



Document de séance

A8-0057/2019

31.1.2019

RAPPORT

sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union
(2018/2110(INI))

Commission de l'agriculture et du développement rural

Rapporteur: Jørn Dohrmann

Rapporteurs pour avis (*):

Karin Kadenbach, commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Keith Taylor, commission des transports et du tourisme

(*) Commissions associées – article 54 du règlement intérieur

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	22
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE.....	27
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME	36
AVIS DE LA COMMISSION DES PETITIONS.....	44
INFORMATIONS SUR L'ADOPTION PAR LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND	53
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND..	54

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (2018/2110(INI))

Le Parlement européen,

- 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 annexes¹,
- 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 l'évaluation de la mise en œuvre européenne du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport, ainsi que ses annexes correspondantes, publiée par le service de recherche du Parlement européen (EPRS)² en octobre 2018,
- vu sa résolution du 12 décembre 2012 sur la protection des animaux pendant le transport³,
- vu l'avis scientifique de l'autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) sur le bien-être des animaux pendant le transport, publié le 12 janvier 2011⁴,
- 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 sa déclaration n° 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 européenne⁵,
- vu l'arrêt rendu par la Cour de justice le 23 avril 2015⁶,

¹ JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU\(2018\)621853_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_EN.pdf)

³ JO C 434 du 23.12.2015, p. 59.

⁴ EFSA Journal 2011; 9(1):1966.

⁵ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2012)0096.

⁶ Arrêt de la Cour (cinquième chambre) du 23 avril 2015, Zuchtvieh-Export GmbH contre Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

- vu le rapport spécial n° 31/2018 de la Cour des comptes sur le bien-être animal dans l'Union¹,
 - vu l'article 52 de son règlement intérieur,
 - 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, de la commission des transports et du tourisme et de la commission des pétitions (A8-0057/2019),
- A. considérant que, comme précisé à l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'Union estime que les animaux ne sont pas de simples biens, produits ou possessions mais des êtres sensibles, c'est-à-dire capables de ressentir le plaisir et la douleur; que la législation de l'Union a concrétisé cette notion par des mesures visant à garantir que les animaux sont traités et transportés dans des conditions qui ne les exposent pas à de mauvais traitements ou des actes de violence, et qui ne leur infligent aucune douleur ni souffrance; que l'Union est le lieu où le bien-être des animaux est plus respecté et défendu; et qu'elle constitue en cela un exemple pour le reste du monde;
- B. considérant que des millions d'animaux sont transportés chaque année sur de longues distances au sein des États membres, entre eux et vers des pays tiers, à des fins de reproduction, d'engraissement et d'abattage; que des animaux sont également transportés à des fins de loisir et de concours et en tant qu'animaux de compagnie; que les citoyens de l'Union sont de plus en plus préoccupés par le respect des normes en matière de bien-être animal, en particulier dans le cadre du transport d'animaux vivants;
- C. considérant que, selon la définition de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) de 2008, le bien-être animal signifie qu'un animal est en bonne santé, qu'il dispose de suffisamment d'espace, qu'il est bien nourri, qu'il se sent en sécurité, qu'il peut adopter un comportement naturel et qu'il n'éprouve pas de sentiments de peur, de douleur ou de détresse; que le bien-être animal n'est pas garanti dans la grande majorité des opérations de transport d'animaux, en particulier sur de longues distances;
- D. considérant que le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes s'applique au transport de tous les animaux vertébrés vivants transportés au sein de l'Union européenne;
- E. considérant que les États membres sont chargés de veiller à la bonne application et à l'exécution adéquate du règlement au niveau national, y compris en menant des inspections officielles, tandis qu'il incombe à la Commission de veiller à ce que les États membres appliquent correctement la législation européenne;
- F. considérant que les États membres n'appliquent pas assez rigoureusement le règlement (CE) n° 1/2005 au sein de l'Union, et ne cherchent pas du tout à le faire appliquer en dehors de l'Union;
- G. considérant que le grand nombre d'infractions détectées en 2017 par la direction

¹Rapport spécial no 31/2018 du 14 novembre 2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre».

générale de la santé de ma Commission dans plusieurs États membres devrait entraîner l'ouverture de procédures d'infraction à cet égard;

- H. considérant que le transport est stressant pour les animaux car il les expose à de nombreuses difficultés néfastes pour leur bien-être; que, s'agissant du commerce avec certains pays tiers, les animaux subissent des souffrances supplémentaires du fait de trajets très longs qui comprennent d'importants retards aux frontières aux fins du contrôle des documents, des véhicules et de l'aptitude des animaux au transport;
- I. considérant que la qualité et la fréquence des inspections menées par les États membres ont une incidence directe sur le niveau de respect des exigences; qu'une analyse des rapports d'inspection des États membres révèle de très importantes différences entre les États membres en termes de nombre d'inspections, qui varie entre zéro et plusieurs millions par an, et du taux d'infractions, qui s'échelonne de zéro à 16,6 %, ce qui suggère que les États membres appliquent des méthodes différentes en matière d'inspections, avec par exemple des inspections aléatoires ou une stratégie basée sur le risque; que de telles différences d'approches empêchent également toute comparabilité des données entre États membres;
- J. considérant que la formation et l'éducation des conducteurs en vue de favoriser une conduite prudente et adaptée aux types d'animaux transportés améliorerait le bien-être des animaux pendant le transport¹;
- K. considérant que le traitement approprié des animaux peut permettre de réduire le temps de chargement et de déchargement des animaux, d'atténuer la perte de poids, de diminuer le nombre de blessures et de plaies et d'améliorer la qualité de la viande;
- L. considérant que, d'après de nombreuses études, le bien-être animal a une incidence sur la qualité de la viande;
- M. considérant que la qualité de la gestion du bétail lors du chargement et du déchargement ainsi que les soins apportés au cours du transport devraient rester les préoccupations principales afin de protéger le bien-être animal pendant le transport;
- N. considérant que l'aptitude au transport est un facteur essentiel du bien-être des animaux durant le transport, car les risques en matière de bien-être sont accrus pour les animaux transportés blessés, affaiblis, gestants, non sevrés ou malades; que des incertitudes sont possibles en ce qui concerne aptitude au transport et l'état d'avancement de la gestation;
- O. considérant que les questions d'aptitude représentent la plus grande portion des infractions, suivies par les problèmes de documentation;
- P. considérant que les responsables ne savent souvent pas précisément ce qui doit être fait lorsque les animaux sont déclarés inaptes au transport;
- Q. considérant qu'il est souvent difficile, pour les responsables, de connaître l'état d'avancement de la gestation;

¹ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

- R. considérant que le transport de veaux et d'agneaux non sevrés est particulièrement problématique;
- S. considérant que l'éleveur est la partie qui a le plus à gagner en veillant à ce que son animal soit apte au transport, mais aussi la partie qui a le plus à perdre si le transport ne respecte pas les règles existantes;
- T. considérant qu'il est fréquent que les animaux manquent de nourriture et d'eau et que le temps de repos de 24 heures lors d'un arrêt à un poste de contrôle agréé ne soit pas respecté;
- U. considérant que les transports sont souvent surchargés; que la température élevée et l'insuffisance de la ventilation dans le véhicule représentent un problème majeur;
- V. considérant la survenue récente d'épidémies, dans divers États membres, de maladies animales infectieuses telles que la peste porcine africaine et la grippe aviaire ainsi que des maladies des petits ruminants et des bovins; considérant que le transport d'animaux vivants peut accroître le risque de propagation de ces maladies;
- W. considérant que le transport de la viande et des autres produits d'origine animale, de même que de sperme et d'embryons, est plus facile techniquement et administrativement, et plus avantageux économiquement pour les éleveurs que le transport d'animaux vivants en vue de leur abattage ou de leur reproduction; que la Fédération des vétérinaires d'Europe (FVE) et l'OIE soulignent que les animaux devraient être élevés aussi près que possible de l'endroit où ils sont nés, et abattus aussi près que possible du lieu de production; que la disponibilité d'abattoirs, y compris des abattoirs mobiles, au sein ou à proximité des élevages est fortement susceptible de procurer des moyens de subsistance dans les zones rurales;
- X. considérant que l'abattage des animaux au plus près de leur lieu d'élevage est la mesure la plus appropriée pour satisfaire au bien-être animal;
- Y. considérant que les centres d'abattage sont répartis de manière déséquilibrée sur le territoire des États membres;
- Z. considérant que, pour certains États membres et certaines chaînes d'approvisionnement au sein de l'Union, le transport des animaux vivants, à des fins de production ou d'abattage, est important pour assurer l'existence de concurrence sur le marché;

Recommandations

Mise en œuvre et exécution

1. relève que tous les ans, des millions d'animaux vivants sont transportés à des fins d'abattage ou de reproduction au sein de l'Union et depuis l'Union vers des pays tiers; remarque que, lorsqu'il a été correctement mis en œuvre et appliqué, le règlement (CE) n° 1/2005 a eu des incidences positives sur le bien-être des animaux pendant le transport; accueille favorablement les lignes directrices de la Commission à ce sujet, mais regrette que, d'après le rapport spécial n° 31/2018 de la Cour des comptes européenne, elles et certaines des actions prévues par la Commission aient eu jusqu'à

cinq ans de retard; remarque que de graves problèmes persistent en matière de transport et que garantir le respect du règlement semblerait être la principale préoccupation des personnes qui contribuent à sa mise en œuvre;

2. souligne que la commission des pétitions reçoit un très grand nombre de pétitions relatives au bien-être animal pendant le transport, qui dénoncent fréquemment des violations systématiques, continues et graves du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil tant par les États membres que par les transporteurs;
3. regrette que les progrès réalisés par les États membres dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 n'aient pas été suffisants pour remplir l'objectif principal dudit règlement, à savoir améliorer le bien-être des animaux pendant le transport, en particulier en ce qui concerne les carnets de route et l'application de sanctions; invite instamment les États membres à déployer de plus grands efforts pour respecter le règlement; 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; invite instamment la Commission à prendre des mesures juridiques et des sanctions à l'encontre des États membres qui n'appliquent pas correctement le règlement;
4. souligne qu'une mise en œuvre partielle du règlement ne permettra pas d'atteindre son objectif primordial, à savoir éviter que les animaux ne soient blessés, ne subissent des souffrances inutiles ou ne meurent durant leur transport, et qu'il est donc nécessaire de redoubler d'efforts pour prévenir les faits graves ayant des répercussions significatives sur le bien-être des animaux ainsi que pour poursuivre ceux qui en sont responsables;
5. regrette que certains problèmes liés au règlement (CE) n° 1/2005 ne soient pas encore résolus, tels que le surpeuplement, l'insuffisance de la hauteur libre, l'absence d'arrêts requis pour le repos, de ravitaillement et d'abreuvement, une aération et des installations d'abreuvement inadaptées, le transport par une chaleur extrême, le transport d'animaux inaptes, le transport de veaux non sevrés, la nécessité d'établir le stade de gestation des animaux vivants, le degré de contrôle des carnets de route, la relation manquement–mise en application–sanction, l'incidence «contrastée» de la formation, de l'éducation et de la certification et l'insuffisance de la litière, comme l'ont également montré le rapport spécial n° 31/2018 de la Cour des comptes européenne ainsi que des organisations non gouvernementales dans des plaintes déposées auprès de la Commission; demande que des progrès soient réalisés dans les domaines précités;
6. exhorte tous les États membres à s'assurer que les déplacements sont planifiés et réalisés, du point de départ jusqu'à l'arrivée, dans le respect des exigences européennes en matière de bien-être animal, en prenant en considération les différents moyens de transport et le vaste éventail de contextes géographiques dans l'Union et dans les pays tiers;
7. relève que le non-respect systématique du règlement dans certains domaines et par certains États membres fausse la concurrence et crée de ce fait des conditions de concurrence inégales entre les opérateurs des différents États membres, ce qui peut conduire à un nivellement vers le bas quant aux normes relatives au bien-être des animaux pendant le transport; invite la Commission, étant donné que les niveaux de sanctions peuvent être plus de dix fois plus élevés dans certains États membres que dans

