



Le bien-être des animaux en cours de transport



Table des matières

Campagne d'Eurogroup sur le transport longue distance des animaux: Questions et réponses	3
Introduction	5
Rapport du Comité Scientifique de la santé et du bien-être des animaux on Animal Health	6
Problèmes de bien-être en cours de transport	7
Transports longue distance	7
Utilisation de véhicules spéciaux	7
Alimentation, abreuvement et repos	7
Le transport des chevaux destinés à l'abattoir	8
Allocation d'espace	8
Normes de conduite	8
Navires transrouliers	8
Principales demandes d'Eurogroup	9
Avis du Parlement européen	10
Mise en vigueur	11
Autres questions	12
Restitutions à l'exportation	12
Abattoirs	12
Marchés de bétail	13
Normes de construction des véhicules	13
Références	14
Représentants d'Eurogroup dans les États membres	15

Copyright photos couverture: Vaches: Rissi/STS; Chevaux: LAV



Campagne d'Eurogroup visant à mettre un terme au transport longue distance des animaux

Questions et réponses

Pourquoi une campagne contre le transport des animaux vivants ?

Chaque année, des millions de porcs, de moutons et de bovins sont transportés à travers l'Europe. Destinés pour la plupart à l'abattage, c'est leur dernier voyage. Bien des animaux doivent endurer de longs voyages de trois, voire cinq journées, souvent dans des camions surchargés, mal ventilés, sans nourriture et sans eau. La souffrance des animaux ainsi transportés a fait l'objet de rapports de la part des groupes de protection animale ainsi que de l'organe d'inspection de la Commission européenne : l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV)¹. La soif, la faim et les blessures causées par des traumatismes leur infligent souvent une souffrance extrême, allant quelquefois jusqu'à la mort. La négligence et les mauvais traitements infligés aux animaux rendent ces épreuves plus pénibles encore.

Les lois existantes ne fournissent pas la protection nécessaire aux animaux transportés, surtout sur de longues distances. De plus, ces lois ne sont pas correctement appliquées par les Etats membres ni respectées par les transporteurs. Ces faits sont clairement mis en évidence dans le rapport de la Commission européenne sur la mise en vigueur des lois en matière de transport par les Etats membres². Le commerce du bétail vivant de l'UE vers les pays tiers provoque de graves problèmes de bien-être en cours de transport et dans les abattoirs. De plus, ce commerce n'est possible que grâce au paiement de subsides à l'exportation.

Le récent rapport du Comité scientifique de la Commission³ fait également état du transport d'animaux vivants comme facteur de propagation des maladies, telle la fièvre aphteuse. Il conclut que les lois actuelles doivent absolument être améliorées. Eurogroup est d'avis qu'il faudrait changer radicalement de politique lorsque la Commission européenne procédera, en 2002, à l'amendement de la Directive relative au Transport.

Qu'en est-il des lois existantes ?

Conformément à la législation européenne actuelle⁴, les animaux ne peuvent pas voyager pendant plus de huit heures, à moins qu'ils ne soient transportés dans un véhicule spécial, dans quel cas il n'y a pas de limite à la durée du voyage, si ce n'est des intervalles de repos de 24 heures après 24 heures, voire 29 heures de voyage et ce, en fonction de la catégorie d'animaux. Les animaux doivent alors être déchargés à un point d'arrêt officiel pour être nourris, abreuvés et se reposer pendant 24 heures, après quoi le voyage peut reprendre. Des voyages de plusieurs jours des Pays-Bas vers la Grèce ou de l'Allemagne vers le Moyen-Orient ne sont pas rares.

Les critères appliqués aux véhicules spéciaux s'avèrent également inadéquats. En effet, rien n'oblige à équiper ces véhicules de systèmes de ventilation mécanique forcée. Dès lors, l'air ne circule que lorsque le véhicule est en marche.

¹Rapports de l'Office Alimentaire et Vétérinaire: http://europa.eu.int/comm/food/fs/inspections/vi/reports/index_en.html

²Com (2000) 809 final sur l'application de la Directive 95/29/CE

³Comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux – Le bien-être des animaux en cours de transport – 11 mars 2002

⁴Directive 95/29/CE modifiant la Directive 91/628 relative à la protection des animaux en cours de transport
Règlement 411/98 sur les normes applicables au véhicules routiers lors de voyages dépassant les huit heures
Règlement 1255/97 sur les critères relatifs aux points d'arrêts et à la modification du plan de route

Quelles sont les violations les plus flagrantes de la loi?

- Des véhicules de transport inadéquats, équipés de systèmes d'abreuvement ou de ventilation inadaptés ou dépourvus de ces systèmes.
- Des plans de route illégaux et l'inobservation des dispositions en matière d'alimentation, d'abreuvement et de repos.
- Des véhicules surchargés.
- Le transport d'animaux malades et blessés.
- Des contrôles insuffisants de la part des États membres sur les lieux de départ et en cours de transport.

Quelles sont les principales demandes d'Eurogroup?

