

**Amendement 1****Bas Eickhout**

au nom du groupe Verts/ALE

**Kartika Tamara Liotard**

au nom du groupe GUE/NGL

**Rapport****A7-0331/2012****Janusz Wojciechowski**

Protection des animaux pendant le transport

COM(2011)0700 – 2012/2031(INI)

**Proposition de résolution (article 157, paragraphe 4, du règlement) tendant à remplacer la proposition de résolution non législative A7-0331/2012****Résolution du Parlement européen sur la protection des animaux pendant le transport***Le Parlement européen,*

- vu le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 10 novembre 2011 sur l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport (COM(2011)0700),
- vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen du 15 février 2012 sur la stratégie de l'Union européenne pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2012–2015 (COM(2012)0006),
- vu l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui dispose que lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre la politique de l'Union, l'Union et les États membres tiennent pleinement compte des exigences du bien-être des animaux en tant qu'êtres sensibles,
- vu sa résolution du 12 octobre 2006 sur la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2006-2010<sup>1</sup>,
- vu sa résolution du 22 mai 2008 sur une nouvelle stratégie de santé animale pour l'Union européenne (2007-2013)<sup>2</sup>,
- vu sa résolution du 5 mai 2010 sur l'évaluation et le bilan du plan d'action communautaire pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2006-2010<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 308 E du 16.12.2006, p. 170.

<sup>2</sup> JO C 279 E du 19.11.2009, p. 89.

<sup>3</sup> JO C 81 E du 15.3.2011, p. 25.

- vu sa résolution du 15 novembre 1996 sur la mise en œuvre de la directive 95/29/CE du Conseil modifiant la directive 91/628/CEE relative à la protection des animaux pendant le transport<sup>1</sup>,
  - vu sa résolution du 30 mars 2004 sur la proposition de règlement du Conseil relatif à la protection des animaux en cours de transport et aux opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CEE ainsi que le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil, qui propose de limiter les transports d'animaux pour abattage à une durée maximale de 9 heures ou à une distance de 500 kilomètres<sup>2</sup>,
  - vu 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 et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97<sup>3</sup>,
  - vu sa déclaration écrite no 54/2009 du 25 février 2010 concernant le transport sur de longues distances des chevaux destinés à l'abattage dans l'Union européenne,
  - vu sa déclaration écrite no 49/2011 du 30 novembre 2011 sur la durée maximale de 8 heures pour le transport des animaux destinés à l'abattage dans l'Union européenne,
  - vu l'avis scientifique de l'autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) sur le bien-être animal pendant le transport, publié en janvier 2011<sup>4</sup>,
  - vu la pétition 8hours.eu signée par plus d'un million de citoyens de l'Union, dans laquelle ceux-ci appellent à une limitation de la durée du transport des animaux destinés à l'abattoir à 8 heures maximum,
  - vu l'article 48 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'agriculture et du développement rural et les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme (A7-0331/2012),
- A. considérant qu'au XXI<sup>e</sup> siècle, la protection des animaux constitue une preuve d'humanité et un défi pour la civilisation et la culture européennes; que toute action visant à la protection des animaux et au bien-être animal doit reposer sur des fondements scientifiques et sur la conviction que les animaux sont des êtres sensibles dont il convient de prendre en compte les besoins particuliers conformément à l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- B. considérant que le transport d'animaux résulte de facteurs économiques et logistiques, mais qu'il peut entraîner, en même temps, des coûts sociaux et environnementaux supplémentaires (augmentation du trafic routier, émissions supplémentaires de CO<sub>2</sub>);

<sup>1</sup> JO C 362 du 2.12.1996, p. 331.

<sup>2</sup> JO C 103 E du 29.4.2004, p.36.

<sup>3</sup> JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

<sup>4</sup> EFSA Journal 2011; 9(1):1966 (125 pp.).

