

FRAGILE FRAGILE



TERMINUS 2023

**CETTE ANNÉE, DESTINATION FINALE
POUR LES TRANSPORTS DE LA HONTE !**

Dossier de presse

Avril 2023



TERMINUS 2023

SOMMAIRE

QUI EST WELFARM ?	3
LA POSITION DE WELFARM	4
LA CAMPAGNE « TERMINUS 2023 » EN QUESTIONS	6
LES ANIMAUX DURANT LE TRANSPORT	10
COMMENT AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS DES ANIMAUX ?	18
NOS DEMANDES POUR LE TRANSPORT ROUTIER ET MARITIME	20

QUI EST WELFARM ?

Créée en 1994, l'association française WELFARM œuvre à une meilleure prise en compte du bien-être des animaux d'élevage à toutes les étapes de leur vie (élevage, transport, abattage).

L'association défend la cause des animaux d'élevage auprès du grand public, des acteurs des filières professionnelles (éleveurs, industrie agroalimentaire, grande distribution) et auprès des organismes institutionnels et instances gouvernementales.

Welfarm fait notamment partie :

- De la commission « bien-être animal » au sein du ministère de l'Agriculture (CNOPSAV)
- De France Nature Environnement (FNE)
- Du Comité national d'éthique des abattoirs (CNEAb)
- Du Comité d'orientation thématique santé, alimentation et bien-être des animaux de l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail)
- D'Eurogroup for Animals (fédération des associations européennes de protection animale)
- De la World Federation for Animals (fédération mondiale des associations de protection animale)
- De la plateforme sur le bien-être animal de la Commission européenne
- De l'Association Étiquette Bien-Être Animal (AEBEA)

En parallèle, depuis 2003, Welfarm collabore avec les forces de l'ordre et les sensibilise à la réglementation protégeant les animaux en cours de transport. Une brochure présentant cette réglementation de manière synthétique et explicite a été distribuée à 4000 brigades de gendarmerie.

Pour faire changer les pratiques et inciter à une consommation responsable, Welfarm argumente ses revendications en s'appuyant sur les connaissances scientifiques, et privilégie une communication axée sur une différenciation valorisante des alternatives aux pratiques qu'elle dénonce.

Association dont la mission est reconnue d'utilité publique, Welfarm agit uniquement grâce à la générosité publique (dons, parrainage d'animaux, legs, donations et assurances-vie).

L'association Welfarm est agréée par le Don en Confiance. Ce label garantit la gestion rigoureuse de l'association et sa transparence financière à l'égard de ses 29 000 donateurs.



LA POSITION DE WELFARM

L'amélioration du transport d'animaux vivants comptant parmi les missions centrales de Welfarm, plusieurs campagnes sur cette thématique ont été menées depuis la création de l'association. Au niveau français, Welfarm est l'une des associations de référence sur le transport d'animaux vivants. Welfarm a en effet été précurseur dans la dénonciation des souffrances animales associées aux transports.

Elle s'est par ailleurs engagée sur la question des transports d'animaux d'élevage au travers de sa participation à divers groupes de travail mis en place par le ministère de l'Agriculture, et a notamment été pilote de celui concernant les plans d'urgence. Un « plan d'urgence » est un document censé définir la marche à suivre pour assurer la sécurité des animaux en cas d'urgence pour les transports de plus de 8 heures. Or, à ce jour, ce document est trop souvent absent ou inadapté aux voyages entrepris, mettant gravement en danger les animaux. Notre mémento de la réglementation sur le transport d'animaux vivants, réalisé en partenariat avec l'ONG allemande Animals' Angels est également une référence pour de nombreuses brigades de gendarmerie en charge des contrôles des camions bétailiers.

Welfarm agit activement en faveur de la révision à la hausse de la législation de l'Union Européenne (UE) relative à la protection des animaux d'élevage, annoncée dans le cadre de la stratégie européenne « De la Ferme à la Table ». Welfarm mène, seule ou avec Eurogroup

for Animals - la fédération européenne d'associations de protection animale dont elle est membre -, des actions de plaidoyer au niveau européen et national.

Plus d'un milliard d'animaux sont transportés chaque année dans l'Union Européenne.

Nombre de nos enquêtes sur le terrain à Sète, en Alsace, à Carthagène et sur les routes d'Europe ont montré les faiblesses de la législation en vigueur et ses défaillances lors de sa mise en œuvre.

2023, une opportunité cruciale pour une nouvelle réglementation fiable et ambitieuse.

Il y a une incompatibilité de principe entre le transport d'animaux vivants et le bien-être animal. Il n'est donc pas possible, sémantiquement et scientifiquement, de parler de « bien-être animal » au cours du transport. Lorsqu'ils sont transportés, les animaux se retrouvent dans un environnement inconnu, stressant et sont souvent forcés de côtoyer des animaux qu'ils ne connaissent pas. Cela signifie que même effectué dans les meilleures conditions, le transport restera une épreuve pour les animaux. Le stress des animaux augmente avec la durée du transport, d'où la nécessité de mettre un terme aux transports les plus longs. Le stress thermique (souffrances subies par les animaux en raison de températures extérieures trop élevées ou trop basses) est également une cause aggravante de la souffrance endurée par les animaux lors des transports.



