

LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LE TRANSPORT
DES ANIMAUX

Photo : ©Heather Gill

CONTEXTE

Le transport des animaux est la partie émergée de l'iceberg des dérives du modèle agro-industriel et de notre approche aux animaux. En quelques décennies, le transport d'animaux a explosé, au sein de l'Union européenne (UE) et vers le reste du monde, parallèlement à l'industrialisation de l'agriculture et de l'élevage. Toujours plus longs, dans des conditions souvent très mauvaises (manque d'eau pour s'abreuver, manque d'espace, températures...), peu contrôlés, ces trajets sont devenus un véritable calvaire pour les animaux.

La législation européenne date de 2005. Elle ne correspond pas aux avancées scientifiques faites dans le domaine de la protection animale et les règles qui existent aujourd'hui ne sont souvent même pas respectées.

Suite aux demandes du groupe Verts/ALE, une commission d'enquête a finalement été créée en 2020 au Parlement européen pour évaluer les règles de transport des animaux. En plus de faire la lumière sur la réalité des conditions de transport des animaux en Europe, cette commission d'enquête a été une opportunité de proposer des modifications de la législation. La Commission européenne s'est en effet engagée à réviser les législations relatives au bien-être des animaux, notamment pendant le transport. Retour sur les 18 mois de travail de cette commission, ses avancées et ses limites.



Caroline Roose

« Les règles existent, mais elles ne sont pas appliquées. En mettant en place cette commission d'enquête, nous avons pu travailler sur ce sujet, faire en sorte que cette souffrance soit évitable pour les animaux et qu'il n'y ait plus ce transport très long pour eux. »



Tilly Metz,
Luxembourg

« L'élevage industriel, la surproduction et la recherche du profit ont amené à multiplier le transport des animaux et à allonger les distances parcourues. Les conditions de transport sont souvent inadmissibles. Cette commission est une étape importante pour améliorer le sort des animaux. »



europeecologie.eu
 @euroecolos
 @europeecologie

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DES ANIMAUX DANS ET HORS DE L'UE

Un constat accablant

Le constat dressé par les scientifiques, les vétérinaires, les ONG et les experts et les expertes est accablant.

Caroline Roose, députée européenne EELV, membre de la Commission d'enquête sur le transport des animaux a pu constater elle-même que les infractions ont lieu dans l'ensemble de l'Union européenne.

Bien qu'une législation européenne ait été adoptée en 2005 pour protéger le bien-être des animaux lors des transports, ces derniers endurent des voyages très longs, pénibles, dans des espaces très restreints, parfois sans accès à l'eau, même sous des températures insoutenables.

Les animaux, affaiblis par ces trajets, se blessent aussi plus facilement. Les problèmes respiratoires, liés à la densité, au taux d'ammoniac élevé, aux fortes chaleurs et à l'humidité, sont fréquents. Certains meurent pendant le trajet.

Dans le cas du transport par bateau, il arrive même que les animaux morts soient jetés par-dessus bord après avoir été éviscérés pour qu'ils sombrent plus vite. Leurs boucles d'identification sont arrachées afin qu'ils ne puissent pas être reconnus s'ils échouent sur les côtes.

Des infractions dans l'ensemble de l'Union européenne

À Blancafort, dans le Cher, **Caroline** a vu les dindes être transportées dans des cages bien trop petites qui ne leur permettaient même pas de lever la tête, alors que la loi prévoit qu'elles puissent se tenir debout, sans que leurs mouvements naturels soient entravés.

En Italie, elle a contrôlé des camions dans lesquels étaient transportés des moutons et des agneaux pour un trajet de plus de 24 heures, sans pouvoir boire à cause d'abreuvoirs défectueux.

À Carthagène, elle a observé le chargement brutal d'animaux sur d'immenses cargos-béteilères qui s'apprêtaient à partir pour plus de 10 jours de trajet en mer sous des températures étouffantes.

Entre la République Tchèque et l'Espagne, elle a suivi la route de camions transportant des veaux non-sevrés d'à peine 4 semaines pendant plus de 48 heures, sans respecter les pauses réglementaires.