La Directive doit tendre vers le principe selon lequel les animaux doivent être abattus le plus près possible de leur lieu d'élevage. Il faudrait remplacer le commerce des animaux vivants par le commerce des carcasses. Cette nouvelle loi devrait également prévoir :

- Une limite de maximum 8 heures pour le transport par route d'animaux destinés à l'abattage ou à l'engraissement
- Pour des voyages de plus de 8 heures :
 - plus d'espace de telle sorte que tous les animaux puissent se coucher en même temps en cours de transport
 - les véhicules doivent être équipés de systèmes de ventilation forcée
 - un vétérinaire doit être présent lors du chargement des animaux
- Formation et délivrance de certificats d'agrément pour les transporteurs.
- Les solipèdes, comme par exemple les chevaux, doivent être transportés dans des compartiments individuels.

Quelles sont les conclusions principales du rapport scientifique de la Commission européenne ?

- Le chargement et le déchargement sont extrêmement traumatisants pour les animaux, surtout ceux qui ne sont pas habitués à être transportés. Pour ces animaux-là, il faudrait éviter de les transporter ou alors limiter autant que possible la durée du voyage.
- Quant aux plus longs trajets : il faudrait plus d'espace pour que les animaux puissent se coucher tous en même temps et sans se faire piétiner.
- Les voyages devraient être limités à 8 heures à moins que le véhicule ne permette une inspection individuelle de chaque animal.
- Les chevaux devraient être transportés dans des compartiments individuels.
- Il faudrait améliorer les normes de construction des véhicules, notamment un système de ventilation forcée et l'interdiction d'utiliser des rampes de chargement trop raides.
- Il faudrait interdire l'utilisation des aiguillons électriques.

Qui va prendre la décision finale ?

Le Parlement européen (PE) va préparer un rapport sur la proposition de la Commission. De précédents avis⁵ du PE se montrent résolument en faveur d'une limitation maximale de la durée des voyages. Toutefois, il appartiendra au Conseil des ministres de l'agriculture de l'Union européenne de prendre la décision finale sous la présidence danoise (de juillet à décembre 2002) ou la présidence grecque (de janvier à juin 2003). La campagne d'Eurogroup cible les gouvernements des États membres. Les ministres du Danemark, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Suède, de la Belgique et du RU ont déjà exprimé leur soutien pour une limitation maximale de la durée des transports d'animaux destinés à l'abattage.

⁵Rapport de Jan Maat A5-0347/2001 (<http://www.europarl.eu.int>)

Introduction

En décembre 2000, la Commission publiait un Rapport sur la mise en application de la Directive relative au transport dans les États membres. Il met en évidence l'incapacité de la plupart des États membres à appliquer correctement les dispositions de la Directive. De plus, il fait état de plans de route illégaux et de l'inobservation des limites de temps imposées pour les trajets, de mauvais traitements infligés aux animaux, du transport d'animaux inaptes et de surcharge. La plupart des véhicules sont inadéquats et la ventilation dans les véhicules routiers est insuffisante.

Il est clair que très peu de changements sont intervenus au cours de ces 10 dernières années, en dépit des conditions plus sévères imposées par la Directive, à mesure de ses modifications.

L'exposé des motifs dans la Proposition de la Commission pour une Directive du Conseil modifiant la Directive 91/628/CEE, publié en juillet 1993, contient les commentaires suivants :

“Le Rapport du Comité scientifique vétérinaire établit que le transport routier est généralement plus pénible encore pour les animaux que le transport par chemin de fer, par mer ou par air et que le transport est généralement plus pénible pour les animaux destinés à l'abattage que pour les autres. »

Plus loin dans l'exposé des motifs, on peut lire ce commentaire édifiant: « L'article 13 (3) de la Directive invite la Commission à soumettre un rapport au Conseil, trois années après la mise en application des dispositions de la Directive, sur l'expérience acquise par les États membres et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions mentionnées plus haut. Si cette expérience démontre que certains transporteurs continuent à ignorer systématiquement ces dispositions de bien-être

fondamentales, la Commission devra revoir sa position sur la question de la limitation de la durée des voyages pour l'abattage et l'engraissement. »

Le rapport de la Commission (COM (2000) 809) établit que certains transporteurs continuent à ignorer ces règlements, que les États membres accordent un faible degré de priorité à la mise en application de la Directive, que la Commission dispose de ressources insuffisantes en matière de contrôle pour changer l'attitude des États membres et que les animaux, surtout ceux qui sont destinés aux abattoirs, continuent à être victimes de mauvais traitements et parfois de cruauté.

Après la récente épizootie de fièvre aphteuse, la pratique courante du transport longue distance des animaux a été passée au crible. Dans un communiqué de presse du 17 février 1998, l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture lançait un avertissement: «L'Europe pourrait se trouver confrontée à d'autres épizooties dues au transport longue distance et aux unités de production de plus en plus denses.» Personne n'a tenu compte de cet avertissement.

Le moment est venu pour la Commission et les États membres d'apporter des changements radicaux à ces règles de transport afin d'améliorer le bien-être des animaux et réduire le risque de propagation des maladies.