L'objectif de cette campagne est d'obtenir un nouveau règlement européen relatif à la protection des animaux pendant le transport qui soit le plus ambitieux possible. Notre objectif est de convaincre les acteurs décisionnels de suivre notre position. Pour ce faire, nous agirons prioritairement au niveau français avec pour cible le ministre de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire, dans le but d'influencer la position de la France sur le transport d'animaux vivants au Conseil de l'UE, qui va aujourd'hui à l'encontre de nos recommandations. De manière subsidiaire, Welfarm agira également au niveau européen. La campagne se concentrera donc :

- **Sur les transports d'animaux par route au sein de l'UE et**
- **Sur les exportations d'animaux par mer à destination des pays tiers de l'UE (Algérie, Israël,...).**

Dans ce contexte, nous adressons une pétition au Ministre de l'Agriculture, pour que la France soutienne les mesures suivantes, lesquelles sont les seules à même de protéger efficacement les animaux :

- **L'interdiction des exportations d'animaux à destination des pays tiers de l'Union Européenne ;**
- **L'interdiction des transports de plus de 8 heures pour les bovins, ovins, caprins, porcins et équins et de 4 heures pour les volailles et lapins ;**
- **L'interdiction des transports organisés sous des températures extrêmes.**

En complément de ces demandes prioritaires, Welfarm a élaboré une série de recommandations à l'attention des décideurs pour **clarifier le règlement européen et en renforcer sa portée** afin de garantir un niveau aussi élevé que possible de protection pour les animaux lors des transports.



LA CAMPAGNE « TERMINUS 2023 » EN QUESTIONS

Pourquoi une nouvelle campagne sur le transport d'animaux ?

Le contexte politique favorable à un changement

Le transport d'animaux vivants est régi par le règlement (CE) n°1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (« règlement n°1/2005 »).

Ce texte est applicable par principe depuis le 5 janvier 2007 (article 37) pour tous les États membres de l'UE. Par exception, ce n'est que depuis le 5 janvier 2008 qu'il est obligatoire de détenir un certificat d'aptitude professionnelle pour toute personne souhaitant conduire ou convoier une bétailière par route (article 6, 5.).

Une révision à venir de la réglementation applicable aux transports d'animaux vivants

Dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe, la Commission européenne a présenté sa stratégie « De la Ferme à la Table » le 20 mai 2020. Elle représente le volet agricole et alimentaire du Pacte Vert et son but est de rendre l'alimentation plus saine et plus durable au sein de l'UE. Parmi ses objectifs principaux figure l'amélioration du

bien-être des animaux. **La révision de plusieurs textes est donc envisagée, dont un nouveau règlement sur le transport, visant à remplacer le règlement n°1/2005.**

De nouvelles études scientifiques

Dans le cadre de cette même stratégie, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) a fourni de nouvelles recommandations reflétant les recherches et les données scientifiques les plus récentes. En septembre 2022, l'EFSA a rendu plusieurs avis scientifiques portant sur le bien-être des animaux pendant le transport¹.

Ainsi, l'EFSA a proposé plusieurs constats qui étayaient le besoin impératif de légiférer sur des mesures efficaces pour lutter contre les souffrances infligées aux animaux pendant le transport. Les temps de trajet bien trop longs engendrent une augmentation du stress pourtant déjà bien présent chez les animaux, soulevant également des problèmes de soif et de faim. Ensuite, les conditions climatiques et les températures lors des transports qui ne peuvent pas être compatibles avec les températures de confort des animaux (stress, hyperthermie, soif). Le manque d'information sur les conditions de transports par voie maritime ainsi que l'absence de données lors de la sortie des animaux de l'UE contribuent au flou qui entoure le sort et l'état des animaux qui ont été transportés. À cela, l'EFSA ajoute également les blessures qui peuvent être subies par les animaux, non seulement lors des opérations de chargement et de déchargement mais aussi en cours de trajet.

1- <https://www.efsa.europa.eu/fr/news/more-space-lower-temperatures-shorter-journeys-efsa-recommendations-improve-animal-welfare>



Quel est le contexte politique au sein de l'Union Européenne ?

Parmi les États membres de l'UE et dans le cadre de la révision du règlement sur les transports d'animaux vivants, deux positionnements distincts se font face :

- D'une part, certains membres de la Vught Alliance composée de la Belgique, du Danemark, des Pays-Bas, l'Allemagne et de la Suède, sont favorables à une transition vers le transport de viande et de matériel génétique pour remplacer le transport d'animaux vivants². Ils ont reçu le soutien de l'Autriche, la Bulgarie, l'Estonie, la Finlande, Malte, le Luxembourg, la Slovaquie et de la Slovénie.
- D'autre part, la France, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Portugal, la Roumanie et l'Espagne se sont joints à une note de position datée du 17 janvier 2023, à l'initiative de la délégation portugaise³. Si cette note souligne le soutien des États au remplacement du transport d'animaux vivants par le transport de carcasses et semences, elle souligne toutefois l'importance de ne pas se concentrer sur des mesures d'interdiction et de limitation des transports. Surtout, elle encourage clairement la poursuite des exportations d'animaux vivants en insistant sur l'importance du transport des animaux, en tant qu'élément essentiel de la production alimentaire.

Ces diverses positions s'expriment notamment au sein du Conseil

2- <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11061-2022-INIT/en/pdf>

3- <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5346-2023-INIT/en/pdf>

AGRIPECHE (ou « AGRIFISH ») qui réunit environ une fois par mois tous les ministres de l'Agriculture et de la Pêche de tous les États membres de l'UE, au sein du Conseil de l'UE qui est l'une des principales institutions européennes chargées d'adopter les normes européennes.

Quels sont les arguments de la France ?

Le Ministre français de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire insiste régulièrement sur l'importance des intérêts économiques des acteurs, quitte à relayer la question du bien-être animal au second plan.

Il souhaite ainsi que certaines mesures soient renforcées et harmonisées au sein de l'UE, et non révisées à la hausse de manière ambitieuse.