- d'autres, à développer un système de sanctions harmonisé au niveau de l'Union, afin de veiller à l'efficacité et au caractère proportionné et dissuasif des sanctions, qui doivent prendre en compte la répétition d'infractions; prie la Commission d'élaborer une feuille de route afin d'harmoniser les sanctions dans tous les États membres;
8. regrette que la Commission ait ignoré la résolution du Parlement du 12 décembre 2012 et souligne qu'une mise en œuvre stricte et harmonisée, assortie de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives, conformément à l'article 25 du règlement, est essentielle pour améliorer le bien-être des animaux pendant leur transport; souligne également que les États membres ne peuvent se limiter à la fourniture de recommandations et d'informations; exhorte la Commission à donner suite à la demande qui lui a été faite dans cette résolution de vérifier l'absence d'incompatibilités entre le règlement et les exigences juridiques applicables dans chaque État membre;
 9. considère que des infractions répétées, lorsqu'elles surviennent en raison de circonstances qui n'étaient pas hors du contrôle du transporteur, devraient donner lieu à des poursuites; invite instamment les États membres à engager des poursuites concernant les infractions au règlement, et notamment pour les infractions répétées; considère que des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives devraient comprendre la confiscation des véhicules et une formation obligatoire pour les personnes responsables du bien-être et du transport des animaux; estime que ces mesures devraient être harmonisées au niveau de l'Union européenne; estime que les sanctions devraient refléter les dommages, la portée, la durée et la répétition de l'infraction;
 10. invite les États membres à faire un usage plus efficace des pouvoirs d'exécution importants qui leur sont conférés par le règlement, y compris l'obligation d'exiger des transporteurs qu'ils mettent en place des systèmes visant à prévenir la répétition des infractions et celui de suspendre ou de retirer l'autorisation d'un transporteur; invite les États membres à prendre des mesures correctives et à instituer des sanctions suffisantes afin d'éviter la souffrance des animaux et de dissuader les opérateurs de persister à ne pas respecter la réglementation; invite les États membres et la Commission à viser un taux zéro de non-conformité dans l'application et l'exécution du règlement;
 11. invite la Commission à établir, après consultation des points de contact nationaux, une liste des opérateurs ayant enfreint le règlement de façon sévère et répétée, sur la base des rapports d'inspection et d'exécution; invite la Commission à publier fréquemment des mises à jour de cette liste, et à y mettre également en avant des exemples de bonnes pratiques, tant concernant le transport que la gouvernance;
 12. souligne que le non-respect du règlement par les États membres menace son objectif de prévention de la survenue et de la propagation des maladies animales infectieuses, étant donné que le transport est l'une des causes de la propagation rapide de ces maladies, y compris celles qui peuvent être transmises à l'homme; constate que les véhicules ne respectent souvent pas les exigences de l'article 12 de la directive 64/432/CEE, dans sa version modifiée; considère, en particulier, qu'un entreposage inapproprié des déchets constitue un risque de propagation de la résistance aux antimicrobiens et des maladies; invite la Commission à développer des procédures harmonisées pour l'approbation des navires et des camions et à prendre des mesures pour prévenir la propagation des

maladies infectieuses animales durant le transport, tant au sein de l'Union que depuis les pays tiers, en promouvant des mesures de sûreté biologique et l'amélioration du bien-être animal;

13. appelle de ses vœux une coopération accrue entre les autorités compétentes afin de renforcer l'application de la loi en ayant recours à la technologie pour créer un circuit de retour d'information en temps réel entre l'État membre de départ, celui de destination et les pays de transit; invite la Commission à mettre en place des systèmes de géolocalisation afin de pouvoir surveiller l'emplacement des animaux, la durée de leur déplacement en véhicule de transport, ainsi que tout non-respect des horaires de transport; est d'avis qu'une enquête approfondie devrait être menée lorsque des animaux partis en bonne santé arrivent en mauvaise santé, et qu'en cas de répétition de cette situation, les parties responsables dans la chaîne de transport doivent immédiatement être pénalisées conformément à la loi et l'agriculteur propriétaire doit pouvoir être indemnisé en vertu du droit national pour tout manque à gagner qui peut résulter de cette situation; estime également que les autorités compétentes devraient sanctionner sévèrement l'organisateur et l'agent certificateur de tout carnet de route établi dans l'État membre de départ si ce carnet de route est rempli de manière erronée ou trompeuse;
14. estime que garantir le respect du règlement est particulièrement malaisé lorsqu'un voyage traverse plusieurs États membres et que les diverses tâches du processus d'exécution (approbation du carnet de route, autorisation du transporteur, certificat d'aptitude et d'approbation du véhicule, etc.) sont entreprises par différents États membres; invite les États membres qui découvrent des infractions à en informer tous les autres États membres concernés, comme le requiert l'article 26 du règlement, afin de prévenir toute récidive et de permettre une évaluation des risques optimisée;
15. demande à la Commission de présenter des rapports réguliers au Parlement européen sur l'application et l'exécution du règlement, ces rapports devant comprendre une ventilation des infractions par État membre, par espèce et par type d'infraction, par rapport au volume d'animaux vivants transportés par État membre;
16. se félicite des cas où des gouvernements, des chercheurs, des entreprises, des représentants de l'industrie et des autorités nationales compétentes ont œuvré ensemble à la définition des meilleures pratiques afin de garantir le respect des exigences prévues par la loi, comme le site internet «Animal Transport Guide» (guide pour le transport des animaux), entre autres; appelle la Commission à diffuser et à promouvoir auprès des États membres les meilleures pratiques en matière de transport de bétail, et à soutenir la plateforme de l'Union européenne sur le bien-être animal, favorisant ainsi un meilleur dialogue et l'échange de bonnes pratiques entre tous les acteurs; invite la Commission à développer une nouvelle stratégie pour le bien-être animal au cours de la période 2020-2024;
17. invite la Commission à poursuivre sa coopération avec OIE, l'EFSA et les États membres afin de soutenir l'exécution et l'application correcte du règlement (CE) n° 1/2005 pour favoriser un meilleur dialogue sur le bien-être animal pendant le transport, en accordant une attention particulière aux aspects suivants:
 - une meilleure application des réglementations de l'Union en matière de bien-être

des animaux pendant le transport, grâce à l'échange d'informations et de bonnes pratiques ainsi qu'à la participation directe des parties prenantes;

- le soutien aux activités de formation pour les chauffeurs et les entreprises de transport;
 - une meilleure diffusion des guides et des fiches d'information sur le transport des animaux, traduits dans toutes les langues de l'Union;
 - l'élaboration, par les entreprises, d'engagements volontaires en faveur de l'amélioration du bien-être des animaux pendant le transport et le recours à ces engagements;
 - l'accroissement des échanges d'informations entre les autorités nationales et du recours par elles aux bonnes pratiques afin de réduire le nombre d'infractions commises par les entreprises de transport et les chauffeurs;
18. appelle la Commission à évaluer la compatibilité du règlement avec le règlement n° 561/2006 sur l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹ en ce qui concerne le temps de conduite et les périodes de repos des conducteurs;
19. rappelle que la Commission, en vertu de son rôle de gardienne des traités, est chargée de contrôler l'application correcte de la législation européenne; invite la Médiatrice européenne à déterminer si la Commission a échoué, depuis le départ, à garantir le respect du règlement actuel et si, par conséquent, elle pourrait être coupable de mauvaise administration;

Collecte de données, inspections et suivi

20. regrette les difficultés rencontrées pour mener une analyse cohérente de la mise en œuvre du règlement existant du fait d'approches différentes entre les États membres en matière de collecte de données; invite la Commission à établir des normes minimales communes pour les systèmes de traçabilité applicables à l'ensemble des trajets effectués afin de permettre de mieux harmoniser la collecte de données et l'évaluation des paramètres examinés; demande aux États membres de redoubler d'efforts pour fournir à la Commission des données harmonisées et exhaustives concernant les inspections visant le transport et le taux d'infractions constatées; invite les États membres à mener de plus nombreux contrôles non annoncés et à élaborer et à déployer une stratégie fondée sur le risque afin de concentrer leurs activités d'inspection sur les modes de transport à haut risque et d'utiliser ainsi le plus efficacement possible les ressources limitées en matière d'inspection;
21. constate, à la lecture du rapport spécial de la Cour des comptes européenne de 2018 sur le bien-être animal dans l'Union, que la Commission a reconnu que les données fournies par les États membres ne sont pas suffisamment complètes, cohérentes, fiables ni détaillées pour permettre de tirer des conclusions sur le respect des règles à l'échelle de l'Union;

¹ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

22. 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; invite par ailleurs la Commission à augmenter le nombre de contrôles non annoncés effectués sur place par l'Office alimentaire et vétérinaire (OAV) et axés 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); reconnaît que les vérifications effectuées par la direction générale de la santé constituent une source importante d'informations permettant à la Commission d'évaluer l'application du règlement actuel; invite la Commission à effectuer chaque année au moins sept visites non annoncées, conformément aux recommandations de la Cour des comptes européenne;
23. invite la Commission à fournir des orientations aux États membres quant à la manière dont le système informatique vétérinaire intégré (TRACES) peut être utilisé pour soutenir la préparation d'analyses de risque en vue des inspections relatives au transport d'animaux vivants, conformément à la recommandation formulée par la Cour des comptes dans son rapport spécial de 2018, qui indique que les autorités des États membres responsables des inspections des transports n'avaient que rarement utilisé les informations provenant du système TRACES pour cibler leurs inspections; plaide en faveur d'un système de surveillance plus efficace et transparent, comprenant un accès public aux informations recueillies par l'intermédiaire du système TRACES; demande également une augmentation du nombre de contrôles annuels réalisés par l'OAV;
24. invite les États membres à renforcer les contrôles tout au long de la chaîne de production et, en particulier, à procéder à des inspections efficaces et systématiques des lots d'animaux avant le chargement, afin de mettre fin aux pratiques qui enfreignent le règlement et aggravent les conditions du transport des animaux par voie terrestre ou maritime, comme le fait de permettre aux véhicules surchargés ou aux animaux inaptes de continuer leur voyage de longue durée ou d'autoriser la poursuite de l'utilisation de postes de contrôle disposant d'installations inadéquates pour le repos, l'alimentation et l'abreuvement des animaux transportés;
25. s'inquiète du faible niveau d'inspections effectuées dans certains États membres et du taux faible ou nul d'infractions rapportées; remet en question la précision des systèmes d'inspection et de transmission de rapports; appelle les États membres qui ne font que peu ou pas d'inspections à effectuer des contrôles en nombre suffisant et à en faire rapport complet auprès de la Commission;
26. invite les États membres à tenir également compte des transports intra-européens pour l'inspection du chargement des animaux dans les véhicules afin de vérifier si les dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 sont respectées;

27. convient avec la Commission qu'il est de bonne pratique pour les autorités compétentes d'inspecter tous les lots destinés à des pays tiers lors du chargement¹; estime qu'un pourcentage minimal des lots intra-européens devraient également faire l'objet d'un contrôle, proportionnellement au nombre d'infractions signalées par les ONG et les inspections de l'OAV; estime que, pendant le chargement, les autorités compétentes devraient contrôler le respect des conditions du règlement relatives à la surface de plancher et à la hauteur libre, ainsi que le bon fonctionnement des systèmes d'aération, des systèmes d'approvisionnement en eau et des installations d'abreuvement, et vérifier que celles-ci sont adaptées aux espèces transportées, qu'aucun animal inapte n'est chargé et que les animaux disposent d'aliments et de litières en quantité suffisante;
28. invite les États membres à veiller à ce qu'un nombre suffisant d'abreuvoirs soient accessibles, propres, fonctionnels et adaptés à la race de l'animal, que le réservoir d'eau soit plein et qu'une litière fraîche soit fournie en quantité suffisante;
29. invite les États membres à veiller à ce que les autorités compétentes vérifient que les carnets de route contiennent des informations réalistes et soient ainsi conformes à l'article 14, paragraphe 1, du règlement;
30. invite les États membres à veiller à ce que les véhicules de transport respectent les exigences en matière d'espace minimal fixées à l'annexe I, chapitre VII, du règlement et à ce que la densité de chargement soit proportionnellement réduite en cas de température élevée;
31. invite les États membres à veiller à ce que les véhicules de transport disposent d'une hauteur minimale suffisante et à ce qu'il n'y ait aucun espace entre le plancher ou la paroi du véhicule et les cloisons des véhicules de transport;
32. reconnaît que des progrès ont été réalisés au sein de l'Union en matière de transport d'animaux, mais est préoccupé par le nombre de rapports faisant état de l'utilisation de véhicules inadaptés pour transporter des animaux vivants par voie terrestre et maritime, et demande un renforcement des contrôles et des sanctions relatifs à ces pratiques; reconnaît que les exigences visées aux articles 20 et 21 du règlement quant au transport sur des navires de transport du bétail sont souvent ignorées; invite les États membres à ne pas accorder d'autorisation aux véhicules et navires de transport du bétail qui ne satisfont pas aux critères visés par le règlement, ainsi qu'à retirer les autorisations précédemment délivrées en cas de défaut de conformité; demande que les États membres se montrent plus rigoureux dans leurs procédures de certification et d'approbation, tant en ce qui concerne les véhicules que pour l'octroi de certificats d'aptitude professionnelle aux conducteurs;
33. encourage en ce sens l'adoption de normes harmonisées et contraignantes en matière d'autorisation pour les véhicules et navires destinés au transport d'animaux, une telle autorisation devant être accordée par une autorité centrale de l'Union européenne; considère que ladite autorité devrait être chargée d'établir l'adéquation des moyens de transport d'animaux du point de vue de leur qualité ainsi que des équipements dont ils

¹ «Rapport final d'une étude effectuée aux Pays-Bas entre le 20 février 2017 et le 24 février 2017 afin d'évaluer le bien-être animal pendant le transport vers des pays tiers», Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, 2017.

disposent (par exemple un système de navigation par satellite adéquat);