Il est également utile d'attirer l'attention sur le fait que le Protocole du Traité sur le Bien-être des Animaux, approuvé à Amsterdam, oblige légalement la Communauté et les États membres à respecter intégralement les exigences de bien-être des animaux dans la formulation et l'exécution de la politique communautaire en matière de transport.

Rapport du Comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux (CSSBA)

En mars 2002, le CSSBA a publié un rapport sur le bien-être des animaux d'élevage en cours de transport. Le Comité a examiné toutes les études disponibles sur la question et abordé un certain nombre de problèmes de bien-être. Il est dans l'intention de la Commission d'utiliser ce rapport et les informations scientifiques qu'il contient comme base pour une nouvelle proposition visant à modifier les Directives relatives au transport.

Le rapport fait état de plus de 300 références scientifiques et quelque 55 recommandations. Il contient également une synthèse et la constatation suivante, édifiante :

« Puisque le chargement et le transport sont traumatisants pour les animaux qui n'y sont pas habitués, pour ces animaux, il faudrait éviter le transport dans la mesure du possible et limiter la durée du voyage à un minimum. »

Pratiquement aucun animal d'élevage n'est habitué à être transporté. Pour la majorité, le voyage à l'abattoir risque d'être le seul voyage que ces animaux aient à endurer.

Le Comité estime que le conducteur doit être à même d'effectuer, à intervalles réguliers, une inspection en bonne et due forme de tous les animaux pendant le trajet. Si cette inspection s'avère impossible, le voyage ne peut alors dépasser les huit heures.



Voici quelques-unes des recommandations-clés proposées par le CSSBA, susceptibles d'améliorer le bien-être des animaux :

- L'espace alloué à chaque animal doit lui permettre de prendre une position couchée, confortable, sans courir le risque d'être piétiné par les autres animaux.
- Augmenter l'espace alloué aux animaux qui voyagent pendant plus de huit (porcs, chevaux) et douze (bovins, moutons) heures.
- Prévoir un système de ventilation forcée à bord des véhicules parcourant un trajet de plus de huit heures.
- Une nouvelle définition de l'aptitude à voyager.
- Tous les véhicules doivent permettre une inspection en bonne et due forme des animaux.
- Tous les niveaux dans les véhicules doivent être séparés d'au moins 1,4 m si le voyage dure plus de huit heures.
- Il faut interdire les véhicules à 3 niveaux pour les truies et les verrats adultes.
- Tous les chevaux doivent être transportés dans des boxes individuels
- Il faut interdire les rampes dont l'inclinaison dépasse 20°.
- Tous les conducteurs de véhicules de transport de bétail doivent subir une formation adéquate et obtenir un certificat d'agrément.
- Il faut interdire l'utilisation d'aiguillons électriques.

Eurogroup soutient toutes ces recommandations bien que nous ne souhaitons pas le maintien de voyages de plus de huit heures, sauf pour les animaux destinés à la reproduction ou aux concours. Financièrement parlant, ces animaux ont une grande valeur et sont dès lors traités avec plus d'égards et transportés dans des conditions bien meilleures.

Problèmes de bien-être en cours de transport

Les transports longue distance

Chaque année, plusieurs millions d'animaux sont transportés pendant des voyages de plus de huit heures. Presque tous ces voyages se font sur route et les animaux sont pour la plupart destinés à être abattus ou engraisés. Un pourcentage important de ces voyages dépasse les 24 heures. Il existe quantités de preuves pour démontrer que les animaux destinés aux abattoirs sont les victimes des pires traitements. On constate des blessures infligées par des traumatismes, surtout des hématomes ; les effets de la soif, de la faim et de la fatigue ajoutent encore à la souffrance de ces animaux. La mortalité en cours de transport longue distance est chose courante. Le principe selon lequel les animaux devraient être abattus le plus près possible du lieu où ils ont été élevés est souvent évoqué, même par les gouvernements mais dans la pratique, quasi aucune mesure n'a été prise à cet effet.

L'alternative qui s'impose au transport sur longues distances d'animaux vivants destinés à l'abattage est le transport des carcasses. Eurogroup propose que l'on impose une limite absolue de 8 heures (ou 500 km) pour tous les transports routiers d'animaux vers les abattoirs. Le rapport du CSSBA démontre que le fait de charger les animaux à bord d'un véhicule est une source énorme de stress mais si le véhicule est conduit correctement, les animaux se remettent de ce traumatisme dans les 2 ou 3 heures qui suivent. Les animaux « s'installent » jusqu'à ce que la soif combinée à la faim et la fatigue se transforme en problème grave dans les 10 à 12 heures qui suivent.

Dans la majorité des cas, les huit heures permettront de faire un choix de l'abattoir. Les huit heures se rapprochent aussi de la durée après laquelle un conducteur est légalement tenu de prendre un long moment de repos.