- C. considérant qu'il est nécessaire de traiter la question du transport d'animaux tant au sein qu'en dehors de l'Union européenne et qu'il convient d'exercer une surveillance et un contrôle rigoureux du transport d'animaux provenant de pays tiers, afin d'assurer ainsi, à la fois, une situation concurrentielle plus équilibrée aux producteurs européens et une incitation à améliorer les normes de transport d'animaux dans les pays tiers;
- D. considérant que les règles européennes relatives au bien-être animal doivent tenir compte de la situation géographique particulièrement difficile des régions périphériques et ultrapériphériques;
- E. considérant que le transport de la viande et des autres produits animaux est plus facile techniquement et plus rationnel d'un point de vue éthique que le transport d'animaux vivants uniquement en vue de l'abattage,
- F. considérant que le transport d'animaux sur de longues distances dans des conditions non hygiéniques et défavorables peut augmenter le risque de transmission et de propagation des maladies;
- G. considérant que le respect des principes du bien-être animal peut influencer sur la qualité des produits animaux,
- H. considérant que l'abattage des animaux et la transformation de la viande effectués à proximité du lieu d'élevage peuvent contribuer au développement équilibré des zones rurales; qu'il faut bien admettre qu'il n'y a pas toujours un large choix d'abattoirs appropriés suffisamment proches et que le maintien des petits abattoirs locaux se heurte à des difficultés économiques importantes; que les normes élevées en matière d'hygiène et les autres exigences de la législation européenne pour ce type d'installations ont entraîné une restructuration des abattoirs et la diminution de leur nombre; et qu'il est, par conséquent, nécessaire d'explorer les moyens de rendre les abattoirs locaux économiquement viables;
- I. considérant que les conditions de transport des animaux sont une question d'intérêt général;

### **Évaluation générale du rapport de la Commission**

1. prend acte du rapport de la Commission présentant l'état de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil, dont la conclusion est que ce règlement a eu une incidence positive sur le bien-être des animaux pendant le transport, mais constate qu'il subsiste de graves problèmes au cours des transports d'animaux, en raison principalement de déficiences de conformité et de mise en œuvre par les États membres;
2. invite la Commission à veiller au respect effectif et uniforme de la législation européenne existante sur le transport des animaux dans tous les États membres; estime qu'une meilleure application est centrale dès qu'il s'agit de garantir l'effectivité de la législation existante, ainsi que son utilité en vue d'améliorer les conditions de transport et d'éviter les distorsions de la concurrence entre les États membres;

3. déplore vivement la faiblesse du socle scientifique et des données sur lesquels le rapport de la Commission se fonde, notamment l'étude réalisée par un contractant externe et basée principalement sur des questionnaires remplis par des parties participant directement au transport d'animaux ou ayant un intérêt direct dans ce transport;
4. craint qu'il ne soit pas totalement exclu que, dans certains cas, les données du rapport provenant des États membres, qu'il est impossible de vérifier de manière précise, ne reflètent pas complètement la situation réelle du transport d'animaux, du fait de la diversité des méthodes et des outils de contrôle des différents États membres;
5. s'inquiète du fait que le degré d'exécution des dispositions légales relatives au transport d'animaux soit très variable dans les divers États membres; de ce fait, invite la Commission à engager des actions visant à assurer un contrôle complet et homogène du respect des conditions de transport;
6. invite instamment la Commission à prendre des mesures afin de renforcer la coopération et la communication entre les autorités compétentes de différents États membres;
7. relève que le rapport de la Commission ne contient pas d'estimation complète de tous les coûts du transport d'animaux mais qu'il se limite à l'incidence sur les échanges intra-UE et aux répercussions régionales et socio-économiques, à l'effet sur le bien-être des animaux, au fondement scientifique ainsi qu'au suivi, au respect et à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005; invite dès lors la Commission à présenter une évaluation complète de l'ensemble des coûts et des avantages économiques, environnementaux et sociaux découlant du le transport d'animaux, notamment une comparaison entre le transport d'animaux pour l'abattage et le transport des carcasses et des produits transformés, ainsi que la part du transport dans le prix des produits à base de viande, en prêtant une attention particulière aux régions ultrapériphériques et en y associant toutes les parties intéressées;
8. demande à la Commission de lancer en direction des consommateurs une vaste campagne de communication sur le thème de la législation européenne relative au bien-être animal, en apportant en permanence des informations sur les changements qu'elle exige des producteurs européens, afin d'améliorer la visibilité de leurs efforts et d'augmenter la valeur ajoutée de leurs produits;
9. souligne qu'au cours de la période 2005-2009 couverte par le rapport, une augmentation importante du nombre d'animaux transportés a eu lieu: de 8 % pour les bovins, de 70 % pour les porcs et de 3 % pour les ovins; et que seul le transport de chevaux a connu une chute de 17 %; attire l'attention sur le fait que deux tiers des lots portent sur des temps de transport de moins de huit heures, tandis que 4 % des transports dépassent la durée maximale et nécessitent donc que les animaux soient déchargés et se reposent avant de poursuivre le trajet; regrette que la durée du transport ne soit pas disponible pour près de 2 % des lots, soit plus du quintuple par rapport à l'année 2005;
10. considère par principe que les animaux doivent être abattus aussi près que possible de leur lieu d'élevage; observe à cet égard que les consommateurs sont favorables à une diminution des temps de transport pour les animaux destinés à l'abattage mais qu'ils préfèrent aussi acheter de la viande fraîche; invite par conséquent la Commission à préciser les conclusions qu'il convient d'en tirer; reconnaît que le règlement, faute d'être