34. invite les opérateurs à prévoir la formation approfondie des conducteurs et des accompagnateurs, conformément à l'annexe IV du règlement, afin de garantir un traitement correct des animaux;
35. constate que certains États membres disposent de vaisseaux et de ports qui répondent aux normes requises, mais souligne que de mauvaises conditions prévalent toutefois lors du transport maritime, notamment en ce qui concerne le chargement et le déchargement; appelle les États membres à se montrer plus rigoureux lors de leurs procédures de certification et d'approbation pour les navires, à contrôler de manière plus stricte l'état général des animaux avant leur chargement et à inspecter comme il se doit les opérations de chargement, conformément au règlement; invite les États membres à présenter à la Commission un plan détaillé de leurs installations d'inspection; prie la Commission d'établir, de mettre à jour et de diffuser une liste des ports disposant d'installations adéquates pour l'inspection des animaux; invite en outre les autorités compétentes à ne pas approuver les carnets de route qui prévoient de transiter par des ports dépourvus de telles installations; invite les États membres à adapter leurs ports et à garantir le bon entretien leurs navires afin d'améliorer les conditions relatives au bien-être animal dans le domaine du transport maritime des animaux;
36. invite la Commission à approuver des solutions de substitution innovantes concernant les contrôles à l'exportation, conformément à l'article 133, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/429¹, telles que les inspections sur plateforme, qui améliorent le bien-être animal car elles diminuent la densité d'occupation et ne nécessitent pas le déchargement des animaux, réduisant ainsi les temps d'attente;
37. observe que l'exigence en matière de certificats zoosanitaires pour le transport entre États membres incite à tort à choisir des destinations nationales plutôt que les destinations les plus proches possibles; invite la Commission à faire usage de ses pouvoirs au titre de l'article 144, paragraphe 1, du règlement 2016/429, pour adopter un acte délégué et créer une dérogation pour les déplacements qui ne présentent pas de risque important en matière de propagation de maladies;

Durée du transport

38. insiste sur le fait que la durée de transport de tous les animaux ne devrait pas être plus longue que nécessaire, compte tenu des disparités géographiques au niveau des États membres et conformément au considérant 5 du règlement, qui dispose que «pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux [...] soit limité autant que possible», et au considérant 18 de ce même règlement, selon lequel «les voyages de longue durée sont susceptibles d'être plus nuisibles pour le bien-être des animaux que les voyages de courte durée»;
39. insiste pour que la durée de transport des animaux, y compris la durée du chargement et du déchargement, tienne compte des conseils vétérinaires spécifiques à l'espèce

¹ Règlement (UE) 2016/429 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux maladies animales transmissibles et modifiant et abrogeant certains actes dans le domaine de la santé animale («législation sur la santé animale»).

concernée, que le transport soit effectué par voie terrestre, maritime ou aérienne;

40. déplore les violations du règlement qui consistent en une mauvaise application ou en une non-application des règles spécifiques relatives aux animaux non sevrés, comme les veaux, les agneaux, les chevreaux, les poulains et les porcelets, qui reçoivent du lait, et demande l'introduction de mesures plus détaillées visant à garantir la protection pleine et entière du bien-être de ces animaux pendant leur transport;
41. invite les États membres à veiller à ce que les animaux qui ne sont pas encore sevrés soient libérés durant une heure au minimum afin d'être nourris d'électrolytes ou de substituts de lait, et à garantir que leur transport ne dépasse pas huit heures au total;
42. souligne que les documents de planification du transport n'indiquent souvent qu'un toponyme, sans aucune adresse précise pour les lieux d'inspection, d'approvisionnement et de collecte, ce qui complique singulièrement les contrôles;
43. demande, compte tenu de la résolution du Parlement du 12 décembre 2012, que les durées de transport soient aussi courtes que possible, et en particulier que soient évités les voyages de longue et très longue durées et les voyages en dehors des frontières de l'Union, grâce à des stratégies de substitution, telles que des abattoirs locaux ou mobiles économiquement viables, proches des élevages et répartis de manière géographiquement équitable, la promotion des circuits courts de commercialisation ainsi que de la vente directe, le remplacement du transport des animaux reproducteurs par l'utilisation de sperme ou d'embryons et le transport de carcasses et de viande, ainsi qu'au moyen d'initiatives réglementaires ou non réglementaires dans les États membres visant à faciliter l'abattage à la ferme; invite la Commission à établir clairement des restrictions supplémentaires spécifiques concernant les durées de voyage pour le transport de chaque espèce d'animaux vivants ainsi que pour le transport d'animaux non sevrés;
44. remarque que, du fait de diverses exigences et de l'évolution des conditions du marché et des décisions politiques, les petits abattoirs ne sont plus viables sur le plan économique, ce qui a entraîné une diminution globale de leur nombre; prie instamment la Commission et les autorités locales des États membres de soutenir et de favoriser, le cas échéant, la possibilité d'abattoirs locaux ou mobiles et d'installations de transformation de la viande économiquement dans les États membres afin que les animaux soient abattus aussi près que possible de leur lieu d'élevage, ce qui favorise également le maintien l'emploi en zones rurales; invite le Conseil et la Commission à élaborer une stratégie de transition vers un modèle plus régional pour la production de bétail au sein duquel les animaux sont nés, engraisés et abattus dans la même région, dans la mesure du possible et compte tenu des disparités géographiques, au lieu d'être transportés sur des distances extrêmement longues;
45. exhorte la Commission à réfléchir à la manière d'inciter les éleveurs, les abattoirs et l'industrie de la viande à envoyer le bétail à l'abattoir le plus proche afin d'éviter de longs transports d'animaux et de réduire les émissions; invite la Commission à faciliter les solutions innovantes à cet égard, telles que des abattoirs mobiles, tout en garantissant de hauts niveaux de bien-être animal;
46. estime que, dans certains cas, la réduction des durées de transport autorisées,

actuellement énoncées à l'annexe I, chapitre V, du règlement, ne serait pas viable et qu'il conviendrait par conséquent de trouver des solutions aux cas dans lesquels, en raison des conditions géographiques et de l'isolement rural, les animaux doivent être transportés par voie terrestre et/ou maritime en vue de la poursuite de leur production ou pour leur abattage;

47. invite les États membres à permettre, si l'animal est jugé inapte au transport et qu'aucune mesure de premier secours n'est plus disponible, l'abattage directement dans l'exploitation d'élevage ou d'engraissement, afin d'éviter toute souffrance inutile de l'animal;
48. observe que la valeur sociétale et économique d'un animal peut avoir une incidence sur ses conditions de transport; souligne que les conditions de transport des animaux reproducteurs sont de haute qualité dans le secteur équin;
49. appelle la Commission à élaborer une stratégie visant à assurer la transition du transport d'animaux vivants vers le commerce prédominant de viande et de carcasses ainsi que de produits germinaux, compte tenu des conséquences du transport d'animaux vivants sur l'environnement, le bien-être des animaux et la sécurité alimentaire; estime que toute stratégie en ce sens doit prendre en compte les facteurs économiques qui influent sur la décision de privilégier le transport d'animaux vivants; demande à la Commission d'inclure le transport vers les pays tiers dans cette stratégie;
50. demande aux États membres de mettre en place, dans les abattoirs, des programmes d'abattage des animaux qui respectent les rituels religieux, compte tenu du fait qu'une part importante des exportations d'animaux vivants est destinée aux marchés du Moyen-Orient;
51. reconnaît la distorsion actuelle du marché causée par la différence des droits de douane appliqués aux animaux vivants et à la viande, qui incite fortement au commerce des animaux vivants; prie instamment la Commission, aux côtés de ses partenaires commerciaux, d'examiner cette distorsion en vue de réduire le commerce d'animaux vivants et de le remplacer, s'il y a lieu, par le commerce de viande;
52. rappelle que la réglementation en vigueur exige déjà une période de repos à un poste de contrôle agréé après la durée maximale de transport en cas de transport pendant plus de huit heures d'animaux d'élevage des espèces équidés, bovins, ovins, caprins et porcins;

Bien-être animal

53. invite les autorités compétentes des États membres à s'assurer de la présence de vétérinaires officiels aux points de sortie de l'Union, chargés de vérifier que les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage et que les véhicules et/ou les navires respectent les conditions du règlement; observe en particulier que, selon l'article 21 du règlement, les vétérinaires contrôlent les véhicules avant qu'ils ne quittent l'Union pour s'assurer que les animaux n'y sont pas entassés, que la hauteur libre y est suffisante, que lesdits véhicules contiennent de la litière et suffisamment d'eau et de nourriture, et que les dispositifs d'aération et d'approvisionnement en eau fonctionnent correctement;
54. encourage la mise en place, pour tous les trajets, de plans d'urgence qui prévoient par

exemple des poids lourds de remplacement ainsi que des étables de parcage temporaire et qui permettent au transporteur de réagir de manière efficace aux situations d'urgence et de réduire l'incidence de tout retard ou accident sur les animaux transportés à des fins de reproduction ou d'abattage, le transporteur étant déjà soumis à de telles exigences dans le cadre de trajets de longue durée en vertu du règlement;

55. insiste sur le fait que la législation en matière de bien-être animal devrait être fondée sur des données scientifiques et les technologies les plus récentes; déplore que, malgré des recommandations claires de l'Autorité européenne de sécurité des aliments et la demande formulée par le Parlement dans sa résolution de 2012, la Commission n'ait pas actualisé les règles en matière de transport des animaux sur la base des données scientifiques les plus récentes; appelle par conséquent la Commission à mettre à jour les règles applicables en matière de besoins spécifiques sur la base des connaissances scientifiques et des technologies les plus récentes, notamment en ce qui concerne les facteurs tels que la ventilation et le contrôle de la température et de l'humidité suffisants par la climatisation dans tous les véhicules, des systèmes d'abreuvement adaptés et des aliments liquides, en particulier pour les animaux non sevrés, des densités de charge animale réduites et la hauteur libre suffisante, et l'adaptation des véhicules aux besoins de chaque espèce; souligne l'avis de l'EFSA qui conclut 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;
56. fait part de son inquiétude face aux trajets durant lesquels les animaux sont abreuvés avec de l'eau contaminée impropre à la consommation ou sont privés de tout accès à l'eau à cause d'un dysfonctionnement ou du mauvais positionnement des dispositifs d'abreuvement; souligne la nécessité de garantir que les véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants transportent une quantité d'eau suffisante durant les trajets et, en tout état de cause, un approvisionnement en eau adapté aux besoins spécifiques des espèces d'animaux transportés et à leur nombre;
57. se félicite du fait que la Commission s'est engagée à créer des indicateurs en matière de bien-être animal, qui devraient favoriser l'obtention de meilleurs résultats en matière de bien-être animal durant le transport; estime qu'elle devrait mettre au point ces indicateurs sans délai pour qu'ils puissent être utilisés en complément des exigences législatives actuelles;
58. demande à la Commission de faire en sorte que toute révision de la législation régissant le bien-être des animaux pendant le transport repose sur des indicateurs objectifs scientifiquement fondés pour éviter que ne soient prises des décisions arbitraires entraînant des répercussions économiques injustifiées pour les secteurs de l'élevage;
59. insiste sur le fait que les agriculteurs ont, en vertu du droit de l'Union, la responsabilité juridique de veiller à ce que leurs animaux ne soient pas blessés, maltraités ou soumis à une souffrance inutile au cours de leur transport;
60. insiste sur le fait que les violations constatées sont souvent dues à l'inadéquation des systèmes de ventilation installés dans les véhicules utilisés pour le transport routier d'animaux vivants sur de longues distances; rappelle que, dans de telles circonstances, les animaux sont confinés dans des espaces réduits dont les températures extrêmes

dépassent largement le spectre thermique et les limites de tolérance prévus par le règlement;

61. invite la Commission à garantir que les animaux sont étourdis, sans exception, avant l'abattage rituel religieux dans tous les États membres;
62. regrette que les compartiments destinés aux animaux n'offrent pas toujours un espace suffisant pour permettre une ventilation adéquate à l'intérieur des véhicules et que les mouvements naturels des animaux soient entravés, contraignant souvent ces derniers à adopter des positions non naturelles pendant de longues périodes, ce qui est en violation manifeste des spécifications techniques établies par l'article 6 et l'annexe I, chapitre II, point 1.2., du règlement;
63. estime qu'il est nécessaire d'imposer la présence de vétérinaires à bord des navires utilisés pour le transport d'animaux vivants, de signaler le nombre d'animaux morts durant le voyage, d'en tenir compte et de mettre au point des plans d'urgence pour lutter contre les situations en mer qui peuvent avoir des conséquences néfastes sur le bien-être des animaux transportés;
64. relève que les agriculteurs, les transporteurs et les autorités compétentes dans les divers États membres interprètent et appliquent différemment le règlement (CE) n° 1/2005, notamment quant à l'aptitude des animaux à voyager; invite la Commission à réviser le règlement afin de préciser les exigences liées au transport le cas échéant; exhorte la Commission et les États membres à veiller à ce que le règlement soit harmonisé et appliqué de manière uniforme dans toute l'Union afin de garantir la mise en œuvre de critères identiques, tout particulièrement en ce qui concerne l'aptitude des animaux à voyager;
65. appelle la Commission à établir une définition complète de la notion d'aptitude au transport des animaux et à élaborer des lignes directrices pratiques afin d'évaluer cette aptitude; invite les États membres à prévoir des activités de sensibilisation et d'information, notamment des formations solides, régulières et obligatoires, des contenus éducatifs et des certificats à l'attention des conducteurs, des transporteurs, des négociants, des centres de rassemblement, des abattoirs, des vétérinaires, des agents aux frontières et de tout autre opérateur intervenant dans le transport des animaux afin de réduire le nombre élevé d'infractions à cet égard dans les États membres; invite les opérateurs à veiller à ce que les conducteurs et les accompagnateurs suivent une formation approfondie, conformément à l'annexe IV du règlement;
66. demande des contrôles stricts afin d'éviter le transport d'animaux malades, fragiles ou de faible poids ou en lactation, ainsi que de femelles en gestation ou dont la durée de sevrage est insuffisante;
67. souligne que le règlement (CE) n° 1/2005 exige déjà que les animaux soient abreuvés et nourris et qu'ils aient la possibilité de se reposer à des intervalles appropriés lors de voyages plus longs, en fonction de leur espèce et de leur âge; invite instamment la Commission à contrôler plus efficacement la mise en œuvre intégrale et harmonisée de ces exigences juridiques par tous les États membres de l'Union;
68. souligne la nécessité pour les États membres de veiller à ce que le transport des animaux

soit correctement organisé, en fonction des conditions météorologiques et du type de transport; invite les États membres à veiller à ce que les carnets de route et les plans de transport ne soient approuvés que si les prévisions météorologiques n'indiquent pas de températures supérieures à 30 °C tout au long du trajet;