Les animaux transportés en vue de leur engraissement sont souvent très jeunes. Des veaux âgés entre 2 et 4 semaines et des porcelets de moins de 10 semaines. Le stress causé par un transport longue distance va réduire leur résistance à la maladie et interrompre le rythme normal de croissance.

Il a également été signalé que les transporteurs parviennent à contourner les limites imposées pour les animaux à abattre en décrivant le chargement comme étant des animaux destinés à l'engraissement, même si la période de soi-disant engraissement ne dépasse guère les 24 ou 48 heures dans un champ jouxtant les abattoirs.

Eurogroup propose dès lors que les animaux destinés à l'engraissement soient aussi inclus dans cette limite de 8 heures pour les trajets routiers. Ou alors il faut donner une définition plus claire et plus réaliste du terme « engraissement ».

Utilisation de véhicules « spéciaux »

Selon les termes de la Directive actuelle, les animaux peuvent être transportés sur des trajets dépassant 8 heures, à condition d'utiliser un véhicule « spécial ». Les critères appliqués à ces véhicules sont inadéquats et manquent de précision, surtout en ce qui concerne la ventilation.

Dans certains cas, les animaux, comme notamment les bovins de haute valeur destinés à la reproduction, sont transportés sur route pendant plus de 8 heures. Eurogroup propose que les véhicules utilisés à cet effet soient équipés de dispositifs de contrôle et d'enregistrement de la température et de l'humidité dans les compartiments occupés par le bétail ainsi que d'un système d'alerte dans la cabine du chauffeur. De plus, tous les véhicules « spéciaux » doivent être équipés soit d'un système de conditionnement d'air soit d'un système de ventilation forcée qui peut être activé lorsque le véhicule se trouve à l'arrêt, au moyen d'un groupe électrogène indépendant du moteur du véhicule. Il faut qu'il y ait au moins 1,40 m entre les différents niveaux du véhicule.

Food, water and rest

Si les animaux sont transportés pendant plus de 8 heures, ils auront besoin de nourriture, d'eau et de repos. Le rapport du CSSBA critique sévèrement les règles que contient la Directive actuelle, et plus particulièrement la période d'une heure pour nourrir, abreuver les bovins ou les moutons. Il a été scientifiquement prouvé, expérience à l'appui, que cette petite heure est largement insuffisante. Il faudrait au moins quatre heures..

Le rapport recommande de ne plus décharger les animaux aux points d'arrêt pour les nourrir, les abreuver et les laisser se reposer. Il vaut mieux que les animaux restent à bord. Dans ce cas, notamment s'il s'agit d'animaux d'élevage de haute valeur, destinés à la reproduction, le véhicule doit se rendre sur un point d'arrêt agréé. Sur place, un officiel pourra vérifier si les animaux ont été nourris et abreuvés et si la période de repos a été respectée.

Le transport des chevaux destinés aux abattoirs

Si le commerce longue distance des chevaux destinés aux abattoirs s'est considérablement réduit au cours de ces vingt dernières années, chaque année, quelque 150.000 chevaux sont encore expédiés de l'Europe de l'Est vers l'UE et la majorité voyage vers l'Italie pour être abattus. Avant de pénétrer dans l'UE, le voyage a déjà été long et pénible. On a pu constater les immenses souffrances qu'infligent ces transports aux chevaux et aux ânes adultes. Il est difficile, voire impossible de transporter des chevaux par troupeaux entiers sur route sans les faire souffrir. Plus la distance est longue, plus la souffrance est grande. Tous les chevaux devraient être transportés dans des compartiments individuels et il faut absolument interdire ce commerce longue distance de chevaux d'abattoirs, que rien ne permet de justifier.



Allocation d'espace

Si l'on considère tous les types de transports d'animaux, force est de constater que certains transporteurs chargent le plus possible d'animaux dans le véhicule, sans tenir compte des densités de stockage telles qu'elles sont stipulées dans la Directive. Le rapport du CSSBA est très clair dans ses

recommandations en la matière. Il précise qu'il faut donner suffisamment d'espace aux animaux, y compris un espace suffisant pour la tête, et que les règles existantes sont inadéquates. Il est tout aussi crucial que l'espace alloué aux animaux soit suffisant afin de permettre une inspection en bonne et due forme, à intervalles réguliers, tout au long du voyage, et si nécessaire, de prendre des mesures correctives éventuelles. Eurogroup propose que dans les situations où les animaux sont autorisés à voyager pour plus de huit heures il faut tenir compte des propositions du CSSBA relatives à l'allocation d'espace. Il faut aussi veiller à la présence d'un vétérinaire, en début de voyage, lorsque ces animaux sont chargés, afin de s'assurer que les règles en matière d'espace et d'aptitude à voyager soient respectées.

Normes de conduite

Toutes les règles relatives à l'allocation d'espace, à la litière, à la ventilation etc. n'apportent aucun réconfort à l'animal si le véhicule est mal conduit. Une conduite inexpérimentée ou imprudente peut provoquer de graves lésions aux animaux, leur infligeant d'intolérables souffrances. Eurogroup partage l'avis du CSSBA selon lequel tous les conducteurs de véhicules de transport de bétail doivent subir une formation et que leur compétence doit faire l'objet d'une évaluation de la part d'un organisme indépendant. Cette formation devrait inclure les soins à apporter aux animaux transportés.