C'est le quotidien du transport des animaux, que nous apercevons parfois brièvement par nos fenêtres sur les routes, sans réellement saisir l'ampleur de la souffrance qu'ils vivent.

Les scandales, [comme celui du navire Elbeik](#) qui transportait 1 800 bovins et qui a erré en Méditerranée pendant trois mois, ne sont que la partie immergée de l'iceberg. [Plus de 180 animaux étaient morts](#) pendant le voyage. Les scandales sont plus à même de faire la une des médias, mais le quotidien du transport des animaux, certes moins visible, reste tout aussi dramatique.

Une législation européenne incomplète, inadaptée et mal appliquée

Le cadre de la législation de 2005 est limité puisque le règlement n'est appliqué dans son intégralité qu'à un nombre limité d'espèces (équins, bovins, ovins, caprins et porcins).

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, ils ont peu de protections spécifiques.

Les espèces de volaille et de lapin sont aussi mal couvertes par le règlement.

Il n'y a pas de règles spécifiques pour les animaux de laboratoire et les animaux de compagnie.

Des dispositions pertinentes manquent également pour les différentes espèces de poissons et autres animaux aquatiques.

Le règlement européen de 2005 ne fixe [aucune limitation de durée maximale de transport total](#), mais uniquement des limites de temps de route successifs : 29 h pour les bovins, ovins et caprins, 24 h pour les chevaux et pour les porcs, 19 h pour les animaux non sevrés. Une pause de quelques heures et les animaux peuvent repartir.

Un nombre important d'animaux sont exportés vivants vers des pays tiers qui ont des normes inférieures en matière de législation sur le bien-être animal.

La Cour de justice européenne a jugé que la protection des animaux ne s'arrête pas aux frontières de l'Union européenne. Des enquêtes ont, d'ailleurs, montré que le règlement européen était régulièrement enfreint lors de transports vers des pays hors de l'Union.

La législation actuelle est mal mise en œuvre en Europe. La [Commission européenne appelle elle-même](#) à la mettre en concordance avec les dernières données scientifiques, à élargir son champ d'application, à la rendre plus simple à faire respecter et à assurer un niveau plus élevé de bien-être animal.

Quelques chiffres-clefs

- Plus de 1,6 milliards d'ovins, bovins, de volailles et de cochons ont été transportés entre les pays de l'Union européenne et des pays de l'Union vers le reste du monde en 2019.
- La France est le plus grand exportateur de bovins (35 %) suivie par l'Allemagne et les Pays-Bas.
- [Plus de 1.3 millions de veaux nourrissons](#) ont été transportés dans l'Union européenne en 2019. Ils peuvent faire jusqu'à 19 h de trajet sans interruption.
- [Les jeunes veaux irlandais](#) parcourent, en moyenne, 2 000 km sur 50 h de voyage, en n'étant alimentés qu'une fois alors qu'ils devraient recevoir 2 litres de lait toutes les 12 h.

Repenser notre modèle agricole pour mettre fin aux souffrances animales

Les divers abus et infractions constatés dans le domaine du transport des animaux prennent leur source dans la nature même de notre système de production agricole.

Avec le développement de la production agricole intensive, le cycle d'élevage a été divisé en plusieurs étapes distinctes et certaines exploitations, voire certaines régions et certains pays, se sont spécialisés.

De plus en plus souvent, des animaux naissent dans un pays, sont élevés et engraisés dans un deuxième, abattus dans un troisième, leur viande étant vendue dans un quatrième.

Au nom de la rentabilité économique, les animaux sont entassés dans des cages trop petites et parcourent des distances bien trop longues.

Mais un autre modèle agricole est possible et de nombreux agriculteurs et agricultrices nous le démontrent au quotidien.

La mise en place d'abattoirs locaux de petite taille, voire d'abattoirs mobiles permet de réduire le temps de transport vers l'abattoir, voire que l'abattage ait lieu sur place.

