



NOUVEAU SCANDALE À SÈTE : DES ANIMAUX EXPORTÉS DEPUIS LE PORT FRANÇAIS, REFUSÉS PAR L'ALGÉRIE, PASSENT TROIS SEMAINES SUR UN NAVIRE HORS D'ÂGE

Des centaines de taurillons chargés sur le cargo-poubelle Nader-A au port de Sète le 2 septembre sont restés bloqués pendant 15 jours au port d'Alger, les autorités françaises ayant approuvé ce transport d'animaux au mépris des exigences sanitaires. Le navire est resté à quai et aucune inspection vétérinaire n'a été autorisée. Plusieurs animaux seraient morts à bord. Le Nader-A fait désormais route vers son port de départ, Sète. Les animaux seront euthanasiés. Cet épisode déplorable vient s'ajouter à la longue liste des scandales en lien avec les exportations d'animaux vivants depuis le port français.

Les autorités françaises n'auraient jamais dû donner leur accord

Le 2 septembre dernier, le navire bétailier Nader-A, battant pavillon togolais, quitte le port de Sète avec à son bord 789 taurillons d'environ 700 kg chacun. Destination : Alger.

À son arrivée le 4 septembre, les autorités algériennes refusent le déchargement des animaux en raison des risques sanitaires encourus. Les taurillons exportés vers l'Algérie ne sont pas accompagnés des documents certifiant qu'ils ne sont pas porteurs de la rhinotrachéite infectieuse bovine (IBR)¹, une maladie extrêmement contagieuse. En l'absence de certification, le transport des taurillons n'aurait jamais dû être approuvé par les autorités françaises au port de Sète. Aucun personnel du port d'Alger n'est autorisé à monter à bord du navire, ayant pour consigne de se tenir éloigné d'un potentiel foyer infectieux.

Dans ce cas de figure, le bateau doit retourner à son port d'origine. Mais la Direction départementale de la protection des populations (DDPP) française aurait, selon nos informations, demandé l'euthanasie des animaux en Algérie. Elle a essuyé une fin de non-recevoir de la part des autorités locales.

Finalement, le Nader-A quitte le port d'Alger le 19 septembre, soit 15 jours après son arrivée. Sa destination est le port de Sète, son lieu de départ. Le jeudi 22 septembre après-midi, le Nader-A était en mouillage aux abords du port de Sète mais n'avait pas encore accosté. Les animaux seront euthanasiés. Motif invoqué ? Leur affourage avec du foin algérien lors du stationnement... Un fourrage issu d'un pays où la fièvre aphteuse est présente. « Le risque de contamination est extrêmement minime, mais on ne peut l'écarter », a déclaré le gouvernement français à l'AFP.

Welfarm alerte les autorités

Face à l'urgence de la situation et aux souffrances infligées aux animaux, Welfarm a alerté les autorités. Dès le départ du bateau d'Alger vers Sète, elle a écrit au ministère de l'Agriculture, à la commissaire européenne à la Santé et à la Politique des consommateurs, Stella Kyriakides, ainsi qu'à plusieurs membres de l'Organisation mondiale de la Santé animale (OIE). Notre but était de mettre un terme à cette situation

cruelle pour les animaux et d'éviter [les scénarios catastrophes des navires Elbeik et Karim Allah](#). En 2021, ces deux bateaux étaient partis d'Espagne et s'étaient vu refuser l'accès aux ports de destination pour une suspicion de fièvre catarrhale. Les animaux avaient passé des mois à errer en mer Méditerranée, avant d'être tués à leur retour en Espagne.

Des animaux coincés sur un bateau hors d'âge pendant près de trois semaines dans des conditions déplorables

Après avoir été transportés jusqu'au port de Sète, les taurillons ont passé 15 jours sur le Nader-A à Alger. Si l'on ajoute à cela le temps des traversées de la Méditerranée, les animaux auront donc passé près de trois semaines à bord du navire bétailier. Plusieurs d'entre eux seraient morts. Les cadavres tout comme les déjections des animaux n'ont pas été évacués. Les conditions d'hygiène sont donc catastrophiques. En raison de leur gabarit, ces taurillons ont des besoins (abreuvement, alimentation, espace) particulièrement importants qui ne peuvent être satisfaits dans la situation de promiscuité et d'attente insoutenable qui leur est imposée.

Il est à rappeler que le Nader-A bat pavillon togolais, pays figurant sur la liste noire du Memorandum of Understanding de Paris²... en 67^e position sur 68. Le Nader-A est en activité depuis 45 ans. Or, la navigation de n'importe quel navire devient risquée au bout de 12 ans seulement. À titre de comparaison, les navires de marchandises cessent de fonctionner en moyenne au bout de 20 ans, en raison des dangers qu'ils présentent d'un point de vue technique et structurel. Le navire a été inspecté pour la dernière fois le 3 mars dernier au port de Sète. À cette occasion, pas moins de 16 défaillances de sécurité ont été relevées, dont des déficiences multiples des dispositifs anti-incendie, d'évacuation d'urgence ou bien encore de ventilation.

Exporter des animaux sur des cargos-poubelles : une pratique courante au port de Sète

Sète est le principal port français d'exportation d'animaux vivants à destination de pays tiers (hors Union européenne) et le Nader-A n'est malheureusement pas un cas isolé. Le mois dernier, [Welfam faisait le même constat](#) sans appel : le port de Sète a beau avoir fait peau neuve en 2020 en se dotant d'un hangar destiné à accueillir les animaux avant leur chargement sur les navires, rien n'a changé concernant le transport d'animaux vivants. Ce sont toujours les mêmes cargos-poubelles qui viennent y charger les animaux. Entre 2017 et 2020, la moyenne d'âge des navires était de 42 ans. Sur la même période, 85% d'entre eux étaient classés sur la liste noire du Mémorandum de Paris.

Des millions d'animaux vivants exportés chaque année de France et de l'Union européenne

Chaque année, les pays européens exportent des millions d'animaux vivants en dehors de l'UE, principalement au Proche et au Moyen-Orient.

En 2018, à elle seule, la France a exporté 69.625 bovins et 2.323 ovins et caprins³. En 2020, elle était même en tête pour les exportations européennes de bovins⁴. À l'échelle de l'UE, 626.000 bovins et 2,2 millions de moutons et chèvres ont été exportés par mer en 2018 depuis l'UE⁵.

La Méditerranée, un territoire hors de tout contrôle synonyme de souffrances pour les animaux

Que se passe-t-il à bord des navires bétailleurs qui sillonnent la Méditerranée ? Dans quel état les animaux arrivent-ils à destination ? Combien meurent à bord ? Même la Commission européenne avoue l'ignorer : « Ni les États membres ni la Commission ne disposent d'informations ou de statistiques sur l'état de santé et le bien-être des animaux en mer », reconnaissait-elle dans un rapport publié en mai 2020⁶. Déplorant qu'il n'existe aucune donnée sur le taux de mortalité en mer en Europe, la Commission constatait que « la majorité des États membres ne reçoit aucun retour du pays de destination sur l'état des animaux à l'arrivée,

ni du transporteur, ni du capitaine, ni de l'exploitant du navire ». Autrement dit, une fois à bord, les animaux disparaissent des radars.

Remplacer le transport d'animaux vivants par celui des carcasses

Face à ces abus, à l'absence totale de contrôles en mer, il est impératif de mettre fin aux exportations d'animaux vivants hors de l'Union européenne pour les remplacer par des exportations de carcasses. Le calvaire des animaux vers les pays tiers peut durer plusieurs jours, alterner voyages par route et par mer. Les pays européens n'ont absolument aucun contrôle sur les conditions de transports et les pays destinataires ont la plupart du temps une législation bien moins protectrice des animaux que la législation européenne, quand ils en ont une.

1 La rhinotrachéite infectieuse bovine est l'affection qui touche essentiellement les bovins, se traduit par une atteinte des voies respiratoires supérieures, mais peut éventuellement prendre la forme d'encéphalites (veaux), de conjonctivites, d'avortements et de métrites. L'IBR n'est pas transmissible à l'homme.

2 Le « Memorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port » ou « Paris Memorandum of Understanding on Port State Control » ou MoU (pour « Memorandum of Understanding ») plus généralement dit « Mémorandum de Paris » est un accord international signé en 1982 qui regroupe 27 nations maritimes. Cet accord vise à améliorer la sécurité maritime par un meilleur contrôle des navires dans les ports au travers d'inspections à bord qui portent sur la conformité des navires aux conventions maritimes internationales. Chaque année, le Memorandum publie sur la base de ses inspections dans les ports trois listes : la liste blanche, grise et noire concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des pollutions marines et le respect des normes de vie et de travail à bord des navires.

3 Rapport d'information déposé par la commission des Affaires européennes sur la protection du bien-être animal au sein de l'Union européenne, présenté par Typhanie Degois, 16 septembre 2020.

4 France AgriMer, « Les performances à l'exporte des filières agricoles et agroalimentaires, situation en 2020 »

5 Voir rapport susmentionné

6 Rapport de synthèse effectué par la DG santé et sécurité alimentaire sur le bien-être des animaux exportés par voie maritime (Réf. DG(SANTE)/2019-6835)

Contact presse :

Romain FRANCOIS

Chargé des relations presse

presse@welfarm.fr

06 87 12 41 32

Ressources presse : Téléchargeables librement sur <https://welfarm.fr/presse/>

À propos de WELFARM – Protection mondiale des animaux de ferme :

WELFARM est une association française et indépendante créée en 1994, dont la mission est reconnue d'utilité publique. Elle œuvre depuis plus de 25 ans pour une meilleure prise en compte du bien-être des animaux d'élevage à toutes les étapes de leur vie : élevage, transport et abattage. Welfarm emploie à ce jour près de 30 salariés et son siège social se situe à Metz (57). Forte du soutien de ses 29 000 membres et donateurs, l'association agit exclusivement grâce à leur générosité. WELFARM est membre du Comité d'Experts « bien-être animal » du ministère de l'Agriculture (CNOPSAV).