Navires transrouliers

Les véhicules de transport de bétail parcourant de longues distances utilisent fréquemment les navires transrouliers et les animaux restent à bord du véhicule. Certains voyages en mer peuvent durer de longues heures. La plupart des autorités considèrent cet épisode sur le ferry comme une période de repos. La Directive n'est pas claire à ce sujet. La vitesse du vent et l'état de la mer peuvent avoir un impact sur le bien-être des animaux. En supposant que les conditions météorologiques sont favorables, il est proposé que les traversées sur les navires transrouliers n'excèdent pas 6 heures et qu'elles peuvent alors être considérées comme des périodes de repos (Rapport CSSBA, mars 2002).

Les principales demandes d'Eurogroup

- Limiter à 8 heures ou 500 km le transport routier des animaux destinés à l'abattage ou à l'engraissement.
- Transporter les animaux destinés à la reproduction, aux compétitions, etc. pour des trajets dépassant les 8 heures, dans des véhicules « spéciaux ».
- Équiper tous les véhicules « spéciaux » de systèmes de ventilation forcée ou de conditionnement d'air.
- Équiper tous les véhicules « spéciaux » de dispositifs de contrôle de la température et de l'humidité dans la partie occupée par le bétail et d'un système d'alerte dans la cabine du conducteur.
- Transporter les solipèdes dans des compartiments individuels
- Allouer un espace suffisant aux animaux transportés pendant plus de huit heures, afin qu'ils puissent tous se coucher en même temps.
- Pouvoir inspecter convenablement les animaux dans tous les véhicules, à tout moment.
- Un vétérinaire officiel doit être présent au chargement pour les voyages dépassant les huit heures afin de s'assurer que tous les animaux sont aptes au voyage et que la densité de chargement est respectée.
- Prévoir la formation de tous les conducteurs de véhicules de transport d'animaux vivants et faire évaluer leur compétence par un organisme indépendant.
- Augmenter sensiblement le nombre d'inspections visant à contrôler le respect des règles et harmoniser les procédures dans tous les États membres.
- Augmenter sensiblement le nombre d'inspecteurs de la Commission auprès de l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV) responsable du contrôle de la mise en application de la Directive relative au transport.
- L'UE doit introduire une requête selon laquelle tous les véhicules qui transportent des animaux vivants pendant plus de huit heures soient reliés à un système de navigation et de positionnement par satellites tel le système de positionnement global (GPS) ou le système européen « Galileo ».

Avis du Parlement européen

En juin 1983, le Parlement a adopté un rapport d'initiative de Frau Herklotz (PSE) sur la maltraitance des chevaux transportés de l'Europe de l'Est et de la Grèce vers la France et l'Italie en vue d'être abattus. La Directive 77/489/CEE relative à la Protection des Animaux en cours de Transport international était alors en vigueur et le Parlement a proposé plusieurs modifications à cette Directive. Celles-ci comprenaient notamment la distance maximale de 500 km pour les voyages par route.

En 1989, suite à l'adoption de l'Acte unique européen et à la suppression des contrôles aux frontières entre les États membres, la Commission a proposé une nouvelle Directive couvrant le transport de tous les animaux dans l'Union européenne. Il s'agit de la Directive 91/628/CEE qui a été modifiée par la Directive 95/29/CE. David Morris (PSE) était le rapporteur pour les deux rapports. Parmi les demandes approuvées par le Parlement figuraient la limitation des voyages par route à huit heures pour les animaux destinés aux abattoirs et l'interdiction formelle d'exporter des animaux pour l'abattage.

En 1994, une pétition forte de 3 ¼ millions de signatures a proposé une interdiction généralisée de transporter les chevaux pour l'abattage. En 1997, cette démarche a abouti

à un rapport d'initiative de la part de Mme Nel van Dijk (Green) couvrant le transport des animaux vivants.

En novembre 2001 le rapport de M. Jan Maat (EPP) a été adopté à une vaste majorité. Parmi les propositions figuraient :

- Le transport des animaux destinés aux abattoirs ou à l'engraissement ne doit pas dépasser 8 heures ou 500 km.
- Une augmentation sensible du nombre d'inspecteurs travaillant pour l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV) de la Commission.
- Des subsides pour les petits abattoirs régionaux.
- La formation des conducteurs et la délivrance de certificats d'agrément.
- La suppression des subsides à l'exportation dans le cas de bétail destiné à l'abattage.



© Rissi/STS

La mise en application

Le rapport de la Commission sur la mise en application de la Directive relative au Transport par les États membres (COM (2000) 809) s'inspire des rapports d'inspection rédigés par l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV), des plaintes des ONG (plus particulièrement Eurogroup) et des rapports établis par les États membres.