[La part des abattoirs de proximité, communaux ou intercommunaux](#) dans les volumes d'abattage nationaux était en effet de 63 % en 1980 et de 8 % en 2010. En 1980, la France comptait 767 abattoirs, contre seulement 97 en 2015.

Mettre en place ces abattoirs locaux de petite taille ou développer des abattoirs mobiles permet de transporter des carcasses et de la viande à la place d'animaux vivants.

Pour les animaux utilisés pour la reproduction, le commerce de matériel génétique (sperme) se développe comme une alternative au transport d'animaux vivants.



DU TRAVAIL D'ENQUÊTE DE LA COMMISSION...

La création de la commission d'enquête fait suite à des demandes de longue date du groupe Verts-ALE, des député·e·s de l'intergroupe sur le bien-être animal et des ONG de défense des animaux.

Dès 2019, le Parlement européen a adopté une résolution soulignant que des véhicules inappropriés étaient utilisés pour le transport des animaux.

En novembre 2019, le naufrage en mer Noire d'un cargo avec plus de 14 000 moutons à bord a relancé les critiques contre l'exportation et le transport d'animaux vivants.

En juin 2020, les demandes de création de cette commission ont enfin abouti et elle a débuté ses travaux en septembre 2020. Elle avait pour but d'examiner les allégations d'infraction en ce qui concerne le transport d'animaux vivants, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union européenne.

La Commission d'enquête rassemblait 30 député·e·s. **Tilly Metz**, députée européenne écologiste luxembourgeoise, membre du groupe Verts-ALE, en était la présidente et **Caroline Roose** en était la coordinatrice pour le groupe Verts-ALE.

La commission a multiplié les auditions d'expert·e·s, les débats et les missions d'observation pour mettre en lumière les diverses infractions sur le terrain.

Elle a permis de [mettre en lumière toutes les preuves](#) des insuffisances de la législation européenne, collectées par de nombreuses expert·e·s, vétérinaires et membres d'ONG de défense des animaux pendant plusieurs années.

Les député·e·s de la commission ont travaillé sur un texte pour établir des recommandations destinées à la Commission européenne, qui va proposer une révision de la législation actuelle d'ici 2023.

Au total, pas loin de 1 200 amendements ont été déposés par les 30 député·e·s de la commission, certains pour que le texte aille plus loin, [d'autres pour conforter l'agro-industrie](#).

Seuls les négociateurs des Verts, l'Autrichien **Thomas Waitz**, et de La Gauche, la Néerlandaise **Anja Hazekamp**, se sont battus pour des mesures fortes lors des négociations entre les groupes politiques sur le texte.

Début décembre 2021, après de nombreux débats entre les député·e·s membre de la commission d'enquête, [une recommandation a été adoptée](#).

Elle a été soumise à l'ensemble des député·e·s du Parlement européen qui l'ont également adoptée.

La prochaine étape sera la proposition de révision de la réglementation actuelle par la Commission.

Puis, le Conseil et le Parlement devront se mettre d'accord sur un texte final pour réviser la réglementation européenne.

À L'ADOPTION D'UNE RECOMMANDATION PAR LE PARLEMENT EUROPÉEN

Ce que nous avons obtenu

Si les mesures plus ambitieuses ont été écartées du texte de recommandation de la commission d'enquête, son travail de recherche et certaines de ses conclusions permettent de réelles avancées.

Grâce à ce texte, le Parlement envoie un signal fort et fait pression sur la Commission européenne pour la révision de sa législation d'ici 2023.