correctement appliqué, n'a pas atteint son objectif de limiter le transport d'animaux vivants en vue de leur abattage mais qu'il a contribué à améliorer le bien-être animal durant ces transports; invite les États membres à mettre correctement en œuvre la législation en vigueur relative au transport d'animaux et la Commission à promouvoir, dans la mesure du possible, la transformation locale; est convaincu que la politique européenne devrait viser à aider la création de chaînes d'approvisionnement courtes et transparentes, tout en préservant l'approvisionnement de tous les États membres et des régions ultrapériphériques; attire l'attention sur le fait que la législation européenne en matière d'hygiène, tout en veillant au plus haut niveau de protection des consommateurs, ne devrait pas entraver sans raison le développement d'abattoirs mobiles ou de petits abattoirs régionaux et d'ateliers de transformation;

11. invite la Commission à proposer une définition claire de ce qu'est un abattoir local;
12. rappelle que l'article 32 du règlement dispose que le rapport de la Commission doit tenir compte des "preuves scientifiques des besoins de bien-être des animaux", et qu'il pourrait être accompagné si nécessaire de propositions législatives appropriées relatives aux longs trajets;
13. se félicite de la déclaration écrite 49/2011 du Parlement européen recommandant une limitation de la durée du transport des animaux d'abattage à 8 heures; demande à la Commission de soumettre des propositions législatives en vue de limiter la durée du transport des animaux d'abattage à 8 heures;
14. souligne que les conclusions du rapport de la Commission mentionnent tout spécialement que, conformément à l'avis de l'EFSA, "il semble que certaines parties du présent règlement ne reflètent pas l'état actuel des connaissances scientifiques"; par conséquent, estime qu'il importe d'insister sur la nécessité de tenir compte des connaissances scientifiques actuelles dans la rédaction de la législation relative au bien-être animal; souligne que l'avis de l'EFSA<sup>1</sup> établit qu'outre la durée du transport, d'autres aspects influent sur le bien-être animal, comme, par exemple, le chargement et le déchargement réalisés dans de bonnes conditions, ainsi que le type de conception des véhicules;

#### **Coûts économiques, sociaux et environnementaux du transport et règles équitables**

15. est conscient des investissements substantiels consentis par de nombreux transporteurs, malgré des conditions économiques difficiles; se réjouit des progrès que constate le rapport de la Commission dans la formation des conducteurs, la spécialisation des véhicules et la qualité du transport d'animaux; regrette, toutefois, que les observations de la Commission ne reposent pas sur un ensemble suffisant de données fiables; constate que, face aux investissements colossaux qui étaient exigés d'eux, de nombreux élevages et abattoirs, surtout de petite taille, ont cessé toute activité, notamment dans les régions isolées et périphériques d'Europe;
16. attire l'attention sur les différences majeures existant entre les États membres en ce qui concerne le coût d'adaptation des véhicules (à titre d'exemple, l'installation d'un système de navigation par satellite coûte entre 250 et 6 000 euros), ce qui affecte sévèrement

---

<sup>1</sup> EFSA Journal 2011; 9(1):1966 (125 pp.).

l'équité des conditions de concurrence sur le marché intérieur, et reproche à la Commission de ne pas avoir mené d'enquête quant aux raisons expliquant ces écarts;

17. invite la Commission, au vu de la situation ainsi décrite, à présenter une évaluation complète de l'ensemble des coûts économiques, environnementaux et sociaux induits par le transport d'animaux;
18. estime que la législation relative au bien-être des animaux doit par principe se fonder sur la science; invite dès lors la Commission à actualiser les règles en matière de transport d'animaux en ce qui concerne les écarts entre la législation et les plus récentes données scientifiques relevées par l'EFSA;
19. salue le fait que la Commission, dans son rapport, ait utilisé les travaux scientifiques présentés par l'EFSA, qui soulignent la nécessité d'une limitation significative de la durée du transport des chevaux, ce qui est conforme aux suggestions contenues dans la déclaration écrite du Parlement européen du 25 février 2010;
20. regrette qu'en dépit des nouveaux éléments de preuve scientifiques soumis par l'EFSA concernant la durée du transport des chevaux, aucune recommandation de modification législative n'ait été intégrée au rapport de la Commission; attend de la Commission qu'elle propose une réduction considérable de la durée maximale pour tous les transports de chevaux destinés à l'abattage, en accord avec la directive 2009/156/CE du Conseil; demande en outre avec insistance qu'il soit procédé, le cas échéant en l'accompagnant de propositions législatives, à un réexamen approfondi et scientifique des normes de bien-être pour les chevaux, y compris un nouvel examen des normes relatives à la conception des véhicules, à l'espace disponible et à l'approvisionnement en eau;
21. observe que le considérant 9 du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil demande que des dispositions adaptées soient proposées pour la volaille dès que les évaluations de l'EFSA sont disponibles; déplore par conséquent que le rapport de la Commission ne prenne nullement en compte les transports de volaille, en dépit du fait qu'il s'agit de la principale catégorie animale transportée en Europe; invite donc la Commission à réexaminer, sur la base scientifique la plus récente, la législation européenne en vigueur en matière de transports de volaille;
22. invite la Commission et le Conseil à réviser, en fonction des dernières preuves scientifiques réunies par l'EFSA, le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil et à introduire notamment un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'espace disponible, telles qu'un calcul de la charge en kg/m<sup>2</sup> pour les chevaux ou, pour les bovins et les ovins, un algorithme entre taille et poids vif, et l'établissement d'un lien entre la densité de chargement maximale des poulets dans les conteneurs et les conditions thermiques;
23. invite la Commission, lors des négociations commerciales bilatérales menées avec des pays tiers, à exiger l'application des normes de l'Union européenne en matière de bien-être animal et, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, à défendre l'internationalisation des dispositions européennes en ce domaine;

## **Contrôle et exécution des dispositions légales**

24. salue l'annonce de la mise en œuvre d'un système de navigation visant à surveiller le transport d'animaux, tout en regrettant l'existence de fortes différences entre les États membres quant à la mise en œuvre et que, dans l'ensemble, ce système ne soit que peu utilisé pour le contrôle du transport d'animaux; demande instamment que la Commission présente, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014, des propositions législatives en vue de l'instauration d'un cadre commun européen pour la collecte de données et le contrôle via la navigation par satellite reposant sur le téléchargement de données en temps réel;
25. déplore que les technologies émergentes n'aient pas été mieux utilisées, alors qu'elles seraient utiles dans ce contexte et permettraient de réduire les coûts sur le long terme;
26. plaide pour un passage aux technologies électroniques, de sorte que les États membres puissent simplifier les activités des entreprises, et ce en facilitant le stockage et la communication des données demandées par les diverses administrations;
27. invite la Commission à effectuer des recherches sur la manière d'appliquer les technologies nouvelles et existantes aux véhicules de transport de bétail pour réglementer, contrôler et enregistrer les températures et les taux d'humidité, qui sont des éléments essentiels au contrôle et à la protection du bien-être de catégories spécifiques d'animaux pendant le transport, conformément aux recommandations de l'EFSA;
28. insiste sur la nécessité d'effectuer les inspections de manière uniforme dans l'ensemble de l'Union et sur une partie suffisante des animaux transportés chaque année à l'intérieur de chaque État membre, afin de garantir et de préserver le bon fonctionnement du marché intérieur et d'éviter des distorsions de concurrence au sein de l'Union; demande en outre à la Commission d'augmenter le nombre des inspections effectuées sur place, à l'improviste, par son office alimentaire et vétérinaire (OAV) qui portent sur le bien-être animal et le transport des animaux; estime que les différences entre les méthodes de collecte de données et les mécanismes de contrôle compliquent la production d'une image précise du respect des dispositions dans les différents États membres; invite donc la Commission à adopter une structure plus harmonisée dans l'établissement des rapports et à davantage analyser les données produites dans les rapports d'inspection de l'OAV et les retours d'information des États membres concernant leur plan de contrôle national pluriannuel (PCP)
29. prie instamment la Commission de veiller à ce que les contrôles vétérinaires des animaux destinés au transport soient effectués au terme de leur transport;
30. s'inquiète de l'information selon laquelle l'interprétation des dispositions du règlement est très variable dans les différents États membres, ce qui met en danger les objectifs du règlement et fausse la concurrence; invite par conséquent la Commission à publier des documents appropriés d'explication et d'orientation de manière à éliminer les possibilités d'interprétation arbitraire du règlement;
31. constate que les lacunes observées dans la transposition sont souvent justifiées par des prescriptions juridiques impossibles à transposer dans la pratique ou incompatibles avec le

droit national; invite la Commission à examiner le règlement actuel afin de déceler d'éventuelles incompatibilités de ce type;

32. s'inquiète de l'information selon laquelle certains États membres seraient prêts à tolérer, en infraction flagrante aux dispositions du règlement, des phénomènes tels que l'acceptation de feuilles de route irréalistes, de véhicules surchargés et d'espace disponible insuffisants;
33. invite également les autorités frontalières de chaque État membre à collaborer et à partager des informations relatives au transport transfrontalier d'animaux;
34. invite les États membres à prévoir, en cas d'infractions, des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément à l'article 25 du règlement; attire l'attention sur la variation des niveaux, pour une même infraction, des sanctions et pénalités prévues dans les différents États membres; appelle à une harmonisation accrue des sanctions au sein de l'Union afin d'assurer une meilleure application du règlement; demande que la Commission présente, avant le 1er juillet 2013, un rapport qui examine, dans tous les États membres, les sanctions infligées à la suite de graves infractions au bien-être des animaux dans le transport routier, de manière similaire à son rapport sur les sanctions dans le domaine de la législation sociale du transport routier<sup>1</sup>;
35. attire l'attention sur les règles relatives à la responsabilité, qui ne définissent pas la responsabilité liée au transport d'animaux inaptes de façon suffisamment claire pour empêcher le transport de ces animaux, tandis que les personnes sanctionnées ne sont pas nécessairement celles en mesure d'empêcher ledit transport;
36. invite la Commission à prendre des mesures juridiques et des sanctions à l'encontre des États membres qui n'appliquent pas correctement le règlement;
37. appelle les États membres à renforcer les contrôles tout au long de la chaîne de production, afin de mettre fin aux pratiques qui enfreignent le règlement et aggravent les conditions du transport des animaux, comme de permettre aux véhicules surchargés de continuer leur trajet ou d'autoriser des postes de contrôle ayant des installations inadéquates pour le repos, le nourrissage et l'abreuvement des animaux;
38. est d'avis qu'une formation adéquate des entreprises de transport et des transporteurs est indispensable pour assurer un traitement correct des animaux, et donc pour garantir leur protection et leur bien-être; invite tous les États membres à améliorer ou étendre leurs programmes d'éducation et de formation, ainsi que le prévoit le règlement (CE) n° 1/2005; observe que la durée et la définition des cours de formation diffèrent fortement selon les États membres; demande par conséquent d'élaborer, au niveau de l'Union, de claires lignes directrices en vue de développer des formations de meilleure qualité et de plus grande uniformité pour les conducteurs et les personnes manipulant les animaux;
39. met en exergue le rôle-clé joué par les détaillants, les entreprises de services de restauration et les fabricants d'aliments, qui, dans leurs normes privées, garantissent que la viande provient d'animaux ayant été élevés et abattus localement et transportés dans des conditions respectant leur bien-être;

---

<sup>1</sup> COM(2009) 225.



40. exprime sa préoccupation concernant le nombre de rapports faisant état de l'utilisation de véhicules inadaptés pour transporter des animaux vivants, tant par voie terrestre que maritime, et demande un renforcement des contrôles relatifs à ces pratiques;
41. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

Or. en