Il est clair que si les règles étaient correctement mises en application par les autorités compétentes dans tous les États membres et si les transporteurs qui violent ces règles faisaient l'objet de sanctions sévères allant, le cas échéant, jusqu'au retrait du permis, le bien-être des animaux s'en trouverait certainement amélioré. Toutefois, la seule mise en application ne peut résoudre les problèmes inhérents au bien-être et causés par les transports longue distance.

Les autorités compétentes des États membres et la Commission européenne ont un rôle important à jouer dans l'application des lois. La mise en œuvre des propositions suivantes est essentielle si l'on veut améliorer la mise en vigueur des règles :

- **Il faudrait augmenter considérablement le nombre d'inspections pratiquées par l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV) visant à contrôler la mise en application des dispositions de la Directive relative au transport par les États membres.** Les inspections de l'OAV constituent une source vitale d'information pour la Commission et les États membres quant aux problèmes qui se présentent lors de la mise en vigueur et de l'application des dispositions de la Directive.
- **Les États membres devraient présenter un rapport à la Commission, tous les 12 mois au moins, sur les inspections qui ont été effectuées,** en indiquant plus particulièrement la fréquence de celles-ci, la nature des lacunes et des violations décelées, les mesures prises pour rectifier la situation et les sanctions appliquées par les autorités compétentes.
- **Procédures contre les États membres pour non-respect.** La Commission devrait

faire preuve d'une plus grande volonté à initier et lancer des procédures contre les États membres pour non-respect du Traité. Si l'on veut que les sanctions deviennent un bon moyen de dissuasion, il faut les appliquer sérieusement et sans le moindre retard.

- **Rapport annuel.** La Commission doit présenter un rapport détaillé au Conseil et au Parlement européen sur la mise en application de la Directive. Ce rapport doit se baser sur les rapports reçus des États membres, de l'OAV et des ONG. Tous les cinq ans, ce rapport doit être accompagné de propositions de lois reposant sur l'évolution des sciences et l'analyse d'informations pratiques, afin de rectifier les problèmes identifiés sans se laisser distancer par les développements scientifiques (toutes modifications étant apportées conformément aux dispositions légales).
- **Mise en application en transit ou sur les lieux de destination.** Les États membres traversés ou lieux de destination devraient informer l'État membre d'origine de toutes lacunes graves qu'ils décelent au niveau du plan de route, des normes relatives aux véhicules, des allocations d'espace ou de la santé et du bien-être des animaux dans le but de permettre à l'État membre d'origine de prendre des mesures pour éviter toute récurrence. Les États membres traversés ou lieux de destination devraient adopter des systèmes efficaces sur le trajet des transports longue distance d'animaux afin de vérifier que les animaux sont transportés conformément au plan de route et aux dispositions de la Directive relative au transport.
- **Importations des pays tiers.** Dans le cas d'importations d'animaux vivants, il faudrait exiger, aux frontières de l'UE, des preuves du respect des normes de chargement et de bien-être communautaires ainsi que des règles relatives à la durée du transport d'animaux vivants. En cas de violation ou d'absence de preuve de respect des normes et règles sus-men-

tionnées, il faudra interdire l'importation des animaux vivants dans l'Union européenne. Pour éviter que ces animaux ne soient renvoyés là d'où ils viennent, ce qui impliquerait un long voyage de retour dans des conditions inacceptables, il faudrait envisager l'imposition d'une règle selon laquelle ces animaux puissent être déchargés, alimentés, abreuvés et mis au repos pendant 24 heures. Dans le cas d'animaux destinés à l'abattage, il faudrait les abattre sur place. Cette démarche pourrait entraîner des frais supplémentaires, des retards et des inconvénients qui pourraient constituer une motivation supplémentaire à respecter les règles, dès le départ.

- **Agrément des transporteurs.** Il faudrait introduire un système harmonisé d'agrément des transporteurs. Il faudrait exiger des conducteurs qu'ils détiennent à bord une copie de leur agrément et de celui de leur société.
- **Vérification et rejet des plans de marche par les États membres.** Lorsqu'un voyage est terminé, les États membres devraient vérifier le plan de route en insistant que les plans de route suivis soient rentrés pour vérification dans un délai déterminé après la fin du voyage et appliquer des sanctions en cas d'irrégularités.

Autres questions

Les subsides à l'exportation

Le commerce de bétail vivant de l'Union européenne dans les pays tiers, pour l'abattage, est rendu possible par un système de subsides à l'exportation. Ces subsides sont également déboursés pour encourager l'exportation de carcasses de bœuf. Les pays tiers de destination pour le bœuf et le bétail vivant se situent principalement en Afrique du Nord et au Moyen Orient. En 1999, quelque 200 000 têtes de bétail ont été transportées vers ces pays tiers pour être abattues.

En 1996, un producteur de cinéma allemand indépendant a effectué une enquête sur le transport de bovins vivants d'Allemagne vers Beyrouth, le Liban et Alexandrie

en Egypte. La vidéo se compose d'images choquantes d'animaux traités avec la plus grande cruauté; elles ont d'ailleurs suscité une vague d'indignation dans plusieurs pays d'Europe.