Une série de demandes ambitieuses figure en effet dans le document, parmi lesquelles :

- Des contrôles plus stricts et plus fréquents
- La mise en place de sanctions efficaces et dissuasives.
- Une meilleure formation des policiers et gendarmes.
- Le passage à des carnets de bord électroniques pour faciliter le contrôle.
- Une meilleure application des températures minimales et maximales pour transporter des animaux, notamment via l'installation de capteurs et de thermomètres dans les véhicules.
- L'étude des alternatives aux transports des animaux : abattoirs mobiles, transport de matériel génétique (sperme) plutôt que d'animaux vivants pour la reproduction.
- La présence obligatoire d'un vétérinaire à bord des navires pour le transport maritime (vrai point noir de la régulation actuelle)
- La création et l'utilisation d'installations adéquates et suffisantes soient mises en place dans un rayon de 30 kilomètres des frontières ou des ports pour décharger, nourrir et abreuver les animaux et leur permettre de se reposer correctement.
- La création un système centralisé au niveau européen pour l'agrément des navires pour éviter que des bateaux-poubelle, refusés dans un pays, soient autorisés par d'autres.
- La création de mesures pour réglementer le transport des poissons et autres animaux aquatiques (crustacés, poulpes...)
- Des cages de transport adaptées qui doivent permettre aux volailles de se tenir dans leur position naturelle avec un espace au-dessus de leur tête.

Pour aller plus loin

[Le site de Caroline Roose](#)

[La position du groupe Verts-ALE sur ce sujet](#)

[Les enquêtes de L214](#)

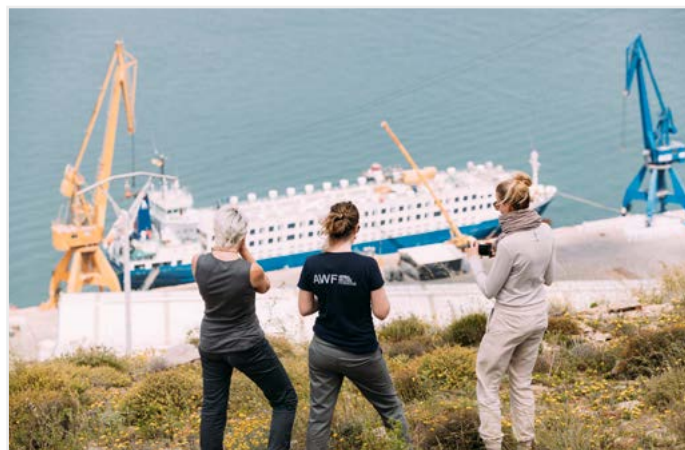
Ce qu'il nous faudra obtenir

Avec la révision de la législation prévue pour 2023 par la Commission européenne, nous souhaitons aller plus loin que les diverses recommandations de la commission d'enquête.

En effet, les mesures ci-contre ont pour but d'améliorer les conditions de transport des animaux, mais ne remettent pas en question le modèle agro-industriel et ne visent pas, non plus, à diminuer le transport des animaux. C'est pourtant la clef pour éviter les souffrances inutiles.

Comme nous le demandions initialement au sein de la commission, nous allons continuer à nous battre pour :

- Une limite absolue de temps de transport d'animaux à 8 h, quel que soit le mode de transport. La résolution adoptée par le Parlement ne demande une limite de 8 h uniquement pour les animaux qui vont à l'abattoir.
- L'interdiction du transport d'animaux non-sevrés.
- L'interdiction du transport de femelles en gestation pendant le dernier tiers de la gestation, plutôt que la limite à 4 h inscrite dans la résolution du Parlement européen.
- L'interdiction des exportations vers les pays hors de l'Union européenne, qui ne respectent pas les mêmes normes de protection des animaux que l'Union européenne, comme le demandent déjà les gouvernements d'Allemagne, du Luxembourg et des Pays-Bas.



« Après 18 mois de travail en Commission d'enquête, les député·e·s avaient adopté à l'unanimité le rapport d'enquête qui reconnaît que la loi européenne n'est pas respectée, qu'elle est

insuffisante et que cela engendre des souffrances immenses pour des centaines de millions d'animaux chaque année.

Une majorité de député·e·s a pourtant décidé de faire primer les intérêts de l'agro-industrie sur la protection des animaux, la relocalisation de l'économie et l'agriculture paysanne. Si le texte final comprend certaines avancées, plusieurs des demandes-clefs portées par les Verts et la société civile ont été rejetées. » Caroline Roose