69. souligne que, lorsque les animaux doivent être déchargés pour une période de repos de 24 heures dans des pays tiers, l'organisateur doit trouver un lieu de repos doté d'installations équivalentes à celles d'un poste de contrôle de l'Union; invite les autorités compétentes à inspecter régulièrement ces installations et à ne pas valider les carnets de route s'il n'a pas été confirmé que le lieu de repos proposé dispose d'installations équivalentes à celles de l'Union;
70. invite les États membres à veiller à ce que la planification des transports comprenne la preuve d'une réservation à un poste de contrôle, comprenant de la nourriture, de l'eau et de la litière fraîche; invite la Commission à définir les exigences en ce qui concerne l'emplacement et les installations des lieux de repos;
71. reconnaît que la réduction des densités de charge animale et les pauses effectuées durant les voyages pour permettre aux animaux de se reposer ont des conséquences économiques négatives pour les opérateurs qui peuvent nuire à la manipulation attentive des animaux transportés; invite la Commission à favoriser les incitations à la manipulation attentive des animaux transportés;
72. invite les États membres à améliorer la comptabilité des exploitations en ce qui concerne les périodes de gestation;
73. invite la Commission à formuler, à partir de constatations scientifiques, des lignes directrices relatives à l'eau destinée aux animaux transportés dans des cages et aux conditions de transport des poulets, de manière à promouvoir un niveau élevé de bien-être;
74. rappelle que les États membres sont tenus de trouver des solutions qui respectent les droits des animaux pour la fin de la vie ou du cycle de production de ces derniers;

Soutien économique

75. préconise une utilisation plus étendue de la mesure de développement rural que constituent les «paiements en faveur du bien-être des animaux», conformément à l'article 33 du règlement (UE) n° 1305/2013¹, qui soutient les engagements allant au-delà des normes obligatoires applicables en matière de bien-être des animaux;
76. réclame, dans la perspective de la prochaine réforme de la PAC, le maintien et le renforcement du lien entre les paiements au titre de la PAC et de meilleures conditions de bien-être animal, qui respectent pleinement ou aillent au-delà des normes établies dans le règlement (CE) n° 1/2005;
77. demande instamment que soient soutenues des mesures visant à assurer une répartition équilibrée des centres d'abattage dans les États membres, qui garantisse la prise en

¹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 347.

compte des cheptels dans les différentes régions;

Pays tiers

78. est préoccupé par les informations persistantes faisant état de problèmes en matière de transport et de bien-être animal dans certains pays tiers; observe que, dans certains pays tiers qui importent des animaux depuis l'Union, l'abattage entraîne des souffrances aiguës et prolongées et viole régulièrement les normes internationales relatives au bien-être lors de l'abattage établies par l'OIE; reconnaît que la demande des pays tiers porte souvent sur des animaux vivants, mais appelle la Commission et les États membres à favoriser une transition vers le transport de viande ou de carcasses, plutôt que d'animaux vivants, à destination des pays tiers, ainsi que le transport de sperme ou d'embryons plutôt que d'animaux reproducteurs;
79. invite la Commission, lors des négociations commerciales bilatérales menées avec des pays tiers, à exiger le respect 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;
80. regrette que les niveaux d'exigence appliqués par certains pays tiers soient inférieurs à ceux de l'Union; appelle la Commission à renforcer les exigences actuelles vis-à-vis des partenaires commerciaux de l'Union de manière à garantir un niveau de protection au moins identique à celui visé par les normes de l'Union, notamment s'agissant du commerce et du transport d'animaux; invite les États membres qui exportent vers des pays tiers à collaborer avec les autorités locales pour améliorer les normes en matière de bien-être animal;
81. appelle de ses vœux le respect intégral et constant de l'arrêt rendu en 2015 par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-424/13, dans lequel la Cour a établi que, pour le transport d'animaux impliquant un voyage de longue durée qui débute sur le territoire de l'Union et se poursuit en dehors de ce territoire, le transporteur, pour être autorisé à partir, doit présenter un carnet de route réaliste au regard respect du règlement, notamment en ce qui concerne les prévisions météorologiques; invite les autorités compétentes à ne pas approuver les carnets de route lorsque, conformément à l'arrêt rendu par la Cour, les animaux doivent être déchargés pour une période de repos de 24 heures dans des pays tiers, à moins que l'organisateur ait trouvé un lieu de repos doté d'installations équivalentes à celles d'un poste de contrôle; rappelle à cet égard que la seule liste existante des étables présentes sur les itinéraires traversant des pays tiers date de 2009 et ne comporte généralement aucune adresse précise, ce qui complique sérieusement la réalisation des contrôles nécessaires et conformes au droit européen; invite les vétérinaires officiels aux points de sortie de l'Union à vérifier, comme le requiert le règlement (CE) n° 1/2005, que les dispositions du règlement sont respectées avant que les véhicules ne quittent l'Union;
82. rappelle en outre, à cet égard, la proposition de la Commission concernant l'adoption d'une directive sur la protection des personnes dénonçant les infractions au droit de l'Union (lanceurs d'alerte) (COM(2018)0218), en particulier vis-à-vis des contrôles vétérinaires;
83. déplore les retards souvent importants pris aux frontières et aux ports, et attire

l'attention sur la détresse et la souffrance accrues que cela engendre pour les animaux; invite les États membres voisins de pays tiers à prévoir des zones de repos pour permettre aux animaux d'être déchargés, de recevoir de la nourriture, de l'eau et des soins vétérinaires, et de se reposer afin que les carnets de route puissent être correctement remplis, et à ouvrir, à leurs postes-frontière, des voies rapides dédiées aux transports d'animaux, dotées d'un personnel adéquat et librement franchissables, afin de réduire les délais d'attente sans diminuer la qualité des contrôles sanitaires et douaniers aux frontières; invite également les États membres à mieux coopérer en ce qui concerne l'organisation du transport d'animaux, afin d'éviter que de trop nombreux véhicules n'arrivent en même temps pour être contrôlés aux frontières;

84. appelle la Commission à améliorer la coopération et la communication entre les autorités compétentes dans tous les États membres et les pays tiers, y compris en intensifiant l'assistance mutuelle et l'échange d'informations, afin de réduire les problèmes en matière de bien-être des animaux liés à une mauvaise administration, ce qui permettrait aux exportateurs de satisfaire à l'ensemble des exigences administratives; demande à la Commission de favoriser le bien-être des animaux à l'échelle internationale et de prendre des initiatives visant à sensibiliser davantage les pays tiers sur ce sujet;
85. demande à la Commission de faire pression sur les pays de transit qui érigent des obstacles bureaucratiques et de sécurité et retardent inutilement le transport des animaux vivants;
86. invite les États membres et la Commission à porter une attention particulière aux infractions en matière de bien-être animal durant les transports maritimes et fluviaux vers des pays tiers et d'évaluer les éventuelles violations de la législation, comme lorsque les navires jettent illégalement des cadavres d'animaux (dont les marques à l'oreille sont souvent coupées) dans la Méditerranée étant donné qu'il est souvent impossible de s'en débarrasser dans les ports de destination;
87. rappelle la décision 2004/544/CE du Conseil relative à la signature de la convention européenne sur la protection des animaux en transport international¹, qui s'applique aux transports suivants: entre deux États membres en passant par le territoire d'un pays tiers, entre un État membre et un pays tiers, entre deux États membres directement;
88. souligne qu'à moins que les normes de pays tiers en matière de transport des animaux soient cohérentes avec celles de l'Union et que leur mise en œuvre suffise à garantir le plein respect du règlement, le transport d'animaux vivants vers ces pays devrait faire l'objet d'accords bilatéraux afin d'atténuer ces différences ou être interdit s'il n'est pas possible d'y parvenir;
89. rappelle aux États membres qu'ils peuvent, selon une jurisprudence constante², adopter des directives nationales plus strictes en ce qui concerne la protection des animaux lors de leur transport, tant que ces directives sont conformes à l'objectif principal du

¹ JO L 241 du 13.7.2004, p. 21.

² Arrêt de la Cour (première chambre) du 14 octobre 2004 – affaire C-113/02, Commission des Communautés européennes contre Royaume des Pays-Bas, et arrêt de la Cour (troisième chambre) du 8 mai 2008 – affaire C-491/06, Danske Svineproducenter contre Justitsministeriet.

règlement (CE) n° 1/2005;

90. Demande à la Commission européenne de promouvoir l'échange de bonnes pratiques et des mesures d'équivalence réglementaire en matière de transport des animaux vivants avec les pays tiers;
91. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes européenne, à l'Autorité européenne de sécurité des aliments, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

Le présent rapport fournit des informations sur le degré de mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 qui régit la protection et le bien-être des animaux pendant le transport. Il formule plusieurs recommandations visant à améliorer son application, qui reste insuffisante et varie grandement d'un État membre à l'autre.

Principales constatations¹

1. Mise en œuvre insuffisante

1.1. Données incomplètes, incohérentes et peu fiables ne permettant pas l'analyse de la mise en œuvre

Les États membres abordent la question de la collecte des données de manières si différentes qu'il est difficile de réaliser une analyse cohérente de la mise en œuvre du règlement. De plus, comme le signale le rapport spécial de la Cour des comptes européenne de 2018 sur le bien-être animal dans l'Union, la Commission a reconnu que les données rapportées par les États membres ne sont pas complètes, cohérentes, fiables ni suffisamment détaillées pour permettre de tirer des conclusions sur le respect des règles à l'échelle de l'Union².

Le système TRACES (la plateforme en ligne de l'Union permettant de suivre les mouvements transfrontaliers d'animaux sur de longues distances à l'intérieur de l'Union) contient des outils d'information et de notification que les autorités pourraient utiliser pour cibler les inspections des transports d'animaux. La Cour des comptes, comme précisé dans son rapport spécial, a conclu que les autorités des États membres responsables des inspections des transports n'ont que rarement utilisé les informations provenant de TRACES pour cibler leurs inspections.

Par ailleurs, le registre relatif au respect des lignes directrices en matière d'aptitude dans les États membres n'a que récemment commencé à fournir des données analysables (seules les données pour les années 2014, 2015 et, depuis peu, 2016 ont été publiées), de sorte que l'on constate une insuffisance de données publiques et de bons indicateurs aux fins de l'amélioration du bien-être animal pendant le transport d'animaux vivants. Les différences entre les États membres, comme le révèle une analyse des rapports d'inspection des États membres, sont particulièrement frappantes au niveau du nombre d'inspections réalisées, qui varie de zéro (!) à plusieurs millions (!) par an, et du taux d'infractions constatées, qui s'échelonne de zéro à 16,6 %. Cette constatation laisse supposer que les États membres

¹ Ces constatations se fondent notamment sur deux études commandées par le service de recherche du Parlement européen, intitulées «Implementation of Regulation (EC) n° 1/2005 (2009-2015), with a focus on data recording» (mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 (2009-2015), notamment en matière d'enregistrement des données) et «Compliance with the technical rules on fitness for transport set out in Annex I to Regulation (EC) No 1/2005 on the protection on animals during transport» (respect des règles techniques d'aptitude au transport établies à l'annexe I du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport).

² Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 98/58/CE du Conseil concernant la protection des animaux dans les élevages (COM(2016)558 final du 8.9.2016) et procès-verbal des réunions des points de contact nationaux pour le bien-être des animaux durant le transport.

emploient des stratégies différentes en matière d'inspection, avec par exemple des inspections aléatoires ou basées sur le risque.

La nécessité de normes minimales communes est évidente pour permettre une collecte de données plus harmonisée et l'évaluation des paramètres examinés.

1.2. Augmentation des trajets longs et très longs

Chaque année, des millions d'animaux sont transportés entre les États membres et vers des pays tiers sur de grandes distances, pour la reproduction ou l'abattage. Ces voyages sont une source de stress pour les animaux car ils les exposent des heures durant à des conditions difficiles, telles qu'un espace réduit, des variations de température, une disponibilité limitée de nourriture et d'eau, et les mouvements du véhicule. Les risques au cours du transport sont liés à des facteurs divers, tels que la qualité de la conduite, la présence d'équipements appropriés et des variations inattendues des conditions routières ou météorologiques, et il est par conséquent possible que les animaux, dont l'aptitude au voyage a été confirmée au site de départ, tombent malades ou soient blessés durant le transport. Il a toutefois été établi que les contrôles des animaux avant et après le voyage sont beaucoup plus courants que les contrôles durant le transport. La plupart des contrôles sont réalisés à l'abattoir et concernent principalement des transports sur de courtes distances.