Enfin, l'un des arguments du Ministre utilisé pour freiner une réforme visant à interdire les exportations d'animaux vivants consiste dans ce qui suit : si l'UE n'envoie plus d'animaux vers les pays du pourtour méditerranéen (Algérie, Israël,...), ceux-ci s'approvisionneront dans d'autres pays (Amérique du sud notamment). L'idée convainc peu. Dans ces États, les normes de protection animale sont quasi-inexistantes et c'est bien à cet égard que les échanges internationaux doivent être repensés. En parallèle d'une révision à la hausse du règlement européen sur le transport d'animaux, il convient d'inciter les États tiers de l'UE à se doter d'une législation au moins équivalente à celle de l'UE. Une telle transition est en particulier possible, et actuellement discutée, via l'insertion de clauses dénommées « clauses miroirs » dans les traités de libre-échange. Il s'agit de dispositions dans les accords internationaux qui obligent les régions ou pays



contractants à se doter de normes au moins équivalentes entre eux. Nous refusons donc une vision moins-disante qui consiste à défendre un statu quo, sous le prétexte que les autres législations seraient encore plus insuffisantes. C'est bien l'ensemble dans sa globalité qui doit être revu à la hausse. Des États membres de l'UE partagent cette approche ambitieuse et certaines déclarations de la Commission européenne laissent à penser qu'il en va de même pour elle ; il est donc temps que la France rejoigne leurs rangs.

Comment se fourniront les pays importateurs d'animaux vivants si l'Union Européenne interdisait l'exportation ?

Il existe un risque que les pays tiers, préférant importer des animaux vivants, se détournent du marché européen au profit d'autres marchés. Ce contre-argument peut toutefois être contré dans la mesure où l'Union Européenne exporte déjà de la viande dans des pays tiers et non des animaux vivants. D'ailleurs, les exportations de viandes vers les pays du pourtour méditerranéen tendent à augmenter au détriment des animaux vivants, ce qui est bien la preuve que les pays tiers ne sont pas complètement réfractaires à l'idée d'importer de la viande⁴. Il convient également de soutenir l'insertion de « clauses-miroirs » dans les traités de libre-échange.

4- Supra Note 25

Quels sont les pays qui ont arrêté l'exportation d'animaux vivants ?

Nouvelle-Zélande : Le 14 avril 2021, la Nouvelle-Zélande a annoncé qu'elle allait interdire toute exportation d'animaux vivants par voie maritime à compter du 30 avril 2023.

Allemagne : Le ministère fédéral de l'Alimentation et de l'Agriculture allemand (BMEL) a annoncé en octobre 2022 que l'Allemagne ne délivrerait plus de certificats vétérinaires pour les exportations d'animaux vivants à des fins de reproduction vers les pays tiers dès le 1er juillet 2023. Dans la mesure où l'Allemagne n'exportait déjà plus d'animaux en dehors de l'UE à destination des abattoirs, ce sont bien toutes les exportations d'animaux vivants de l'autre côté de la Méditerranée en provenance directe de l'Allemagne qui sont vouées à disparaître très prochainement. En 2020, l'Allemagne était pourtant le 6^{ème} plus gros exportateur de bovins au monde.

Luxembourg : Depuis le 1^{er} mars 2022, le Luxembourg a mis un terme aux exportations d'animaux vivants destinés à l'abattoir en pays tiers.



Interdire les exportations d'animaux vivants au sein d'un État membre et non à l'échelle de l'UE permet-il effectivement de mettre un terme aux transports d'animaux de l'autre côté de la méditerranée ?

Actuellement, interdire seulement au niveau national les exportations d'animaux est insuffisant pour arrêter complètement les transports d'animaux vers les pays tiers de l'UE (Algérie, Israël...).

Par exemple, malgré l'interdiction allemande d'exporter des animaux vivants vers les pays tiers de l'UE, l'Espagne, où aucune restriction des exportations n'est en vigueur, continuera de transporter des bovins. Les animaux allemands, une fois engraisés en Espagne, pourront donc librement être expédiés d'un port espagnol vers des pays tiers pour y être abattus, par exemple. Tout en étant salubre, une mesure nationale de cet ordre est donc insuffisante dès lors que d'autres États membres de l'UE persistent à maintenir les exportations d'animaux en dehors de l'UE. C'est la raison pour laquelle le Ministre Allemand a appelé les autres États membres de l'UE à interdire au niveau européen ces transports d'animaux lorsqu'il a annoncé en octobre 2022 les nouvelles mesures prises en Allemagne.



LES ANIMAUX DURANT LE TRANSPORT

Le transport en quelques chiffres

Plus d'un milliard de volailles et 37 millions de bovins vivants, de cochons, de moutons, de chèvres et d'équidés sont transportés vivants chaque année dans l'Union européenne⁵.



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 Mme Typhanie Degois, 16 septembre 2020.

La France est ainsi le premier exportateur mondial d'animaux vivants et de génétique animale⁶.

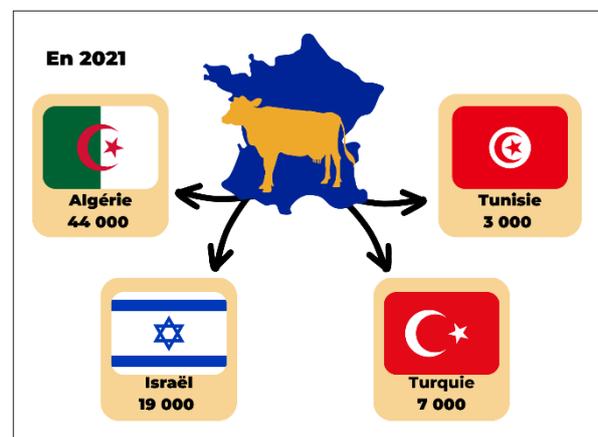
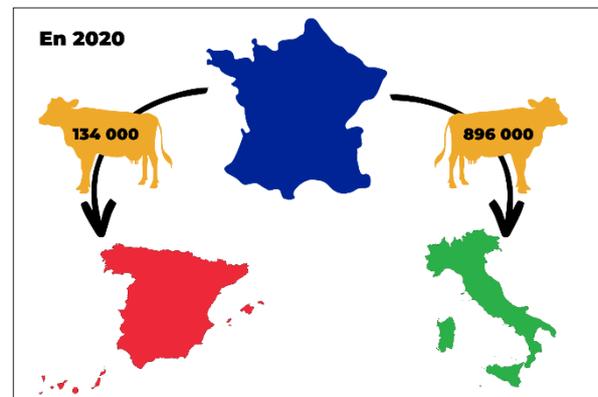


En 2020, la France a exporté environ 896 000 bovins âgés de 4 à 16 mois

5- 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 Mme Typhanie Degois, 16 septembre 2020.

6- https://www.franceagrimer.fr/content/download/69692/document/PERF_AGRI_AGRO_A_L_EXPORT_JUIL2021-JUN2022.pdf. Ici la difficulté est que le commerce d'animaux vivants n'est pas distinct de celui de la génétique animale.

vers l'Italie et 134 000 vers l'Espagne. En 2021, la France a exporté 44 000 bovins vivants (maigres et prêts à abattre) vers l'Algérie, 19 000 vers Israël, 7 000 vers la Turquie et 3 000 vers la Tunisie⁷.



7- Article de Réussir Bovins, [Les pays du pourtour méditerranéen importent davantage de viande bovine et moins de bovins vivants](#), voir graphique (source : GEB-Idele).

Le rapport de l'EFSA sur les conditions de transport des animaux

L'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) a rendu plusieurs avis scientifiques portant sur le bien-être des animaux pendant le transport et lors des opérations connexes⁸. Ces travaux couvrent les équidés, les bovins, les moutons, les chèvres, les cochons et également les oiseaux domestiques et les lapins.

Voici un résumé de leurs conclusions :

Avant le chargement :

- Les conditions de déroulement des opérations doivent être prises en compte car elles impacteront ensuite l'intégralité du transport,
- La manipulation des animaux est source de stress,
- Les animaux n'ont souvent pas accès à l'eau ni à de la nourriture en suffisance, ce qui leur cause des difficultés,
- Les animaux doivent impérativement être aptes au transport et leur aptitude doit donc être vérifiée.

Lors du chargement et du déchargement :

Ces opérations sont à même de causer :

- Du stress chez les animaux,
- De leur occasionner des blessures,

8- <https://www.efsa.europa.eu/fr/news/more-space-lower-temperatures-shorter-journeys-efsa-recommendations-improve-animal-welfare>

- Voire de susciter un stress thermique en raison de températures extérieures inadaptées aux besoins des animaux.

Plusieurs risques sont relevés :

- Manipulations inappropriées,
- Recours à des équipements inadaptés,
- Augmentation du bruit environnant.

Lors du transport :

▪ Le stress thermique :

La chaleur à l'intérieur du camion, par exemple, est influencée par différents facteurs :

- La température extérieure,
- Le taux d'humidité,
- La ventilation,
- La chaleur corporelle des animaux,
- Les rayons du soleil.

Ainsi, plusieurs problèmes sont identifiés :

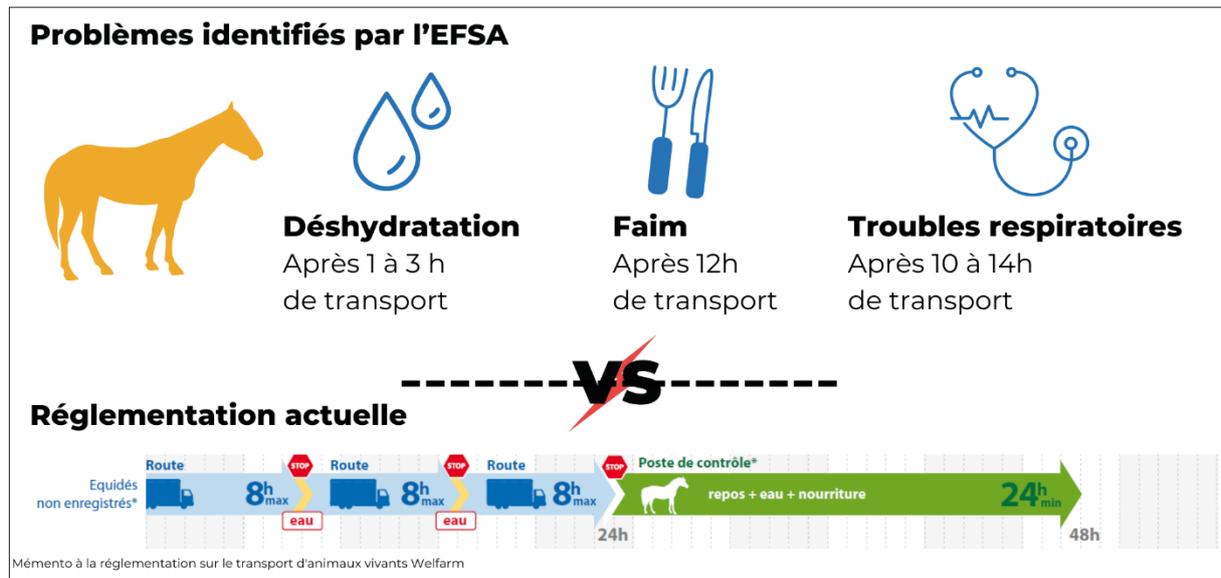
- Les fortes chaleurs,
- La faible ventilation,
- Les densités élevées,
- Les mouvements même du camion,
- L'insuffisance de la quantité d'eau disponible,
- L'absence d'alimentation.

▪ La durée du temps de transport

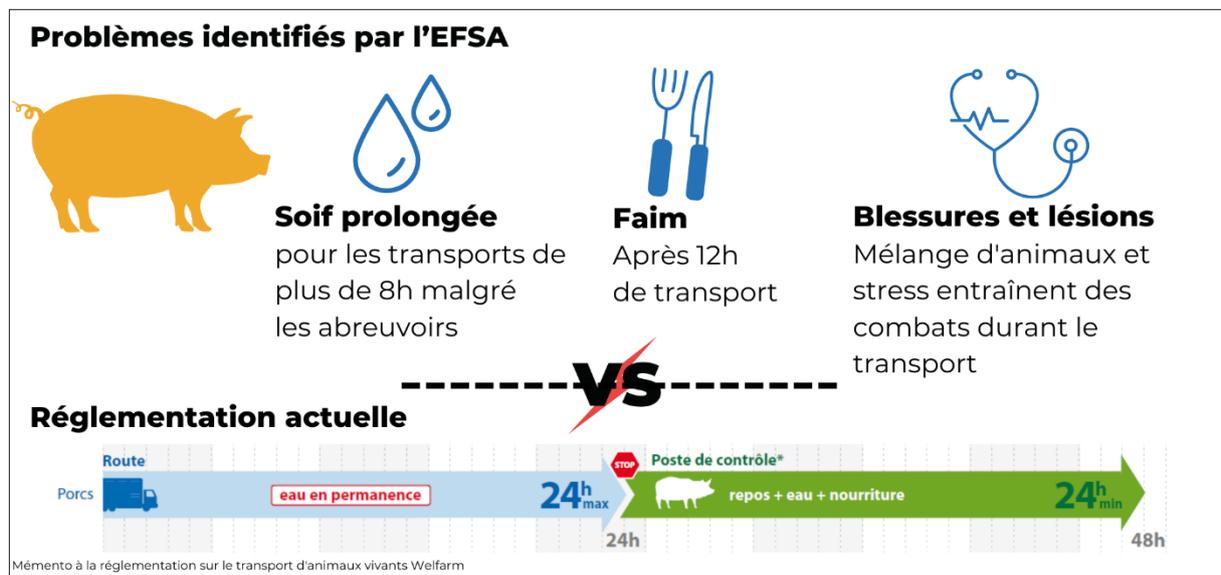
L'EFSA a quantifié le nombre d'heures au bout duquel les espèces peuvent particulièrement souffrir de soif et de faim. Dans tous ses rapports, l'EFSA insiste sur le fait que le stress des animaux augmente avec la durée du transport. L'EFSA identifie également certains problèmes spécifiques aux espèces transportées.



Equidés⁹:



Cochons¹⁰:

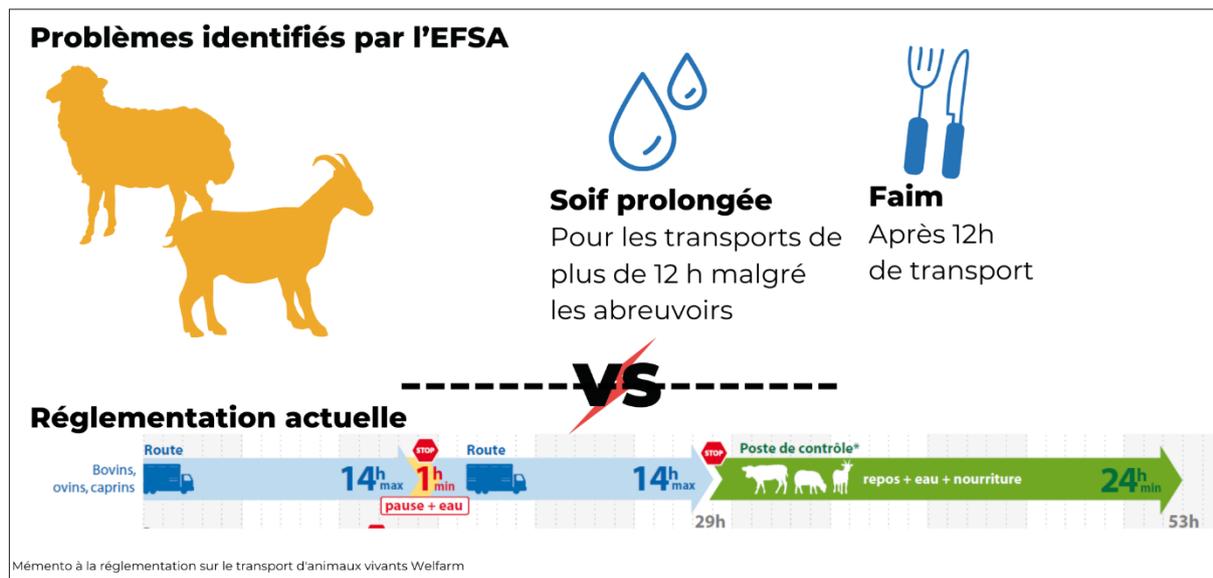


9- En plus mémento sur la réglementation sur le transport d'animaux vivants de Welfarm et Animals' Angels, v. : https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903%2Fj.efsa.2022.7444&-file=efs27444-sup-0001-Annex_A.pdf

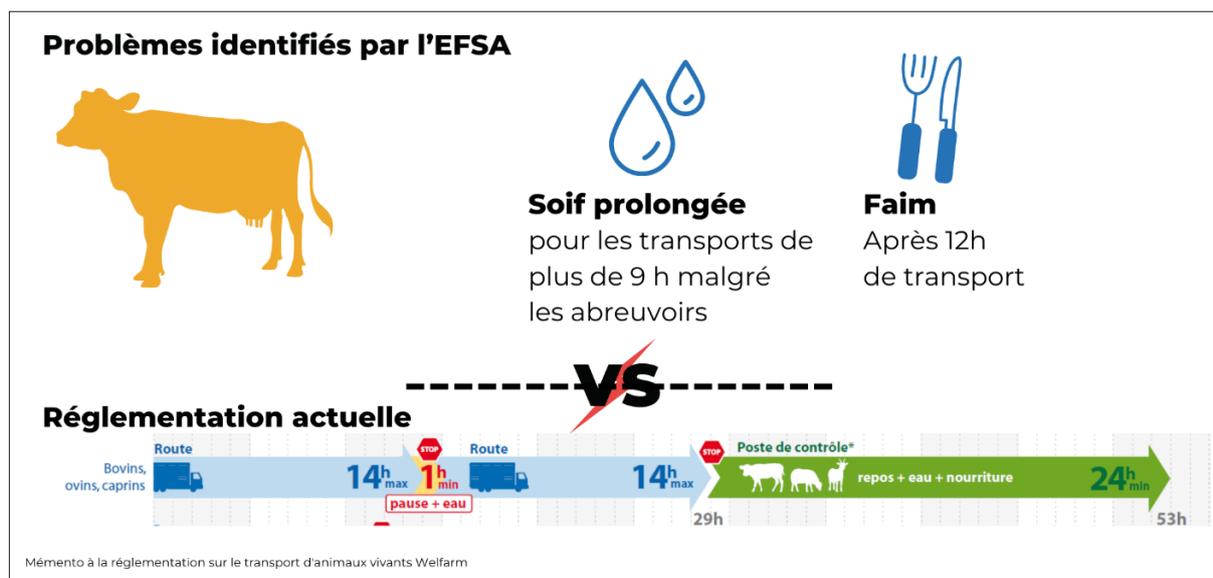
10- En plus mémento sur la réglementation sur le transport d'animaux vivants de Welfarm et Animals' Angels, v. : https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7445&-file=efs27445-sup-0001-Annex_A.pdf



Ovins et caprins¹¹:



Bovins¹²:



11- En plus mémento sur la réglementation sur le transport d'animaux vivants de Welfarm et Animals' Angels, v. : https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7404&file=efs27404-sup-0002-Annex_B.pdf

12- En plus mémento sur la réglementation sur le transport d'animaux vivants de Welfarm et Animals' Angels, v. : https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/action/downloadSupplement?doi=10.2903/j.efsa.2022.7442&file=efs27442-sup-0001-Annex_A.pdf



Les souffrances infligées aux animaux lors des transports maritimes :

Au port et lors du chargement sur les navires bétailleurs :

Le calvaire des animaux transportés par voie maritime débute toujours par un transport routier. Il se poursuit donc jusqu'à l'arrivée des animaux au port d'embarquement. Outre les souffrances que les animaux auront pu endurer avant leur arrivée au port, il se peut que l'arrivée des camions au port ne soit pas correctement organisée, ce qui se traduit par l'arrivée simultanée de plusieurs camions.

▪ Le manque d'infrastructure :

En 2020, sept des treize ports de l'UE ne disposent pas de lieux de déchargement pour les animaux leur permettant de se reposer et d'être nourris¹³. Les animaux attendent alors dans les bétailières pendant de longues heures, régulièrement sous des températures intolérables.

▪ Le contrôle des navires :

Les navires doivent être systématiquement inspectés à vide selon le règlement n°1/2005, afin de vérifier le fonctionnement des systèmes d'abreuvement, de ventilation, de drainage.

En pratique et lorsque les contrôles ont effectivement lieu, tous les navires sont autorisés à partir, même si leur rapport d'inspection indique des carences.

13- <https://op.europa.eu/o/portal-service/download-handler?identifiant=fc-8d71e4-93f5-11ea-aac4-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>

▪ La vétusté des navires :

La moyenne d'âge des navires bétailleurs agréés par l'Union européenne est de 41 ans.

En 2021, sur les 78 bétailières maritimes agréées par l'Union Européenne (dont 12 par la France), 16 ont 50 ans ou plus et seules 5 ont été conçues dès le départ pour le transport de bétail¹⁴. Ces « cargos-poubelles » naviguent souvent sous pavillon de complaisance figurant sur la « liste noire » du Mémoire de Paris et sont contrôlés par une société de classification n'appartenant pas à l'Association Internationale de sociétés de classification¹⁵.



▪ L'état des animaux

Avant leur chargement, les services vétérinaires du port doivent également vérifier que chaque animal qui monte à bord est apte au transport. Dans les faits, ce contrôle n'a régulièrement pas lieu et tous les animaux pouvant se déplacer montent à bord.

14- Robin des Bois, Animal Welfare Foundation et Tierschutzbund Zürich (2021), 78 bétailières maritimes agréées par l'Union Européenne : https://robindesbois.org/wp-content/uploads/78-betailieres-agrees-par-l-Union-Europeenne-Robindes-Bois_AWF_TSB.pdf

15- Le Mémoire de compréhension mutuelle de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port est un accord international signé en 1982 dont le but est d'améliorer la sécurité maritime grâce aux contrôles de la conformité des navires avec les conventions maritimes internationales. Il dresse également une liste noire des pays à risque.





En cours de transport lors de la traversée :

Une fois à bord, les animaux subissent un environnement extrêmement néfaste pouvant :

- Leur causer des maladies cliniques ;
- Leur infliger du stress thermique (causé par la chaleur ou le froid) ;
- Induire des densités de chargement bien trop fortes ;
- S'accompagner de niveaux élevés d'ammoniac dus à l'accumulation d'excréments, ce qui entraîne une irritation des muqueuses, des larmoiments, des écoulements nasaux, etc. ;
- Impliquer une faible disponibilité de l'eau et de la nourriture ;
- Provoquer des blessures aux animaux, en raison des infrastructures et de la conception des navires et équipements ;
- Leur causer de la fièvre ;
- Leur faire subir du stress en raison du bruit et des perturbations de l'éclairage.

▪ Le chargement

Les animaux sont bien trop souvent manipulés avec violence et reçoivent des coups de diverses natures (coups de bâton, pied, aiguillon électrique). Les passerelles censées leur permettre de grimper à bord des bateaux étant souvent bien trop pentues, il est fréquent que les animaux chutent, se coincent les cornes ou bien les pattes.



Les pays de destination n'autorisent généralement pas le déchargement d'animaux morts sur leur territoire. Les cadavres d'animaux sont donc le plus souvent jetés par-dessus bord au préalable, après avoir été éventrés pour sombrer plus vite. Leur boucle d'identification est régulièrement arrachée afin que l'animal ne puisse être reconnu s'il venait à s'échouer sur la côte.



Une fois arrivés dans le pays de destination :

Une fois les animaux arrivés dans le port du pays de destination, leur calvaire est malheureusement loin de s'arrêter. Ils sont en effet transportés vers les pays tiers sans aucune certitude que les infrastructures, les pratiques de manipulation et d'abattage de ces pays sont bien conformes aux normes européennes.

Une fois les frontières de l'UE franchies la réglementation sur la durée des transports et les temps de pause n'est pas respectée. Par ailleurs, les camions sont inadaptés (pas de protection contre les intempéries, pas de système d'abreuvement ni ventilation) et les exigences en matière de température sont régulièrement dépassées en été et en hiver. Lorsque le transport a pour destination finale un abattoir, les animaux peuvent être abattus sans étourdissement et en l'absence d'une législation à même de veiller à leur protection.

Un vide juridique :

Tout transport d'animaux long de plus de 8 heures doit certes être accompagné de certains documents, dont le carnet de route. Le rapport de la Commission européenne de 2020 souligne que « *La Commission aurait voulu se pencher davantage sur la traversée en mer, mais elle n'a réussi à obtenir aucune information (...) Actuellement, ni les États membres ni la Commission ne disposent d'informations ou de statistiques sur l'état de santé et de bien-être des animaux pendant les voyages en mer*¹⁶ ». Concrètement, une fois que le bateau quitte le port

européen, les animaux ne sont plus sous la responsabilité du pays du point de sortie. De plus, à l'exception de l'Irlande, aucun des États membres n'exige de retour d'expérience de la part du port de destination concernant l'état des animaux ou le nombre de morts à l'arrivée.

Les scandales des exportations :

Depuis plusieurs années, les médias s'intéressent aux scandales liés aux exportations d'animaux vivants. Voici une liste d'exemples de navires impliqués dans des faits divers ces dernières années :

- **Queen Hind** : En novembre 2019, le navire fait naufrage en sortant du port de Midia en Roumanie. Il se dirigeait vers l'Arabie Saoudite. 14 600 moutons sont morts noyés. Les 22 membres d'équipage syriens ont pu être secourus.
- **Gulf Livestock 1** : En 2020, 41 personnes et près de 6 000 bovins sont morts après le naufrage du navire, qui transportait les animaux entre la Nouvelle Zélande et la Chine.
- **Grèce** : En décembre 2020, 16 moutons français avaient été retrouvés sur une plage grecque, à divers stades de décomposition.
- **Elbeik** : Entre 2020 et 2021, le navire a erré en Méditerranée pendant 91 jours. Après être parti de Tarragone, le déchargement a été refusé en Libye en raison de soupçons de fièvre catarrhale. 179 veaux sont morts au cours du voyage (jetés par-dessus bord) et les quelques 1 600 autres ont été euthanasiés à leur retour à Carthagène.

16- Supra Note 27.



- **Île de Kos en Grèce** : le 5 juillet 2021, un jeune bovin est retrouvé mort échoué sur une plage de l'île. Son origine n'a pas pu être identifiée, ses oreilles coupées étaient afin d'empêcher toute identification.
- **Karim Allah** : Destinés à la Turquie, plus de 800 taurillons ont fait l'objet d'un abattage sanitaire près de Carthagène après avoir passé 79 jours à bord du navire.
- **Albadri 1** : En juin 2022, plus de 15 000 moutons se sont noyés après le naufrage du navire, près des côtes soudanaises. Le naufrage serait lié à un nombre bien trop important d'animaux transportés (charge maximale de 9 000 moutons).
- **Nader-A** : En septembre 2022, 787 taurillons partis de Sète pour Alger ont été refusés à destination, en raison d'un risque sanitaire. Les animaux sont restés bloqués dans le navire au port d'Alger pendant 15 jours avant de revenir au port de Sète. Une fois déchargés, les taurillons ont été transportés vers un abattoir puis tués du fait d'un risque de fièvre aphteuse lié au foin fourni en Algérie.



- **Orion V** : Le 28 janvier 2023, le navire en provenance de Colombie et à destination du Moyen-Orient, a été arrêté au large des îles Canaries : 4,5 tonnes de cocaïne ont été trouvées à bord. Après 9 jours en mer, le bateau a été arrêté pendant plus de 56 heures. La cocaïne était dissimulée dans les distributeurs d'aliments pour les animaux.



COMMENT AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS DES ANIMAUX ?

Les préconisations de l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA)

Au vu des insuffisances qu'elle souligne, l'EFSA recommande notamment :

- De former le personnel qui manipule les animaux,
- D'améliorer les équipements utilisés,
- D'éviter les retards.

La durée du trajet :

L'EFSA s'est seulement prononcée, sous conditions, pour une limitation des temps de transport à 8 heures pour certains veaux non-sevrés et sur la nécessité de réduire autant que possible les temps de transport, ce qui selon Welfarm ne va pas assez loin. Nous réclamons en effet de limiter à 8 heures le transport des bovins, ovins, caprins, porcins et équins, à 4 heures celui des volailles et lapins et d'interdire purement et simplement le transport des individus les plus fragiles (les jeunes animaux non-sevrés, les poussins vivants et les animaux femelles ayant dépassé les 40% de leur période de gestation). Dans tous ses rapports, l'EFSA insiste sur le fait que le stress des animaux augmente avec la durée du transport.

Dans ce rapport, l'EFSA précise que permettre aux animaux de faire une

pause dans un véhicule à l'arrêt, n'atténue pas les conséquences du voyage en termes de bien-être.

Le stress thermique :

En ce qui concerne le stress thermique, la température dans les camions ne devrait jamais être en-dessous des températures minimales supportées par les animaux, ni excéder celles qui leur sont appropriées.

L'EFSA recommande à cet égard que les températures lors de transports n'excèdent jamais les limites suivantes :

- Pour les chevaux, entre 20 et 25 degrés,
- Pour certains moutons entre 25 et 32 degrés,
- Pour les autres moutons, au maximum 28 degrés,
- Pour les bovins (dont veaux non-sevrés), au maximum 25 degrés,
- Pour les jeunes animaux sevrés, entre 25 et 30 degrés,
- Pour les truies, entre 20 et 22 degrés.

L'EFSA suggère également de laisser plus d'espace entre la tête des animaux et le plafond du véhicule :

- Pour les moutons, au minimum 15 cm dans les véhicules dotés d'une ventilation mécanique et 30 cm pour les véhicules dotés d'une ventilation naturelle,
- Pour les chevaux, 75 cm, en prenant en compte l'animal le plus grand,
- Pour les bovins (dont veaux non-sevrés), hauteur x 1.17 + 20 cm, en prenant en compte l'animal le plus grand,



Malheureusement, l'EFSA n'a pas donné d'indications concernant les porcs, en dépit de cette nécessité pour leur bien-être.

Cas particulier des volailles et des lapins

Le rapport de l'EFSA souligne les lacunes du règlement européen sur le sujet. La réglementation actuelle ne prévoit pas de durée maximum de transport pour les volailles et les lapins, dès lors que de la nourriture adaptée et de l'eau sont disponibles en quantité suffisante.

Pour les volailles, elle préconise de ne plus les ramasser par les pattes mais bien en position debout et ce, du fait de la fragilité de leurs membres, compte tenu du poids des animaux. Elle recommande également de leur laisser davantage d'espace, soulignant que leur position naturelle est la position assise avec le cou dressé.

Quant aux temps de trajet, elle suggère de le limiter à 12 heures (10 heures pour les poules pondeuses), ce qui est moins ambitieux que les recommandations de Welfarm qui défend une durée maximale de 4 heures pour ces animaux, et de mettre un terme au transport des poussins d'un jour.



Pour les lapins, elle préconise de leur laisser suffisamment d'espace, avec une hauteur du conteneur d'au moins 35 cm afin que les lapins (jusqu'à 3 kg) puissent se tenir en position assise avec les oreilles dressées.

L'avis de Welfarm sur ces préconisations

Les recommandations de l'EFSA constituent une bonne base scientifique pour appuyer nos demandes. L'agence bénéficie en effet d'une certaine reconnaissance et d'un mandat qui lui a été confié par la Commission européenne pour produire une littérature scientifique suffisamment étayée dans le cadre de la révision de la législation européenne.

Toutefois, ces recommandations ne vont pas assez loin. Parmi les limites relevées, figure le fait que l'EFSA ne se prononce pas :

- Sur la nécessité de limiter précisément les temps de transport, sauf pour le transport de volailles et lapins ;
- Sur le besoin d'interdire les longs transports maritimes. Pourtant, les transports maritimes de longue durée, bien que faibles en proportion comparativement aux transports routiers, cumulent d'importants risques pour les animaux et sont générateurs de grandes souffrances pour ces derniers.



NOS DEMANDES POUR LE TRANSPORT ROUTIER ET MARITIME :

L'objectif de la campagne :

L'objectif de cette campagne est d'obtenir un nouveau règlement européen relatif à la protection des animaux pendant le transport qui soit le plus ambitieux possible. Pour ce faire, nous ciblerons en priorité le Ministre de l'Agriculture et de manière subsidiaire, Stella Kyriakides, la Commissaire européenne en charge de la santé, de la sécurité alimentaire et des questions de bien-être animal.

Récapitulatif des demandes de Welfarm

Depuis plusieurs années, nous alertons le législateur sur les souffrances subies par les animaux lors des longs transports. Les nouvelles études parues ont fait évoluer nos demandes qui étaient la suspension des exportations en dehors de l'UE ainsi que l'interdiction de tous les transports d'animaux lorsque la température n'est pas comprise entre 5°C et 30°C.

Prenant en compte les nouvelles données scientifiques, voici nos demandes :

L'interdiction des exportations d'animaux vivants à destination des pays tiers de l'UE.



L'interdiction des transports de longue durée d'animaux vivants :

- D'une durée supérieure à 8 heures pour les bovins, ovins, caprins, porcins, équins ;
- D'une durée supérieure à 4 heures pour les volailles, lapins et animaux de réforme quelle que soit leur espèce.



L'interdiction du transport des animaux les plus faibles :

- Animaux non-sevrés de moins de 12 semaines idéalement, ou à défaut 8 semaines ;
- Femelles gravides ayant dépassé les 40% de leur période de gestation ;
- Poussins d'un jour.



L'interdiction des transports organisés sous des températures extrêmes.

- Par l'interdiction des trajets en dehors de seuils de température minimum et maximum, spécifiques à chaque espèce transportée (voir page 17).



Photo : Animal Welfare Foundation





WELFARM - Protection mondiale des animaux de ferme
176 avenue André Malraux - BP80242
57006 METZ Cedex 1
Tél. : 03 87 36 46 05
Courriel : presse@welfarm.fr

welfarm.fr

| TRANSPORTSDELAHONTE.FR |