La réaction de la Commission a été de proposer le Règlement CE 615/98 de la Commission qui stipule que le paiement de subsides à l'exportation de bovins vivants est lié au respect de la part de transporteurs des dispositions de la directive relative au transport. L'application de ce Règlement est difficile à vérifier et, qui plus est, la Commission ne peut qu'admettre qu'elle n'a aucun pouvoir pour intervenir dans la manière dont les animaux sont traités dans les pays tiers. Ce qui comprend aussi la façon dont ces animaux sont abattus.

L'exportation d'animaux vivants vers les pays tiers implique fréquemment des voyages en mer. Certains des navires utilisés pour transporter le bétail vers le Moyen Orient et l'Afrique du Nord ne disposent pas de l'infrastructure nécessaire et ont été construits en dépit du bon sens.



Les abattoirs

Au cours de ces dernières années, une combinaison de nouveaux règlements plus stricts - dont certains entraînent des changements structurels onéreux - et d'une rentabilité médiocre a désavantagé les abattoirs de petite et moyenne taille par rapport à leurs rivaux plus imposants. Il s'en est suivi que de nombreux abattoirs ont dû fermer leurs portes récemment et que les animaux ont dû subir des voyages de plus en plus longs.

Une autre tendance qui se manifeste est la spécialisation de quelques abattoirs dans certains types de bétail. Par exemple, les vieilles truies qui sont arrivées au terme de leur existence consacrée à la reproduction. Ces abattoirs spécialisés proposent un bon prix et dès lors, les éleveurs de porcs sont tentés d'envoyer leurs animaux bien loin pour s'octroyer un revenu financier avantageux ou alors ils n'ont tout simplement pas le choix puisque pour certaines classes d'animaux, il reste peu d'abattoirs correctement équipés pour les abattre. Si l'on veut mettre en œuvre la politique d'abattage des animaux aussi près que possible du lieu où ils ont été élevés, il faudra non seulement mettre un terme à ce processus mais surtout, renverser la vapeur. Les petits abattoirs sont parfaitement défendables mais il faudra prévoir des subsides de la part des gouvernements et de l'UE pour assurer leur survie et leur ré-établissement dans certaines zones de production de bétail.

Les marchés de bétail

De par leur nature, les marchés sont les lieux où, au mieux, les animaux sont terriblement stressés et, au pire, traités avec la plus grande cruauté. Les animaux doivent être chargés dans un véhicule sur les lieux de l'élevage et ensuite transportés dans un environnement étranger et hostile. Ils peuvent être exposés aux éléments, on leur fournit rarement de la litière et il arrive qu'il n'y ait ni nourriture, ni eau. La manipulation et le transport des animaux sont souvent effectués par des travailleurs occasionnels sans la moindre formation. Après quelques heures, les animaux sont à nouveau chargés, habituellement dans un autre véhicule et transportés soit vers une ferme d'élevage ou un abattoir. Et qui plus est, il arrive que les animaux soient transportés par les vendeurs d'un marché à l'autre pour réaliser des gains plus profitables. Ce fut le cas au RU pour les moutons ; la récente épizootie de fièvre aphteuse au RU a démontré le rôle joué par ce système de marchés dans la propagation foudroyante de la maladie.

Il peut y avoir des raisons socio-économiques pour ces marchés mais à notre épo-

que, les problèmes de bien-être et le risque de propagation des maladies infectieuses l'emporteront aisément. Au minimum, la Commission européenne pourrait procéder à une enquête sur les marchés de l'Union européenne afin d'établir s'ils ont encore un rôle utile à jouer dans l'industrie du bétail en Europe.

Normes de construction des véhicules

Il existe de nombreuses références dans le rapport du CSSBA qui sont directement ou indirectement liées à la conception et à la construction de ces véhicules :

- Ventilation: prévoir un système de ventilation forcée qui fonctionne lorsque le véhicule est à l'arrêt et dépende d'une source motrice indépendante du moteur du véhicule. A certaines époques de l'année, notamment dans les pays nordiques, il faudra prévoir du chauffage.
- Des dispositifs de mesure de la température et de l'humidité dans les compartiments occupés par les animaux ainsi qu'un appareil de contrôle dans la cabine du conducteur.
- Les matériaux de construction pour les parois, le toit et le revêtement de sol doivent être légers, solides et procurer une bonne isolation.
- La conception des rampes de chargement ou des monte-charge hydrauliques.
- La hauteur entre les différents niveaux des véhicules à plusieurs étages.
- L'accessibilité aux compartiments des animaux de telle manière qu'on puisse facilement les inspecter.

Tous ces éléments sont évoqués dans la proposition de la Commission COM (1997) 336. De nombreuses améliorations ont été proposées à la première lecture par le Parlement européen. La position commune du Conseil n'a que trop tardé et devrait être traitée de toute urgence.