Votre rapporteur est préoccupé par le nombre consternant d'informations faisant état de l'utilisation de véhicules inadaptés pour transporter des animaux vivants, tant par voie terrestre que maritime. En particulier, en ce qui concerne le commerce avec des pays tiers, les animaux subissent des souffrances supplémentaires du fait de trajets très longs qui comprennent des arrêts de longue durée aux frontières pour le contrôle des documents, des véhicules et des animaux. Les mauvaises conditions lors du transport maritime sont une cause d'inquiétude supplémentaire. Les États membres devraient faire preuve de plus de rigueur dans leurs procédures de certification et d'approbation pour les navires et améliorer les contrôles de l'aptitude des animaux avant leur chargement. Votre rapporteur est également d'avis que la Commission devrait fournir une liste des ports disposant d'installations adéquates pour l'inspection des animaux.

De plus, il convient de mettre en place, pour tous les trajets, des plans d'urgence qui permettent au transporteur de réagir de manière efficace aux situations d'urgence et de réduire l'incidence de tout retard ou accident sur les animaux.

2. Nécessité d'une mise en œuvre plus stricte et harmonisée

2.1. Sanctions efficaces et dissuasives

Une mise en œuvre plus stricte et harmonisée, assortie de sanctions efficaces et dissuasives, est essentielle pour améliorer le bien-être des animaux pendant le transport. Malheureusement, en ce qui concerne le système de sanctions, il semble que la Commission ait ignoré la résolution du Parlement du 12 décembre 2012. Elle a également ignoré la demande de vérifier l'absence d'incompatibilités entre le règlement et les exigences juridiques applicables dans chaque État membre.

Afin d'améliorer la mise en œuvre du règlement, les infractions répétées devraient donner lieu à des poursuites, à des sanctions comprenant la confiscation des véhicules, et à une formation

obligatoire pour les personnes responsables du bien-être et du transport des animaux.

Il est rappelé que le règlement confère des pouvoirs d'exécution importants aux États membres, y compris celui d'exiger des transporteurs qu'ils mettent en place des systèmes visant à prévenir la répétition des infractions et celui de suspendre ou de retirer l'autorisation d'un transporteur.

2.2. Utilisation des technologies les plus récentes pour vérifier les carnets de route

Les autorités compétentes devraient coopérer afin de renforcer l'application des règles en vigueur grâce à la technologie. La technologie pourrait notamment les aider à créer un circuit de retour d'information en temps réel entre l'État membre de départ et celui de destination. Lorsque des animaux partis en bonne santé arrivent en mauvaise santé, l'entreprise exportatrice doit immédiatement être pénalisée.

3. Mise à jour du règlement sur la base des connaissances scientifiques et des technologies les plus récentes

La législation en matière de bien-être animal devrait être fondée sur les données scientifiques et les technologies les plus récentes. Malgré des recommandations claires de l'Autorité européenne de sécurité des aliments et la demande formulée par le Parlement dans sa résolution adoptée en 2012, la Commission n'a malheureusement pas actualisé les règles en matière de transport des animaux sur la base des données scientifiques les plus récentes. Ces règles devraient être mises à jour dès que possible, notamment en ce qui concerne la ventilation et le refroidissement suffisants dans tous les véhicules, des systèmes d'abreuvement adaptés, en particulier pour les animaux non sevrés, et la hauteur libre spécifique.

3.1. Définition de la notion d'aptitude

L'utilisation de l'aptitude au transport au moment du chargement en tant que critère de sélection est un facteur essentiel pour le bien-être des animaux durant le transport, car les risques en matière de bien-être sont accrus pour les animaux blessés ou malades. Il est essentiel d'inspecter chaque animal avant son chargement afin de déterminer son aptitude au transport et de traiter les animaux qui ne sont pas aptes sur le site d'origine. Les audits réalisés entre 2007 et 2017 par la Commission dans divers États membres font presque systématiquement état d'un non-respect des règles en matière d'aptitude. La question de l'aptitude représente la plus grande part des infractions constatées (suivie par les problèmes de documentation). De plus, comme cela a déjà été indiqué, le registre relatif au respect des lignes directrices en matière d'aptitude par les États membres n'a que récemment commencé à fournir des données analysables, de sorte qu'on constate une insuffisance de données publiques et de bons indicateurs.

La Commission devrait établir une définition complète de la notion d'aptitude et prévoir des formations solides à l'attention des agriculteurs, des conducteurs et des vétérinaires afin de réduire le nombre élevé d'infractions à cet égard dans les États membres.

4. Soutien économique

La PAC subordonne les paiements agricoles à des niveaux minimaux de bien-être animal, et

la politique de développement rural encourage les agriculteurs à adopter des normes plus élevées. En particulier, l'article 33 du règlement (UE) n° 1305/2013 prévoit la mesure de développement rural «paiements en faveur du bien-être des animaux» qui soutient les engagements allant au-delà des normes obligatoires applicables en matière de bien-être des animaux. La Cour des comptes, dans son rapport spécial de 2018, signale toutefois que cette mesure n'est pas assez largement utilisée par les États membres. Dix d'entre eux n'y ont même pas du tout recours.

La réforme à venir de la PAC devrait préserver et renforcer le lien entre les paiements au titre de la PAC et de meilleures conditions de bien-être animal, qui respectent pleinement ou aillent au-delà des normes établies dans le règlement n° 1/2005.

5. Réduction de la durée de transport des animaux

Il est rappelé que le considérant 5 du règlement indique que «pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux [...] soit limité autant que possible»

5.1. Stratégies de substitution au transport d'animaux vivants

D'une manière générale, les durées de transport devraient être réduites autant que possible, notamment en ce qui concerne les voyages longs et très longs. Le meilleur moyen d'y parvenir serait l'emploi de stratégies de substitution, telles que des abattoirs locaux économiquement viables, le remplacement du transport des animaux reproducteurs par l'utilisation de sperme ou d'embryons, le transport de carcasses et de viande, ainsi que des initiatives législatives dans les États membres visant à faciliter l'abattage à la ferme.

Il convient de garder à l'esprit 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. Par conséquent, la Commission devrait soutenir, le cas échéant, la construction d'abattoirs économiquement viables dans les États membres afin que les animaux soient abattus aussi près que possible de leur lieu d'élevage. Il convient de développer une stratégie en vue d'une transition du transport d'animaux vivants vers le commerce exclusif de viande et de carcasses, compte tenu des conséquences du transport d'animaux vivants sur l'environnement, le bien-être des animaux et la sécurité alimentaire.

5.2. Cohérence des normes des pays tiers avec celles de l'Union en matière de transport d'animaux

Étant donné que les normes appliquées par les pays tiers ne sont pas aussi élevées que celles de l'Union, la Commission devrait renforcer les exigences actuelles vis-à-vis des partenaires commerciaux de l'Union, notamment s'agissant du commerce d'animaux. Il est également nécessaire d'améliorer la coopération et la communication entre les autorités compétentes dans tous les États membres et dans les pays tiers afin de réduire les problèmes en matière de bien-être animal liés à une mauvaise administration.

Les informations faisant état de périodes d'attente extrêmement longues et pénibles aux frontières sont consternantes. Afin d'améliorer cette situation, il est suggéré que les États membres qui ont des frontières avec des pays tiers ouvrent à leurs postes frontières, des voies

rapides dédiées aux transports d'animaux afin de réduire les délais d'attente. De plus, les États membres et la Commission devraient porter une attention particulière aux infractions en matière de bien-être animal durant les voyages maritimes vers des pays tiers.

Le respect de l'arrêt rendu en 2015 par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-424/13 devrait être plein et cohérent. Dans cette affaire, la Cour a établi que, pour le transport d'animaux impliquant un voyage de longue durée qui débute sur le territoire de l'Union et se poursuit en dehors de ce territoire, le transporteur, pour être autorisé à partir, doit présenter un carnet de route réaliste et précis, de sorte que le respect du règlement (CE) n° 1/2005 puisse être vérifié.

Votre rapporteur est d'avis que le transport d'animaux vivants vers des pays tiers devrait être interdit à moins que les normes en matière de transport de ces pays soient cohérentes avec celles de l'Union.

Conclusions et recommandations

Votre rapporteur estime qu'il est important que les recommandations pratiques ci-après soient mises en place:

- les durées de transport devraient être réduites autant que possible, notamment en ce qui concerne les trajets longs et très longs; le meilleur moyen d'y parvenir serait l'emploi de diverses stratégies de substitution, telles que des abattoirs locaux économiquement viables, le remplacement du transport des animaux reproducteurs par l'utilisation de sperme ou d'embryons, ainsi que le transport de carcasses et de viande;
- il est recommandé à la Commission de mettre à jour les règles sur la base des connaissances scientifiques et des technologies les plus récentes;
- la Commission devrait établir une définition complète de la notion d'aptitude et prévoir des formations à l'attention des agriculteurs, des conducteurs et des vétérinaires afin de réduire le nombre élevé d'infractions à cet égard;
- la prochaine réforme de la PAC devrait préserver et renforcer le lien entre les paiements au titre de la PAC et de meilleures conditions de bien-être animal, qui respectent pleinement ou aillent au-delà des normes établies dans le règlement n° 1/2005;
- il est recommandé d'interdire le transport d'animaux vivants vers des pays tiers à moins que les normes en matière de transport de ces pays soient cohérentes avec celles de l'Union.

13.12.2018

AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE

à l'intention de la commission de l'agriculture et du développement rural

sur le rapport d'exécution concernant le règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (2018/2110(INI))

Rapporteuse pour avis (*): Karin Kadenbach

(*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur

SUGGESTIONS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission de l'agriculture et du développement rural, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. relève que tous les ans, des millions d'animaux vivants sont transportés à des fins d'abattage ou de reproduction au sein de l'Union et depuis l'Union vers des pays tiers; remarque que, lorsqu'il a été correctement mis en œuvre et appliqué, le règlement (CE) n° 1/2005¹ a eu des incidences positives sur le bien-être des animaux pendant le transport; accueille favorablement les lignes directrices de la Commission à ce sujet, mais regrette qu'elles et certaines des actions prévues par la Commission aient eu jusqu'à cinq ans de retard²; remarque que de graves problèmes persistent en matière de transport et que garantir le respect du règlement semblerait être la principale préoccupation des personnes qui contribuent à sa mise en œuvre;
2. regrette que certains problèmes liés au règlement (CE) n° 1/2005 ne soient pas encore résolus, tels que le surpeuplement, l'insuffisance de la hauteur libre, l'absence d'arrêts requis pour le repos, le ravitaillement et l'abreuvement, une aération et des installations

¹ 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 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1).

² Rapport spécial n° 31/2018 du 14 novembre 2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre».

d'abreuvement inadaptées, le transport par une chaleur extrême, le transport d'animaux inaptes, le transport de veaux non sevrés, la nécessité d'établir le stade de gestation des animaux vivants, le degré de contrôle des carnets de route, la relation manquement–mise en application–sanction, l'incidence «contrastée» de la formation, de l'éducation et de la certification et l'insuffisance de la litière, comme l'ont également montré le rapport spécial n° 31/2018¹ de la Cour des comptes européenne ainsi que des organisations non gouvernementales dans des plaintes déposées auprès de la Commission; demande que des progrès soient réalisés dans les domaines précités;

3. invite les États membres et les transporteurs à déployer de plus grands efforts pour faire appliquer et respecter le règlement (CE) n° 1/2005 et demande instamment à la Commission d'initier des procédures d'infraction à l'encontre des États membres ne respectant pas le règlement, afin de protéger le bien-être animal et de garantir une concurrence loyale;
4. convient avec la Commission qu'il est de bonne pratique pour les autorités compétentes d'inspecter tous les lots destinés à des pays tiers lors du chargement²; est d'avis qu'une proportion des lots destinés à l'Union devraient également être inspectés lors du chargement; observe que, pendant le chargement, les autorités compétentes devraient contrôler le respect des conditions du règlement relatives à la surface de plancher et à la hauteur libre, ainsi que le bon fonctionnement des systèmes d'aération, des systèmes d'approvisionnement en eau et des installations d'abreuvement, et vérifier que celles-ci sont adaptées aux espèces transportées, qu'aucun animal inapte n'est chargé et que les animaux disposent d'aliments et de litières en quantité suffisante;
5. se déclare préoccupé par le fait que le chargement des animaux sur les navires de transport du bétail est souvent brutal; invite les autorités compétentes inspecter minutieusement les animaux avant le chargement afin de garantir qu'ils sont aptes à poursuivre leur voyage et de vérifier que le chargement est mené dans le respect de l'article 20 du règlement (CE) n° 1/2005, sans mouvements brutaux ni l'usage régulier des bâtons et aiguillons électriques; invite les autorités compétentes à ne pas approuver les carnets de route qui prévoient le passage par des ports n'utilisant pas d'installations permettant une inspection correcte des animaux avant le chargement;
6. souligne que les souffrances des animaux pendant le transport donnent lieu à une grande agitation et indignation sociales; note que le 21 septembre 2017, la Commission a reçu plus d'un million de signatures pour la campagne #StopTheTrucks, dans laquelle les citoyens européens demandaient d'arrêter le transport à longue distance;
7. considère que les lacunes constatées dans l'application du règlement (CE) n° 1/2005 illustrent clairement la nécessité de redoubler d'efforts pour prévenir les incidents graves qui ont des répercussions importantes sur le bien-être des animaux et pour poursuivre en justice leurs auteurs;

¹ Rapport spécial n° 31/2018 du 14 novembre 2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre».

