage, et les limites de durée du voyage, s'appliquent de la même manière à tous les modes de transport, qu'ils soient routiers, ferroviaires, maritimes ou aériens. Étant donné le caractère pluridisciplinaire de la certification des navires, qui implique aussi bien des ingénieurs que des vétérinaires, un organisme à l'échelle de l'UE devrait être établi pour entreprendre les certifications de navires, via une procédure uniforme. Les voyages en mer devraient être suivis par des vétérinaires à bord, proportionnellement au nombre d'animaux à bord.

Après que le navire Elbeik a passé à errer en mer, avec à son bord des milliers de vaches en souffrance, il est plus clair que jamais qu'il est nécessaire de prévoir des plans en cas d'urgence, de perturbation du transport ou de maladies à bord. Des règles harmonisées concernant les plans d'urgence requis devraient être introduites pour tous les transports. Les plans d'urgence doivent prévoir des dispositions pour l'abattage d'urgence et les installations à bord nécessaires pour le faire sans cruauté. Les transporteurs eux-mêmes ont souligné que les exigences minimales en matière de formation des conducteurs sont insuffisantes et qu'ils doivent organiser eux-mêmes la formation de leur personnel. Les États membres devraient renforcer l'enseignement et la formation, tant pratiques que théoriques, des conducteurs et du personnel impliqués dans le transport d'animaux, en s'inspirant de normes minimales à établir et diffuser au niveau européen.

## L'APPLICATION ET LA SURVEILLANCE DU RÈGLEMENT

La commission d'enquête sur le transport des animaux a révélé que la législation actuelle est mal mise en œuvre et appliquée dans toute l'Europe. Cette mauvaise application de la législation n'est pas seulement préjudiciable aux animaux transportés, elle constitue également une concurrence déloyale, dans laquelle les transporteurs qui respectent la législation sont effectivement pénalisés. Nous demandons également à la Commission de lancer des procédures d'infraction contre les États membres où des violations du règlement 1/2005 et/ou de l'arrêt de la CJUE sont fréquemment observées et signalées, sans être correctement sanctionnées.

Les systèmes de sanctions varient considérablement d'un État membre à l'autre. Nous soutenons le développement et l'introduction d'un système de sanctions harmonisé au niveau européen, comprenant des amendes sur place à appliquer de manière systématique, et qui applique des sanctions plus élevées en cas d'infractions répétées. Une grille d'infractions devrait fixer des amendes et des actions efficaces, proportionnées et dissuasives pour chaque catégorie d'infraction. Les États membres qui constatent des infractions devraient systématiquement en informer tous les autres États membres concernés, comme l'exige l'article 26 du règlement 1/2005, et veiller à ce que ces infractions soient suivies d'effets.

Nous appelons à renforcer les contrôles du transport des animaux, tant par une présence humaine accrue que par des moyens numériques. La formation de la police et des services vétérinaires devrait être améliorée. Des vétérinaires devraient être présents pour vérifier l'aptitude des animaux pour chaque trajet de plus de 4 heures. Un principe de rotation devrait être développé, afin que les vétérinaires ne soient pas mis en situation de dépendance ou de pression par les transporteurs/exportateurs. Les vétérinaires chargés d'approuver les transports d'animaux subissent souvent des pressions de la part des entreprises concernées, qui doivent être sanctionnées. Afin d'évaluer correctement la mise en œuvre du règlement, un système de suivi plus efficace et plus transparent est nécessaire. Il convient de développer un nouveau carnet de route numérique, accessible aux autorités compétentes de tous les États membres de l'UE et accepté uniquement après vérification par un vétérinaire officiel. Il devrait contenir des informations relatives au bien-être des animaux qui ne sont pas collectées dans TRACES. Par exemple, chaque véhicule devrait être équipé d'un dispositif enregistreur et transmettant sa position GPS, des données telles que la température et le taux d'humidité à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, ainsi que les données enregistrées par le tachygraphe numérique dans le cas d'un camion. Les données collectées pourraient être utilisées par les autorités pour organiser des contrôles basés sur les risques, et pour sanctionner les infractions.

Les données sur les transports d'animaux recueillies par le biais de TRACES (Trade Control and Expert System) et des nouveaux carnets de route numériques devraient être compilées et rendues publiques, de même que les données sur les contrôles, les infractions et les sanctions.



**LESVERTS / ALE**  
au Parlement européen

60 rue Wiertz/Wiertzstraat 60  
1047 Brussels, Belgium  
[www.greens-efa.eu](http://www.greens-efa.eu)  
[contactgreens@ep.europa.eu](mailto:contactgreens@ep.europa.eu)