Références

- Le bien-être des animaux en cours de transport – Rapport de la CSSBA
Adopté le 11 mars 2002
- Communication de la Commission au Conseil COM(93)330 Final
13 juillet 1993
- Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'expérience acquise par les États membres concernant la mise en application de la Directive 95/29/CE du Conseil modifiant la Directive 91/628/CEE relative à la Protection des animaux en cours de transport COM (2000)809
- Rapport dans la publication « Veterinary Record » – le 28 février, 1998

Eurogroup for Animal Welfare a des représentants dans tous les États membres

ALLEMAGNE

Deutscher Tierschutzbund eV
Baumschulallee 15
53115 Bonn
Tel: +49 228 604960
Fax: +49 228 6049640
bg@tierschutzbund.de
www.tierschutzbund.de

AUTRICHE

**Zentralverband der
Tierschutzvereine Österreichs**
c/o Wiener Tierschutzverein
Triesterstrasse 8, 2331 Vösendorf
Tel: +43 1 6992450
Fax: +43 1 699245098
webmaster@wr-tierschutzverein.org
www.wr-tierschutzverein.org

BELGIQUE

**GAIA Global Action in the
Interest of Animals**
90 rue des Palais 1030 Brussels
Tel: +32 2 2452950
Fax: +32 2 2150943
info@gaia.be
www.gaia.be

DANEMARK

Dyrenes Beskyttelse
Alhambravej 15
1826 Frederiksberg C
Tel: +45 3 3287000
Fax: +45 3 3251460
db@dyrenes-beskyttelse.dk
www.dyrenes-beskyttelse.dk

ESPAGNE

**Asociación Nacional para la
Defensa de los Animales**
Tudescos 4-4
28004 Madrid
Tel: +34 9 15226975
Fax: +34 9 15234186
andaesp@teleline.es

FINLANDE

**Finnish Group for Animal
Welfare**
c/o Animalia
Porvoonkatu 53
00520 Helsinki
Tel: +358 9 1484866
Fax: +358 9 1484622
animalia@animalia.fi
www.animalia.fi

Suomen Eläinsuojeluyhdistys
Tel: +358 9 8771200

FRANCE

Eurogroupe France
c/o **Conseil National de
Protection Animale**
10 place Léon Blum
75011 Paris
Tel: +33 1 43720906
Fax: +33 1 43793379
cnpa@club-internet.fr

Fondation Brigitte Bardot
Tel: +33 1 45051460

Société Protectrice des Animaux
Tel: +33 1 43806066

Confédération Nationale des SPA
Tel: +33 4 78387171

GRÈCE

Hellenic Animal Welfare Society
Monis Petraki 7
11521 Athens
Tel: +30 1 7211666
Fax: +30 1 7224888
efe@techlink.gr

IRLANDE

**Irish Society for the Prevention
of Cruelty to Animals**
300 Lower Rathmines Road
Dublin 6
Tel: +35 31 4977874
Fax: +35 31 4977940
Info@ispca.ie

ITALIE

LAV - Lega Anti Vivisezione
Via Sommacampagna 29
00185 Rome
Tel: +39 064461325
Fax: +39 064461326
info@infolav.org
www.infolav.org

LUXEMBOURG

**Ligue Nationale pour la
Protection des Animaux**
33 rue Adolphe
1116 Luxembourg
Tel: +35 2 454535
Fax: +35 2 454535

PAYS_BAS

**Nederlandse Vereniging tot
Bescherming van Dieren**
P.O. Box 85980
2508 CR The Hague
Tel: +31 70 3142700
Fax: +31 70 3142777
info@dierenbescherming.nl
www.dierenbescherming.nl

PORTUGAL

**Liga Portuguesa dos Direitos do
Animal**
Rua José Costa Mamede 9,
2775-591 Parede Carcavelos
Tel: +351 21 4581818
Fax: +351 21 4578413
lpda@lpda.pt
www.lpda.pt

SUÈDE

Swedish EU Group
c/o Förbundet djurens rätt
Box 2005
SE-125 02 Älvsjö
Tel: +46 8 55591400
Fax: +46 8 55591450
eu-gruppen@djurensratt.org
www.djurensratt.org

Sveriges Djurskyddsföreningars
Riksförbund
Tel: +46 8 6733511

ROYAUME-UNI

**Royal Society for the Prevention
of Cruelty to Animals**
Wilberforce Way, Southwater,
West Sussex RH13 7WN
Tel: +44 707 5501181
Fax: +44 707 5530 042
international@rspca.org.uk
www.rspca.org.uk

Scottish SPCA

Braehead Mains, 603 Queensferry
Road, Edinburgh,
Scotland EH4 6EA
Tel: +44 131 339 0222
Fax: +44 131 339 4777
parliamentary@scottishspca.org
www.scottishspca.org

Ulster SPCA

P.O.Box 103, Belfast, Northern
Ireland T6 8US
Tel: +44 7771 986 897
Fax: +44 2820 742 788

Eurogroup for Animal Welfare
6, rue des Patriotes
1000 Bruxelles
Belgique
Tél. 32 2 740 08 20 - Fax 32 2 740 08 29
Info@eurogroupanimalwelfare.org
www.eurogroupanimalwelfare.org

Juillet 2002