² «Rapport final d'une étude effectuée aux Pays-Bas entre le 20 février 2017 et le 24 février 2017 afin d'évaluer le bien-être animal pendant le transport vers des pays tiers», Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, 2017.

8. invite la Commission à réviser le règlement (CE) n° 1/2005, conformément au considérant 11 dudit règlement, afin de l'aligner sur les connaissances scientifiques actuelles;
9. attire l'attention sur les nombreuses questions parlementaires, lettres et plaintes que les députés au Parlement européen ont adressées à la Commission, mettant en évidence les violations systématiques du règlement et condamnant les conditions inacceptables auxquelles sont soumis les animaux vivants pendant leur transport au sein de l'Union et vers des pays tiers, provoquant chez eux stress, douleur, détresse et souffrance;
10. déplore les violations du règlement qui consistent en une mauvaise application des règles relatives aux animaux non sevrés, comme les veaux, les agneaux, les chevreaux, les porcelets et les poulains qui reçoivent du lait, et demande l'introduction de mesures plus détaillées visant à garantir la protection pleine et entière du bien-être de ces animaux pendant leur transport;
11. insiste pour que la durée de transport des animaux soit limitée à huit heures, y compris le temps de chargement et compte tenu des recommandations vétérinaires spécifiques à chaque espèce, que le transport soit effectué par voie terrestre, maritime ou aérienne; considère que la durée du transport des animaux non sevrés ne devrait pas dépasser quatre heures;
12. déplore le fait que, malgré des recommandations claires de l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA), certaines parties du règlement ne sont pas en adéquation avec les connaissances scientifiques actuelles sur le bien-être animal, comme l'exige le règlement; appelle ainsi à réviser et à améliorer les règles concernant:
 - l'aération et la climatisation dans tous les véhicules/navires,
 - des abreuvoirs appropriés, en particulier pour les animaux non sevrés,
 - le transport d'animaux inaptes,
 - l'augmentation de la hauteur libre minimum,
 - la réduction des densités d'élevage;
13. souligne que le règlement (CE) n° 1/2005 exige que les animaux soient abreuvés et nourris et aient la possibilité de se reposer à des intervalles appropriés lors de voyages plus longs, en fonction de leur espèce et de leur âge; invite instamment la Commission à mieux contrôler la mise en œuvre intégrale et harmonisée de ces exigences juridiques par tous les États membres de l'Union;
14. déplore les retards souvent importants pris aux frontières, où le manque de repos, d'eau et de services vétérinaires peut également engendrer des problèmes supplémentaires pour le bien-être et la santé des animaux, notamment des souffrances et des décès; invite les États membres à garantir que les organisateurs planifient mieux leurs trajets et souligne la nécessité d'améliorer la communication parmi les autorités nationales des différents États membres afin de lutter contre la concentration aux frontières de camions transportant des animaux;

15. remarque que garantir le respect du règlement est particulièrement malaisé lorsqu'un voyage traverse plusieurs États membres et lorsque plusieurs États membres sont responsables de l'approbation du carnet de route ainsi que de l'octroi d'une autorisation au transporteur et d'un certificat d'aptitude professionnelle au conducteur; demande à tous les États membres qui découvrent des infractions d'en informer dès que possible les autres États membres concernés; fait remarquer que l'article 26 du règlement (CE) n° 1/2005 confère d'importants pouvoirs d'exécution aux États membres, notamment la capacité de suspendre ou de retirer l'autorisation d'un transporteur en cas d'infraction sévère, d'exiger du transporteur concerné qu'il mette en place des systèmes visant à empêcher que l'infraction ne se reproduise et de soumettre le transporteur à des contrôles supplémentaires, par exemple en imposant la présence d'un vétérinaire lors du chargement des animaux; est préoccupé par le fait que, dans de nombreux États membres, ces pouvoirs ne soient pas correctement utilisés et leur usage ne soit pas contrôlé; demande aux États membres recevant des notifications de violations d'agir en conséquence sans délai en vue d'empêcher que les violations ne se reproduisent;
16. regrette que le nombre de contrôles réalisés par les autorités nationales compétentes en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 ait diminué, bien que le nombre de lots d'animaux vivants acheminés dans l'Union ait augmenté¹; invite les États membres à augmenter sensiblement le nombre minimal de contrôles des transports d'animaux vivants afin de garantir le bien-être des animaux;
17. se dit préoccupé par les conditions du transport dans les pays tiers; demande aux États membres et aux transporteurs de respecter scrupuleusement l'arrêt de la Cour de justice indiquant que le règlement (CE) n° 1/2005 devrait s'appliquer également à l'exportation vers des pays tiers², jusqu'à la destination finale; demande aux États membres de réaliser davantage de contrôles aux points de sortie du territoire de l'Union afin de vérifier que tous les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage au-delà des frontières de l'Union;
18. appelle la Commission à veiller à ce que les États membres augmentent et intensifient les contrôles officiels des transports d'animaux vivants et fassent part de leurs conclusions de manière détaillée et transparente; exhorte à cet effet la Commission à rendre le système Traces disponible au grand public;
19. souligne combien il importe d'offrir aux conducteurs une formation, une éducation et un certificat d'aptitude afin d'améliorer le bien-être des animaux durant le transport; invite les États membres, avec le soutien de la Commission, à garantir l'existence de formations adaptées et harmonisées pour les opérateurs concernés;
20. demande aux autorités compétentes des États membres de s'assurer de la présence, aux points de sortie du territoire de l'Union, de vétérinaires officiels chargés de vérifier que les véhicules utilisés pour le transport des animaux comportent des compartiments suffisamment spacieux pour garantir l'absence de surpeuplement, que la litière, la nourriture et l'eau sont disponibles en quantités proportionnelles aux espèces et au nombre

¹ Étude – «Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes – évaluation de la mise en œuvre européenne», service de recherche du Parlement européen, 2018, p. 31.

² Arrêt de la Cour de justice du 23 avril 2015, *Zuchtvieh-Export GmbH/Stadt Kempten*, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

d'animaux transportés, et que les systèmes de ventilation et d'abreuvement des animaux fonctionnent correctement;

21. exhorte la Commission à réfléchir à la manière d'inciter les éleveurs, les abattoirs et l'industrie de la viande à envoyer le bétail à l'abattoir le plus proche afin d'éviter de longs transports d'animaux et de réduire les émissions; invite la Commission à faciliter les solutions innovantes à cet égard, telles que des abattoirs mobiles, tout en garantissant de hauts niveaux de bien-être animal;
22. considère que le transport de viande et non d'animaux vivants peut considérablement améliorer le bien-être animal ainsi que diminuer le volume de transport afférent, ce qui aurait également une incidence positive sur l'environnement; invite les États membres et les transporteurs à développer des stratégies visant à remplacer le transport d'animaux vivants par le transport des seuls produits carnés et carcasses;
23. invite la Commission à définir les exigences en ce qui concerne l'emplacement et les installations des lieux de repos;
24. regrette que des véhicules et navires de transport du bétail impropres au transport d'animaux aient été indûment agréés; reconnaît que les exigences visées aux articles 20 et 21 du règlement (CE) n° 1/2005 quant au transport sur des navires de transport du bétail sont souvent ignorées; demande aux États membres de ne pas octroyer ou renouveler l'agrément aux véhicules et navires de transport du bétail qui ne respectent pas les critères établis par le règlement (CE) n° 1/2005, et de mener de manière approfondie les inspections avant le chargement requises;
25. note qu'il est possible que les agriculteurs, les transporteurs et les autorités compétentes dans les divers États membres interprètent différemment le règlement (CE) n° 1/2005, notamment quant à l'aptitude des animaux à voyager; invite la Commission à réviser le règlement afin de clarifier lorsqu'il y a lieu les exigences liées au transport;
26. souligne qu'il est nécessaire d'imposer la présence de vétérinaires à bord des navires utilisés pour le transport maritime du bétail, de signaler le nombre d'animaux morts durant ces voyages, d'en tenir compte et de mettre au point des plans d'urgence pour lutter contre les situations en mer qui peuvent avoir des conséquences néfastes sur le bien-être des animaux transportés;
27. regrette que selon la Commission, les données rapportées par les États membres ne soient pas toujours complètes, cohérentes, fiables ou suffisamment détaillées pour tirer des conclusions quant au respect de la législation au niveau de l'Union; invite la Commission et les États membres à élaborer des indicateurs fiables et des données publiques afin de mesurer le bien-être des animaux pendant le transport d'animaux vivants;
28. prie instamment la Commission, conjointement avec les États membres, de mieux harmoniser les niveaux de sanctions en cas d'infraction, car ceux-ci peuvent être dix fois plus élevés dans certains États membres que dans d'autres; rappelle que ces sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives; prie la Commission d'élaborer une feuille de route afin d'harmoniser les sanctions dans tous les États membres;
- 29 suggère que l'Union investisse davantage dans le développement d'élevages locaux à plus

petite échelle ainsi que dans la promotion d'un régime alimentaire végétarien sain pour remplacer la consommation actuellement élevée de produits animaux;

30. appelle la Commission à établir une liste noire des opérateurs coupables de violations sévères et répétées du règlement, sur la base des rapports d'inspection et d'exécution; invite la Commission à mettre à jour et à publier fréquemment cette liste noire, et à faciliter l'échange d'exemples de bonnes pratiques entre les États membres, concernant tant le transport que la gouvernance;
31. note que les veaux peuvent être transportés dès 14 jours; considère qu'il est impossible de répondre aux besoins des très jeunes animaux en cours de transport, tels que le besoin naturel des veaux de se nourrir au pis de leur mère, et invite donc la Commission à y mettre un terme;
32. demande à la Commission de faire en sorte que toute révision de la législation régissant le bien-être des animaux pendant le transport repose sur des indicateurs objectifs scientifiquement fondés pour éviter que ne soient prises des décisions arbitraires entraînant des répercussions économiques injustifiées pour les secteurs de l'élevage.
33. invite la Commission à évaluer d'éventuelles violations de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 73/78);
34. demande à la Commission d'évaluer les éventuelles violations de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port¹ et de l'article 19 du règlement (CE) n° 1/2005;
35. déplore que les autorités des États membres chargées de l'inspection du transport utilisent rarement les informations issues du système Traces pour cibler les inspections de manière à surveiller les mouvements transfrontaliers d'animaux sur de longues distances au sein de l'Union, en partie en raison de certaines restrictions d'accès imposées aux utilisateurs²; invite la Commission et les États membres à promouvoir et à simplifier l'usage de cet outil de recherche interactif;
36. demande que soit utilisé un système de suivi GPS, quelle que soit la durée du transport;
37. note que les autorités des États membres délèguent d'ordinaire aux autorités locales la responsabilité d'effectuer l'analyse des risques pour les inspections des transports³; exhorte les États membres à mettre en place des systèmes visant à vérifier l'existence, la qualité et l'utilisation des analyses des risques au niveau local;
38. invite la Commission à présenter chaque année un rapport au Parlement sur les actions qu'elle mène en faveur de la protection des animaux pendant le transport;

¹JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

²Rapport spécial n° 31/2018 du 14 novembre 2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre».

³Rapport spécial n° 31/2018 du 14 novembre 2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre».

39. exhorte la Commission à évaluer les éventuelles violations de la législation pendant le transport d'animaux depuis l'Europe vers des pays tiers par voie maritime, comme lorsque les navires jettent illégalement des cadavres d'animaux (dont les marques à l'oreille sont souvent coupées) dans la Méditerranée étant donné qu'il est souvent impossible de s'en débarrasser dans les ports de destination.

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	6.12.2018
Résultat du vote final	+ : 40 - : 4 0 : 3
Membres présents au moment du vote final	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Pavel Poc, Julia Reid, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Suppléants présents au moment du vote final	Caterina Chinnici, Albert Deß, Eleonora Evi, Christophe Hansen, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Norbert Lins, Ulrike Müller, James Nicholson, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Keith Taylor

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

40	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EFDD	Eleonora Evi, Sylvie Goddyn
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Julie Girling, Françoise Grossetête, Christophe Hansen, Giovanni La Via, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Caterina Chinnici, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Damiano Zoffoli
Verts/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Martin Häusling, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Keith Taylor

4	-
PPE	Albert Deß, Elisabetta Gardini, Miroslav Mikolášik, Annie Schreijer-Pierik

3	0
ALDE	Jan Huitema
ECR	James Nicholson
EFDD	Julia Reid

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

4.12.2018

AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à l'intention de la commission de l'agriculture et du développement rural

sur le rapport d'exécution concernant le règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (2018/2110(INI))

Rapporteur pour avis: Keith Taylor

(*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'agriculture et du développement rural, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. déplore la mauvaise exécution du règlement (CE) n° 1/2005, avec pour conséquence la persistance de graves problèmes de bien-être animal pendant le transport; considère que les exigences du règlement ne sont pas suffisamment respectées; demande à la Commission de présenter au Parlement des rapports réguliers concernant l'application et l'exécution de la législation en vigueur, sur la base de données concrètes;
2. réaffirme que le transport est l'un des moments les plus difficiles de la vie d'un animal et que même le transport le mieux planifié cause du stress aux animaux; considère, par conséquent, que les animaux transportés doivent bénéficier de la protection juridique la plus élevée et la plus stricte possible;
3. demande que les trajets de plus de huit heures soient interdits, quel que soit le mode de transport, et que les trajets vers l'abattoir soient limités à quatre heures; considère que la durée du transport des animaux non sevrés ne devrait pas dépasser quatre heures;
4. est en faveur d'un système de transport plus efficace, plus économique et plus éthique, qui privilégie le transport de viande au transport d'animaux vers l'abattoir;
5. est en faveur d'un abattage des animaux et d'une transformation de la viande au plus

près du lieu d'élevage, et invite par conséquent la Commission à favoriser le développement d'abattoirs régionaux et/ou mobiles;

6. souligne qu'environ 70 % à 80 % des trajets concernent des animaux d'abattage et que les pertes économiques résultant d'un transport trop long ou effectué dans de mauvaises conditions peuvent être très élevées et réduire considérablement le bien-être des animaux;
7. constate que de nombreux problèmes peuvent être détectés et résolus avant le début du trajet et prie donc instamment les États membres d'inspecter tous les lots destinés à des pays tiers et au moins un nombre minimal de véhicules au moment du chargement, proportionnellement au nombre d'infractions signalées par les ONG et les inspections de l'Office alimentaire et vétérinaire; exige que les véhicules et navires disposent d'équipements adéquats pour le chargement et le déchargement des animaux, et que le personnel soit dûment formé;
8. reconnaît la distorsion actuelle du marché causée par la différence des droits de douane appliqués aux animaux vivants et à la viande, qui incite fortement au commerce des animaux vivants; prie instamment la Commission, aux côtés de ses partenaires commerciaux, d'examiner cette distorsion en vue de réduire le commerce d'animaux vivants et de le remplacer, s'il y a lieu, par le commerce de viande;
9. déplore les conditions qui règnent lors des contrôles aux frontières des pays tiers, où l'absence criante d'installations se traduit par de longues files d'attente et des températures excessives qui causent d'horribles souffrances aux animaux et la mort de nombre d'entre eux;
10. fait écho à l'arrêt C-424/13 de la Cour de justice de l'Union européenne indiquant que les vendeurs doivent respecter le règlement jusqu'à la destination finale, même lorsqu'un convoi a quitté l'Union; est d'avis que le transport d'animaux vivants ne devrait pas être autorisé tant que le respect du règlement ne peut être garanti; demande à la Commission de favoriser le bien-être des animaux à l'échelle internationale et de prendre des initiatives visant à sensibiliser davantage les pays tiers sur ce sujet;
11. souligne la nécessité pour les États membres de veiller à ce que le transport des animaux soit correctement organisé, en fonction des conditions météorologiques et du type de transport;
12. souligne que, lorsque les animaux doivent être déchargés pour une période de repos de 24 heures dans des pays tiers, l'organisateur doit trouver un lieu de repos doté d'installations équivalentes à celles d'un poste de contrôle de l'Union; invite les autorités compétentes à inspecter régulièrement ces installations et à ne pas valider les carnets de route s'il n'a pas été confirmé que le lieu de repos proposé dispose d'installations équivalentes à celles d'un poste de contrôle de l'Union;
13. invite les vétérinaires officiels aux points de sortie de l'Union à vérifier que les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage et que les véhicules et/ou les navires respectent les conditions du règlement;
14. met en évidence la nécessité d'améliorer les conditions du transport maritime, comme le

prévoit le règlement actuel, et demande:

- que les États membres et les autorités compétentes exercent plus de rigueur dans leurs procédures de certification et d’approbation des navires et améliorent les contrôles de l’aptitude au voyage des animaux avant chaque chargement;
- que les États membres présentent à la Commission un plan détaillé de leurs installations d’inspection avant d’utiliser un port comme point de sortie pour les animaux, et que la Commission dresse une liste des ports détenant des installations adéquates pour l’inspection des animaux sur la base des informations fournies par les États membres;
- qu’un vétérinaire (ou au minimum un spécialiste de la santé animale) soit présent lors de tous les trajets maritimes;

15. souligne également les mauvaises conditions du transport routier et demande:

- que les États membres soient davantage rigoureux dans leurs procédures de certification et d’approbation des véhicules ainsi que pour l’octroi de certificats d’aptitude professionnelle aux conducteurs;
- que les autorités compétentes veillent à ce qu’il n’y ait pas d’espace entre le bas de la cloison et le plancher du véhicule, ni entre le bord extérieur de la cloison et la paroi du véhicule, et à ce qu’une quantité suffisante de litière propre soit disponible tout au long du trajet;
- que les opérateurs s’assurent de la formation approfondie des conducteurs, qui est essentielle pour garantir un traitement adéquat des animaux conformément à l’annexe IV;

16. relève que, malgré des recommandations claires de l’Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA), certaines parties du règlement ne sont pas en adéquation avec les connaissances scientifiques actuelles; appelle de nouveau à mettre à jour les règles lorsqu’il existe des disparités entre la législation et les données scientifiques les plus récentes, identifiées par l’EFSA; insiste, en particulier, sur les points suivants:

- une ventilation et un contrôle de la température suffisants dans tous les véhicules;
- des abreuvoirs appropriés, en particulier pour les animaux non sevrés;
- une hauteur libre spécifique et suffisante;
- une réduction des densités d’élevage;

17. invite les États membres à respecter bien plus rigoureusement le règlement (CE) n° 1/2005; insiste pour que les États membres qui détectent une infraction à la bonne exécution du règlement fassent usage des importants pouvoirs d’exécution qui leur sont conférés en vertu de l’article 26 dudit règlement afin d’empêcher qu’une telle infraction se reproduise; invite en particulier les États membres à prendre des mesures de correction et à appliquer des sanctions afin d’éviter la souffrance des animaux et la

concurrence déloyale, telles que la suspension ou le retrait du certificat d'autorisation des conducteurs, et à en informer la Commission;

18. invite la Commission, en tant que gardienne des traités, à prendre des mesures à l'encontre des États membres qui refusent systématiquement d'exécuter et de faire appliquer le règlement concerné, et à réaliser une cartographie des systèmes de sanctions afin de garantir l'efficacité, la proportionnalité et le caractère dissuasif des sanctions;
19. appelle la Commission à établir, après consultation des points de contact nationaux, une liste des opérateurs coupables de violations sévères et répétées du règlement, sur la base des rapports d'inspection et d'exécution; invite la Commission à publier et à mettre fréquemment à jour cette liste, et à y mettre également en avant des exemples de bonnes pratiques, tant concernant le transport que la gouvernance;
20. invite la Commission à poursuivre sa coopération avec l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), l'EFSA et les États membres afin de soutenir l'exécution et l'application correcte du règlement (CE) n° 1/2005 pour favoriser un meilleur dialogue sur le bien-être animal pendant le transport, en accordant une attention particulière aux aspects suivants:
 - une meilleure application des réglementations de l'Union en matière de bien-être des animaux pendant le transport, grâce à l'échange d'informations et de bonnes pratiques ainsi qu'à la participation directe des parties prenantes;
 - le soutien aux activités de formation pour les chauffeurs et les entreprises de transport;
 - une meilleure diffusion des guides et des fiches d'information sur le transport des animaux, traduits dans toutes les langues de l'Union;
 - l'élaboration, par les entreprises, d'engagements volontaires en faveur de l'amélioration du bien-être des animaux pendant le transport et le recours à ces engagements;
 - l'accroissement des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre les autorités nationales afin de réduire le nombre d'infractions commises par les entreprises de transport et les chauffeurs;
21. regrette que le nombre de contrôles et de vérifications officielles soit faible et insuffisant, et considère qu'il convient d'accroître le nombre d'inspections annuelles menées par l'Office alimentaire et vétérinaire; demande un système de suivi plus efficace et transparent, qui comprenne l'accès public aux informations collectées au moyen du système Traces (Trade Control and Expert System); invite instamment la Commission à soutenir des études sur la faisabilité technique et la viabilité financière de systèmes de géolocalisation des animaux visant à permettre de surveiller leur emplacement, la durée de leur déplacement en véhicule de transport, ainsi que tout non-respect des horaires de transport;
22. prie instamment la Commission d'adopter et de présenter une proposition de révision du

règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et aux opérations annexes, en vue de créer des mécanismes renforcés obligeant les États membres à respecter les règles relatives à la protection des animaux vivants pendant le transport.

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	3.12.2018
Résultat du vote final	+: 27 -: 5 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Kosma Złotowski
Suppléants présents au moment du vote final	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Evžen Tošenovský
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Lieve Wierinck

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

27	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Lieve Wierinck
ECR	Peter van Dalen, Mark Demesmaeker, Peter Lundgren, Evžen Tošenovský, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Dieter-Lebrecht Koch, Markus Pieper
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

5	-
PPE	Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Innocenzo Leontini, Renaud Muselier

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

23.10.2018

AVIS DE LA COMMISSION DES PETITIONS

à l'intention de la commission de l'agriculture et du développement rural

sur le rapport d'exécution concernant le règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (2018/2110(INI))

Rapporteuse pour avis: Ángela Vallina

SUGGESTIONS

La commission des pétitions invite la commission de l'agriculture et du développement rural, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. souligne que la commission des pétitions reçoit un très grand nombre de pétitions relatives au bien-être animal pendant le transport, qui dénoncent fréquemment des violations systématiques, continues et graves du règlement (CE) n° 1/2005¹ du Conseil tant par les États membres que par les transporteurs;
2. déplore le manque de rigueur effroyable de la Commission dans la poursuite des violations graves et systématiques des dispositions du règlement (CE) n° 1/2005, pourtant portées à sa connaissance de manière directe, régulière et détaillée depuis 2007 par des ONG œuvrant de ce secteur dans près de 200 rapports;
3. souligne la multitude de questions parlementaires et de lettres de plainte, présentées par des députés au Parlement européen et adressées à la Commission, faisant état de violations systématiques du règlement (CE) n° 1/2005 à l'origine de situations de détresse et de grandes souffrances infligées aux animaux au cours de leur transport; critique sévèrement les statistiques fournies par la Commission sur le respect du règlement (CE) n° 1/2005 en ce qui concerne le transport d'animaux vivants vers des pays tiers, les données ayant été établies sans contrôle systématique des véhicules de transport des animaux;

¹ JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

4. condamne cet état de fait et estime inacceptable que, treize ans après l'entrée en vigueur du règlement, d'après de nombreux témoignages, des animaux continuent d'être transportés, en infraction avec les dispositions du règlement (CE) n° 1/2005, dans des conditions précaires à bord de moyens de transport inadaptés et bondés, ce qui occasionne pour eux des souffrances inutiles et entraîne des risques importants pour leur santé et la nôtre;
5. fait valoir que les violations les plus fréquentes du règlement (CE) n° 1/2005 concernent l'entassement et l'espace insuffisant accordé aux animaux dans les véhicules de transport, qui les contraignent à rester debout dans des positions peu naturelles pendant de longues périodes, le non-respect des intervalles d'abreuvement et d'alimentation ainsi que des périodes de voyage et de repos des animaux, l'inadéquation des dispositifs de ventilation et d'abreuvement, le transport à des températures extrêmes, le transport d'animaux non aptes, ainsi que le manque de litière et de nourriture;
6. constate avec inquiétude qu'au cours des voyages de longue durée, les animaux sont abreuvés avec de l'eau contaminée et impropre à la consommation, et qu'ils n'ont souvent aucun accès à l'eau en raison du dysfonctionnement des dispositifs d'abreuvement, de leur mauvais positionnement ou de la quantité d'eau insuffisante, non adaptée aux espèces et à la taille des animaux transportés;

7. constate que les dénonciations de violations du règlement (CE) n° 1/2005 concernant l'inadéquation des systèmes de ventilation dans les véhicules de transport d'animaux pour les voyages de longue durée font état d'une température extrême à l'intérieur desdits véhicules, largement supérieure aux limites réglementaires et source de terribles souffrances pour les animaux; souligne que, dans certains cas, il a été constaté que les capteurs de surveillance des températures à l'intérieur des moyens de transport d'animaux avaient été trafiqués;
8. souligne que la Commission, tout en étant informée du fait que certains États membres ne signalent pas les cas de températures supérieures à 35 °C à l'intérieur des véhicules de transport d'animaux, a officiellement déclaré ne pas vérifier systématiquement les températures intérieures des véhicules, ce qui empêche de connaître précisément les conditions de transport des animaux;
9. exhorte tous les États membres à s'assurer que les déplacements sont planifiés et réalisés, du point de départ jusqu'à l'arrivée, dans le respect des exigences européennes en matière de bien-être animal, en prenant en considération les différents moyens de transport et le vaste éventail de contextes géographiques dans l'Union et dans les pays tiers;
10. invite les autorités compétentes à interdire tout transport d'animaux sur de longues distances lorsque les conditions météorologiques sont extrêmes, en particulier lorsque les températures prévues sur le lieu de départ, le lieu de destination ou le trajet sont supérieures à 30 °C; souligne qu'en ce qui concerne le bien-être animal, il convient de tenir compte d'éléments autres que la durée du voyage, tels qu'un chargement et un déchargement appropriés, une alimentation adaptée, la conception et les équipements des véhicules ainsi que le nombre d'animaux chargés dans chaque conteneur;
11. souligne que, lors du chargement, les autorités compétentes, y compris des vétérinaires officiels placés aux points de sortie de l'Union, devraient vérifier que les exigences du règlement (CE) n° 1/2005 relatives aux conditions de santé des animaux ainsi qu'à l'espace et à la hauteur du compartiment sont respectées, que les systèmes de ventilation et d'eau fonctionnent correctement et qu'ils sont adaptés à la taille et à l'espèce transportée, et que la nourriture et les litières sont transportées en quantités suffisantes; estime que, dans les cas où le règlement (CE) n° 1/2005 prévoit le déchargement des animaux à un poste de contrôle pour une période de repos de 24 heures dans un pays tiers, les autorités compétentes ne devraient approuver les carnets de route qu'après avoir vérifié et reçu confirmation que l'organisateur a effectué une réservation auprès d'un poste de contrôle ou trouvé une aire de repos proposant des équipements équivalents à ceux d'un poste de contrôle et, en tout état de cause, qu'il est en mesure de respecter pleinement le bien-être des animaux;
12. regrette vivement le fait que le chargement d'animaux sur les navires soit souvent effectué de manière cruelle, notamment au moyen de bâtons et d'aiguillons électriques, et en utilisant des équipements de chargement inaptes à garantir le plein respect du bien-être des animaux;
13. est préoccupé par le non-respect des dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 en ce qui concerne le transport d'animaux non sevrés; estime qu'il est nécessaire d'adopter des

mesures plus détaillées et efficaces afin de garantir le respect de toutes les exigences particulières liées à ce type de transport;

14. 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 du contrôle de ces pratiques; 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'Autorité européenne de sécurité alimentaire (EFSA);
15. déplore le fait que, malgré des recommandations claires de l'EFSA, certaines parties du règlement ne soient pas en adéquation avec les connaissances scientifiques actuelles, et appelle à réviser les règles afin de garantir une ventilation et climatisation suffisantes de tous les véhicules, des systèmes d'abreuvement adaptés à des espèces et à des âges différents, notamment aux animaux non sevrés, et des exigences minimales de hauteur spécifiques;
16. se prononce en faveur d'une réduction du nombre d'animaux transportés sur de longues distances et d'une réduction au minimum de la durée et de la fréquence des transports d'animaux; est d'avis que nombre de problèmes graves liés à la durée excessive du transport des animaux vivants, notamment au départ de l'Union et à destination de pays tiers, pourraient être résolus par un basculement vers le transport de viande ou de carcasses plutôt que d'animaux vivants;
17. demande que soient interdits les voyages d'une durée supérieure à huit heures;
18. incite à mobiliser les ressources disponibles en vue de favoriser, partout où cela est possible, les activités de transformation de la viande au niveau local, et la création de circuits d'approvisionnement courts;
19. déplore vivement les lacunes de l'application, par ailleurs inégale, du règlement dans de nombreux États membres, qui ne veillent pas à son respect et ne sanctionnent pas de manière efficace et uniforme les violations persistantes de la législation de l'Union, permettant ainsi à certains transporteurs d'opérer en toute illégalité; est vivement préoccupé par le fait que de nombreux États membres n'utilisent ni correctement, ni efficacement les pouvoirs qui leur sont conférés en vertu de l'article 26 du règlement (CE) n° 1/2005, tels que celui d'exiger du transporteur concerné de mettre en place des systèmes empêchant que les infractions constatées ne se reproduisent, de soumettre le transporteur à des contrôles complémentaires, en particulier en exigeant la présence d'un vétérinaire lors du chargement des animaux, ou de suspendre ou de retirer l'autorisation du transporteur ou le certificat d'agrément du moyen de transport utilisé; invite la Commission, au vu du manque d'harmonisation des contrôles et des sanctions entre les États membres, à envisager de réviser les dispositions en vigueur établies dans le règlement (CE) n° 1/2005, et notamment son considérant 11 et son article 30, paragraphe 1, afin que des mécanismes de sanction efficaces et dissuasifs soient mis en place et imposés de manière uniforme dans toute l'Union;

20. invite les États membres à renforcer les contrôles tout au long de la chaîne de production et, en particulier, à procéder à des inspections efficaces et systématiques des lots d'animaux avant le chargement, afin de mettre fin aux pratiques qui enfreignent le règlement (CE) n° 1/2005 et aggravent les conditions du transport des animaux par voie terrestre ou maritime, comme le fait de permettre aux véhicules surchargés ou aux animaux inaptes de continuer leur voyage de longue durée ou d'autoriser la poursuite de l'utilisation de postes de contrôle disposant d'installations inadéquates pour le repos, l'alimentation et l'abreuvement des animaux transportés;
21. invite les États membres à améliorer le contrôle de l'application des règles existantes en veillant à un usage efficace des systèmes de navigation utilisés lorsque les animaux doivent être transportés durant plus de huit heures, de sorte que les autorités compétentes puissent contrôler plus rigoureusement les durées des trajets et les périodes de repos ménagées au cours du transport;
22. demande que les États membres, lorsqu'ils constatent le non-respect des dispositions du règlement (CE) n° 1/2005, transmettent les notifications prévues à l'article 26 du règlement (CE) n° 1/2005 de manière détaillée et systématique; demande aux États membres recevant des notifications de ce type d'agir sans délai de manière efficace et cohérente en vue d'empêcher la reproduction des violations faisant l'objet de la notification; estime que, le cas échéant, les autorités compétentes des États membres devraient joindre aux notifications les photos des violations constatées;
23. fait valoir qu'aux postes d'inspection transfrontaliers, la coordination insuffisante dont les autorités responsables font preuve ainsi que l'inadéquation des équipements et du mode opératoire ont occasionné des temps d'attente injustifiés pour les véhicules de transport des animaux, dont les températures intérieures extrêmes, notamment provoquées par des systèmes de ventilation défectueux, ont eu des effets dévastateurs sur le bien-être des animaux, en violation manifeste des dispositions du règlement (CE) n° 1/2005;
24. estime qu'il est extrêmement important que les autorités nationales compétentes adhèrent sans réserve et sans défaut à l'article 19 du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la délivrance de certificats d'agrément aux navires de transport d'animaux et qu'ils refusent d'approuver les carnets de route si ces derniers indiquent l'utilisation de ports qui ne disposent pas de structures permettant de garantir l'inspection systématique des animaux;
25. est d'avis que, lors du transport d'animaux sur des navires, il faut rendre obligatoires la présence de vétérinaires qualifiés et indépendants, le signalement et l'enregistrement, le cas échéant, des animaux morts pendant le voyage, ainsi que l'établissement de plans d'action spécifiques et détaillés permettant de faire face aux éventuelles situations d'urgence ayant des répercussions négatives pour le bien-être des animaux;
26. invite la Commission à prendre des mesures visant à améliorer la coopération ainsi que la communication entre les autorités compétentes dans tous les États membres, dans le but de mieux sensibiliser les différents acteurs concernés par le transport d'animaux vivants au bien-être animal et de partager des bonnes pratiques dans ce domaine.
27. regrette que le règlement ne soit toujours pas du tout appliqué dans la grande majorité

des transports hors de l'Union, malgré les arrêts de la Cour de justice obligeant les transporteurs au respect de ses dispositions pendant la durée totale des déplacements à destination de pays tiers; demande l'harmonisation des registres consignants les données relatives au transport d'animaux dans les États tiers;

28. demande que la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne soit respectée de manière cohérente et intégrale, y compris l'arrêt du 23 avril 2015¹ dans l'affaire *Zuchtvieh-Export* (C-424/13), dans lequel la Cour a établi que, pour que le transport d'animaux impliquant un voyage de longue durée qui débute sur le territoire de l'Union et se poursuit en dehors de ce territoire puisse être autorisé par l'autorité compétente du lieu de départ, l'organisateur du voyage doit être tenu de présenter un carnet de route réaliste et précis, de sorte que le respect du règlement (CE) n° 1/2005 puisse être vérifié, sur le territoire de l'Union comme dans les pays tiers en question; relève que si tel n'est pas le cas, les autorités compétentes doivent être habilitées à imposer la modification des modalités de transport de sorte à garantir le respect des dispositions pour l'ensemble du trajet;
29. demande une meilleure application du règlement dans les États membres ainsi que par les opérateurs transportant des animaux hors du territoire de l'Union, où la situation en matière de bien-être animal est généralement bien pire qu'au sein de l'Union;
30. déplore le fait que le niveau d'exigence atteint par les partenaires extérieurs de l'Union soit inférieur à celui adopté au sein de l'Union; invite la Commission à renforcer les exigences visant les partenaires commerciaux de l'Union, à savoir les partenaires économiques internationaux, tout particulièrement en ce qui concerne l'importation d'animaux à partir de pays tiers; estime que les partenaires extérieurs appliquant des normes moins strictes qui exportent vers le marché européen devraient encourir des sanctions de nature économique;
31. rappelle la décision 2004/544/CE du Conseil² relative à la signature de la convention européenne sur la protection des animaux en transport international, qui s'applique aux transports suivants: entre deux États membres en passant par le territoire d'un pays tiers, entre un État membre et un pays tiers, entre deux États membres directement;
32. regrette la décision prise par la Conférence des présidents, sans vote du Parlement en plénière, de ne pas créer de commission d'enquête parlementaire sur le bien-être des animaux pendant le transport au sein de l'Union et hors de ses frontières, malgré le large soutien manifesté par des députés issus de différents groupes politiques; recommande dès lors que le Parlement européen crée une commission d'enquête sur le transport d'animaux dans et hors de l'Union dès le début de la prochaine législature, afin de mener une enquête et un suivi appropriés concernant la cruauté exercée dans le transport d'animaux;
33. prie instamment la Commission, au vu de ce défaut systématique d'application, d'instaurer un suivi effectif du respect du règlement à tous les niveaux et dans tous les États membres, de lancer sans plus attendre les enquêtes nécessaires en cas de violation

¹ Arrêt de la Cour de justice (5^e chambre) du 23 avril 2015, *Zuchtvieh-Export GmbH / Stadt Kempten*, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

² JO L 241 du 13.7.2004, p. 21.

supposée de la législation et d'ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre des États membres responsables.

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	8.10.2018
Résultat du vote final	+: 24 -: 0 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Margrete Auken, Beatriz Becerra Basterrechea, Pál Csáky, Miriam Dalli, Rosa Estaràs Ferragut, Eleonora Evi, Peter Jahr, Rikke-Louise Karlsson, Jude Kirton-Darling, Svetoslav Hristov Malinov, Notis Marias, Ana Miranda, Miroslavs Mitrofanovs, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
Suppléants présents au moment du vote final	Urszula Krupa, Sven Schulze, László Tőkés, Ángela Vallina, Rainer Wieland
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Javier Couso Permuy, Rosa D'Amato, Anja Hazekamp, Barbara Kudrycka

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

24	+
ALDE	Beatriz Becerra Basterrechea
ECR	Urszula Krupa, Notis Marias
EFDD	Rosa D'Amato, Eleonora Evi
GUE/NGL	Javier Couso Permuy, Anja Hazekamp, Ángela Vallina
NI	Rikke-Louise Karlsson
PPE	Pál Csáky, Rosa Estaràs Ferragut, Peter Jahr, Barbara Kudrycka, Svetoslav Hristov Malinov, Sven Schulze, László Tőkés, Rainer Wieland
S&D	Miriam Dalli, Jude Kirton-Darling, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
Verts/ALE	Margrete Auken, Ana Miranda, Miroslavs Mitrofanovs

0	-

0	0

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

Date de l'adoption	24.1.2019
Résultat du vote final	+ : 22 - : 12 0 : 4
Membres présents au moment du vote final	John Stuart Agnew, Clara Eugenia Aguilera García, Eric Andrieu, Daniel Buda, Jacques Colombier, Michel Dantin, Paolo De Castro, Albert Deß, Jørn Dohrmann, Herbert Dorfmann, Norbert Erdős, Luke Ming Flanagan, Karine Gloanec Maurin, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Esther Herranz García, Ivan Jakovčić, Philippe Loiseau, Mairead McGuinness, Ulrike Müller, James Nicholson, Maria Noichl, Marijana Petir, Jens Rohde, Bronis Ropè, Maria Lidia Senra Rodríguez, Czesław Adam Siekierski, Tibor Szanyi, Marc Tarabella, Marco Zullo
Suppléants présents au moment du vote final	Angélique Delahaye, Stefan Eck, Fredrick Federley, Maria Heubuch, Anthea McIntyre, Momchil Nekov, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev, Thomas Waitz
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Krzysztof Hetman, Stanisław Ożóg

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

22	+
ALDE	Fredrick Federley, Ivan Jakovčić, Ulrike Müller, Jens Rohde
ECR	Jørn Dohrmann
EFDD	Marco Zullo
ENF	Jacques Colombier, Philippe Loiseau
GUE/NGL	Stefan Eck, Luke Ming Flanagan, Anja Hazekamp, Maria Lidia Senra Rodríguez
PPE	Czesław Adam Siekierski
S&D	Eric Andrieu, Karine Gloanec Maurin, Momchil Nekov, Maria Noichl, Tibor Szanyi, Marc Tarabella
Verts/ALE	Martin Häusling, Bronis Ropé, Thomas Waitz

12	-
ENF	John Stuart Agnew
PPE	Daniel Buda, Michel Dantin, Angélique Delahaye, Albert Deß, Norbert Erdős, Mairead McGuinness, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Paolo De Castro

4	0
ECR	Anthea McIntyre, James Nicholson, Stanisław Ożóg
PPE	Herbert Dorfmann

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention