



COMMISSION EUROPÉENNE  
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

Audits et analyse dans les domaines de la santé et de l'alimentation

DG(SANTE) 2020-6965

RAPPORT FINAL D'UN AUDIT  
RÉALISÉ EN  
FRANCE  
DU 26 OCTOBRE 2020 AU 9 NOVEMBRE 2020  
AFIN  
D'ÉVALUER LE BIEN-ÊTRE DES ANIMAUX PENDANT LE TRANSPORT PAR  
NAVIRES DE TRANSPORT DU BÉTAIL VERS DES PAYS TIERS

*En réponse aux informations fournies par l'autorité compétente, les erreurs factuelles relevées dans le projet de rapport ont été corrigées; les clarifications éventuelles figurent en note de bas de page.*

## **Résumé**

*Le présent audit à distance concernant la France a été effectué pendant la période du 26 octobre au 9 novembre 2020, dans le but d'évaluer l'adéquation et l'efficacité des mesures instaurées pour éviter que les animaux ne risquent de subir des blessures ou des souffrances inutiles lorsqu'ils sont transportés par voie maritime vers des pays tiers. L'audit n'a pas comporté d'évaluations sur place.*

*Le rapport conclut que les contrôles effectués sur les navires chargeant en France et au cours de la procédure française d'agrément des navires de transport du bétail ne sont pas propres à réduire au minimum les risques pour le bien-être animal associés à la plupart des équipements techniques spécifiques présents à bord. L'absence d'un système d'autorisation des transporteurs maritimes basés en France accroît encore le risque pour les animaux transportés dans des navires sous leur responsabilité.*

*Les procédures documentées sont généralement insuffisantes pour permettre aux inspecteurs portuaires de vérifier le respect des exigences techniques spécifiques du règlement lors des contrôles officiels des navires de transport du bétail. Cette situation, conjuguée à l'absence de personnel dûment qualifié pour aider les inspecteurs portuaires à évaluer les exigences techniques spécifiques, se traduit par une mauvaise évaluation de la conformité du navire avec les exigences de l'UE lors des inspections en vue de l'agrément et préalables au chargement.*

*L'efficacité des contrôles des navires de transport du bétail dépend donc de l'expérience des inspecteurs portuaires. Pour certaines des exigences, les inspecteurs vont au-delà de ce que les procédures indiquent. Néanmoins, les contrôles officiels ne garantissent pas de manière adéquate le respect de l'ensemble des exigences.*

*Au cours des années passées, les inspecteurs portuaires n'ont pas contrôlé tous les navires de transport du bétail avant le chargement des animaux. Les autorités ont pris des mesures pour corriger cette situation et le pourcentage de navires inspectés en 2019 a avoisiné 100 %.*

*La notification bien à l'avance du chargement prévu d'un navire, demandée aux organisateurs, permet aux inspecteurs portuaires de mieux organiser leurs ressources et d'avoir le temps de vérifier, entre autres, que le navire dispose des documents nécessaires pour transporter des animaux, ce qui évite le risque de retards inutiles au port pendant le chargement. Toutefois, il n'existe aucune garantie que les organisateurs planifient les voyages de telle sorte que les véhicules arrivent progressivement au port et n'aient pas à attendre inutilement avant de décharger les animaux.*

*Les installations disponibles dans le port permettraient aux autorités d'accueillir les animaux — en cas de retard dans le chargement des navires ou de longs délais d'attente dus à une mauvaise planification de l'arrivée des véhicules au port — ce qui éviterait les risques pour le bien-être animal dans ces situations.*

*Les inspecteurs portuaires sont informés des contrôles qu'ils sont tenus d'effectuer lors de l'arrivée des véhicules au port. L'absence d'enregistrement de certains de ces contrôles réduit*

*toutefois l'assurance que les inspecteurs portuaires les effectuent régulièrement. Il n'existe pas non plus de garantie suffisante que tous les animaux chargés sur des navires de transport du bétail en France sont aptes à supporter le voyage en mer.*

*Le rapport contient des recommandations à l'intention de l'autorité compétente afin que celle-ci remédie aux lacunes constatées.*

## **Table des matières**

1	Introduction .....	1
2	Objectifs et champ d'application .....	1
3	Base juridique.....	2
4	Contexte .....	2
5	Constatations et conclusions .....	3
5.1	Information, instructions et assistance fournies au personnel effectuant les contrôle	3
5.2	Conditions de transport à l'arrivée au port .....	5
5.3	Retards à la frontière .....	7
5.4	Bien-être des animaux pendant le transport maritime .....	8
6	Conclusions générales.....	13
7	Réunion de clôture .....	14
8	Recommandations .....	14

## **ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS EMPLOYÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT**

<b>Abréviation</b>	<b>Explication</b>
DGAL	Direction générale de l'alimentation
UE	Union européenne
Inspecteurs portuaires	agents de l'autorité compétente travaillant au port de sortie
TRACES	système expert de contrôle des échanges de la Commission ( <i>TRAdE Control and Expert System</i> )

## **1 INTRODUCTION**

L'audit concernant la France s'est déroulé du 26 octobre au 9 novembre 2020 dans le cadre du programme de travail prévu par la direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire (DG Santé et sécurité alimentaire). En raison de la pandémie de COVID-19, l'audit a été effectué à distance et n'a pas comporté d'évaluations sur place. Une réunion initiale s'est tenue avec les autorités compétentes le 26 octobre 2020. Au cours de celle-ci, les objectifs et le programme de la mission ont été confirmés par l'équipe chargée de l'audit et des informations complémentaires nécessaires à la bonne exécution de l'audit ont été demandées.

L'équipe d'audit était composée d'un auditeur de la DG Santé et sécurité alimentaire et d'un expert national d'un État membre de l'UE et a été accompagnée, tout au long de sa mission, de représentants de l'autorité compétente, à savoir la direction générale de l'alimentation (DGAL).

## **2 OBJECTIFS ET CHAMP D'APPLICATION**

L'objectif de l'audit était d'évaluer l'adéquation et l'efficacité des mesures instaurées pour éviter que les animaux ne risquent de subir des blessures ou des souffrances inutiles lorsqu'ils sont transportés par voie maritime vers des pays tiers.

En particulier, l'audit visait à examiner les mesures prises par les autorités compétentes, les organisateurs et les transporteurs pour permettre le bon déroulement des exportations d'animaux vivants tout en assurant un niveau satisfaisant de protection des animaux concernés.

L'audit portait sur: l'agrément et les inspections des navires de transport du bétail, les contrôles des véhicules et des animaux à l'arrivée aux ports, les dispositions prises au point de sortie pour donner la priorité au transport des animaux et, le cas échéant, aux soins des animaux. Il portait également sur les mesures prises pour corriger les non-conformités constatées dans le cadre des activités de contrôle susmentionnées. Parmi les contrôles officiels visés figuraient ceux qui portent sur le bien-être des ruminants (bovins, ovins et caprins) lors de leur exportation vers des pays tiers par navire de transport du bétail. L'audit couvrait la période 2017-2020.

Les principales exigences légales à respecter sont énoncées dans:

- le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (ci-après le «règlement»);
- le règlement (UE) 2017/625 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques.

Pour atteindre les objectifs de l'audit, les réunions suivantes ont été organisées:

Réunions			Remarques
Autorité compétente	Au niveau central	2	Réunions d'ouverture et de clôture
	Autres représentants	3	Réunions de trois jours avec les représentants des autorités compétentes effectuant des contrôles du bien-être des animaux au port de sortie.
Autres réunions		5	Réunions avec le service de contrôle par l'État du port, un exportateur, un opérateur logistique, un opérateur de poste de contrôle et un vétérinaire privé.

### 3 BASE JURIDIQUE

L'audit a été réalisé conformément aux dispositions générales de la législation de l'UE, et notamment des articles 116, 117 et 119 du règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques.

Les actes juridiques de l'UE cités dans le présent rapport se réfèrent, le cas échéant, à la dernière version modifiée. Leurs références sont indiquées à l'annexe 1.

### 4 CONTEXTE

En 2015, la DG Santé et sécurité alimentaire a publié un rapport de synthèse DG(SANCO)/2014-7350 sur une série de visites d'étude destinées à améliorer les contrôles des États membres en matière de bien-être des animaux pendant le transport:  
[http://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview\\_reports/details.cfm?rep\\_id=72](http://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=72)

En 2014, le réseau des points de contact nationaux des États membres sur le bien-être des animaux pendant le transport a élaboré et approuvé un document de référence destiné aux autorités réalisant l'agrément des navires de transport du bétail et l'inspection du chargement des navires. Bien que ce document ne constitue pas une norme d'audit et ne soit pas juridiquement contraignant, il fournit un avis d'expert et des orientations en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions légales dans ce domaine. Le réseau des points de contact nationaux a mis à jour ledit document en janvier 2020<sup>1</sup>.

En 2020, la DG Santé et sécurité alimentaire a publié un rapport de synthèse [DG(SANTE)2019-6835] sur le bien-être des animaux exportés par voie maritime. Ce rapport présente les principales forces et faiblesses des systèmes mis en place par les États membres

<sup>1</sup> Le document du réseau sur les navires de transport du bétail, mis à jour pour la dernière fois en janvier 2020, est disponible dans la plupart des langues de l'UE. Il est accessible au public à l'adresse suivante: <https://circabc.europa.eu>

pour protéger le bien-être des animaux d'élevage de l'Union européenne au cours de leur transport vers des pays tiers, dans le cas où une partie du trajet requiert l'utilisation de navires de transport du bétail.

[https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview\\_reports/details.cfm?rep\\_id=137](https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/overview_reports/details.cfm?rep_id=137)

Il existe en France un point de sortie de l'UE depuis lequel des animaux sont transférés sur des navires de transport du bétail. L'autorité compétente de ce port a agréé six navires de transport du bétail. La plupart des animaux exportés depuis ce port sont d'origine française (environ 90 %). En ce qui concerne le nombre d'animaux exportés de France, 116 895 bovins et 17 513 petits ruminants (ovins et caprins) sont arrivés à ce port par la route en 2019 et ont été transférés sur des navires de transport du bétail, représentant 115 cargaisons à destination de pays tiers au cours de l'année dernière. Ces échanges ont considérablement augmenté entre 2017 et 2019. Malgré la pandémie de COVID-19, les échanges devraient se maintenir en 2020 à des niveaux comparables à ceux de 2019.

	2017			2018			2019			2020		
	Bovins	Ovins/caprins	Navires	Bovins	Ovins/caprins	Navires	Bovins	Ovins/caprins	Navires	Bovins	Ovins/caprins	Navires
Janvier	5 720	600	6	1 928	0	2	1 803	0	2	9 461	5 829	10
Février	10 107	300	10	9 074	0	6	7 589	8 141	9	11 780	0	11
Mars	6 846	600	9	5 913	0	5	13 240	174	13	5 869	0	9
Avril	7 988	600	7	14 823	0	10	16 873	0	15	2 980	0	5
Mai	6 636	1 400	7	3 388	0	6	4 963	0	6	9 952	13 034	8
Juin	5 984	900	5	2 696	0	11	8 008	9 198	9	13 039	0	12
Juillet	1 815	900	4	13 515	900	13	8 630	0	6	7 732	0	9
Août	0	0	0	1 368	563	2	1 018	0	1	2 910	0	2
Septembre	3 618	0	3	3 018	561	2	14 078	0	13	15 948	0	12
Octobre	8 496	0	8	3 917	299	5	11 758	0	11			
Novembre	2 330	0	4	0	0	0	15 924	0	17			
Décembre	5 140	0	5	14 527	0	12	13 011	0	13			
<b>Total</b>	<b>64 680</b>	<b>5 300</b>	<b>68</b>	<b>74 167</b>	<b>2 323</b>	<b>74</b>	<b>116 895</b>	<b>17 513</b>	<b>115</b>	<b>79 671</b>	<b>18 863</b>	<b>78</b>

Le profil national de la France décrit la structure des autorités compétentes et l'organisation des contrôles officiels du bien-être des animaux pendant le transport. Il est accessible à l'adresse suivante:

[https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/country\\_profiles/details.cfm?co\\_id=FR](https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/country_profiles/details.cfm?co_id=FR)

## 5 CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

### 5.1 INFORMATION, INSTRUCTIONS ET ASSISTANCE FOURNIES AU PERSONNEL EFFECTUANT LES CONTRÔLES

#### Dispositions légales

Article 5, paragraphe 1, points a) et b), et article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/625.

Articles 21, 22 et 23 du règlement.

### Constatations

1. La procédure relative à l'inspection d'un navire de transport du bétail avant son agrément et avant le chargement des animaux est consignée dans le vademecum «Navire bétailier: agrément/chargement» (ci-après le «vademecum»). Cette procédure a été publiée par la DGAL en août 2012 et n'a pas été modifiée depuis lors.
2. Le vademecum tente de couvrir toutes les exigences pertinentes du règlement. Pour chaque point qu'il contient, le vademecum explique l'objectif du contrôle, la situation escomptée, la méthode, et fournit toute information complémentaire qui pourrait être utile.
3. Pour nombre des exigences techniques spécifiques figurant à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement, qui doivent être vérifiées lors de l'agrément d'un navire et sont de nature non vétérinaire, le vademecum:
  - indique dans certains cas (renouvellements d'air de la ventilation et système de secours pour le pompage d'eau) que seule *«la société de classification visée à l'annexe I, chapitre IV, section 1, point 1, du règlement est compétente pour»* tester/vérifier/certifier le respect des exigences, ce qui implique que les agents de l'autorité compétente travaillant au port de sortie (ci-après dénommés «inspecteurs portuaires») n'ont pas les compétences pour vérifier le respect de ces exigences;
  - indique dans d'autres cas (systèmes de lutte contre l'incendie et d'alimentation électrique, tous systèmes de surveillance et d'alarme) que les équipements en question ne relèvent pas de la responsabilité des inspecteurs portuaires, mais doivent être certifiés dans le cadre des certificats de sécurité du navire délivrés par une société de classification;
  - ne fournit pas suffisamment d'instructions sur la manière de vérifier l'adéquation du système de drainage, y compris de ses cuves et de ses systèmes de pompage primaire et de secours;
  - charge les inspecteurs portuaires de vérifier le respect de ces exigences en contrôlant les certificats délivrés par une société de classification. Conformément à la section F2102 du vademecum, le contrôle de ces certificats consiste à vérifier qu'ils sont toujours valides. La DGAL a reconnu que les certificats délivrés par les sociétés de classification ne certifiaient pas la conformité avec les exigences techniques en matière de bien-être des animaux énumérées à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement.
4. En outre, en ce qui concerne les contrôles préalables au chargement, le vademecum indique seulement qu'il convient de vérifier la présence des équipements énumérés à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement, mais non leur bon état de fonctionnement (pompes à eau et de drainage et pompes de secours, systèmes d'alarme, équipements de

lutte contre l'incendie et dispositifs de production d'énergie). Ces instructions ne sont pas conformes aux dispositions de l'article 20, paragraphe 1, point c), du règlement.

5. Une note de service diffusée en mars 2012 (DGAL/SDSPA/N2012-8051) fournit des précisions sur les procédures de demande, d'instruction et de délivrance d'agrément des navires de transport du bétail.
6. Les procédures documentées pour les contrôles des véhicules routiers arrivant aux points de sortie sont intégrées au vademecum «Contrôle en cours de transport par route». Ces procédures indiquent que les contrôles effectués aux points de sortie des véhicules routiers doivent être enregistrés dans le système expert de contrôle des échanges de la Commission (TRACES), en plus de la base de données nationale.
7. Les guides publiés par la DGAL sur l'utilisation d'un carnet de route indiquent que les plans de route doivent couvrir le voyage jusqu'au lieu de destination dans le pays tiers. Ce point est conforme aux exigences du règlement, et a été confirmé par un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne en 2015<sup>2</sup> (ci-après l'«arrêt *Zuchtvieh*»).
8. La DGAL a indiqué qu'elle avait commencé à élaborer des règles nationales pour mener efficacement les contrôles requis par le règlement sur les navires de transport du bétail. Elle a toutefois ajouté que l'adoption de ce projet législatif prendrait du temps. Le règlement est entré en vigueur il y a 13 ans.
9. La DGAL a également indiqué:
  - avoir l'intention d'inclure dans le projet de législation nationale l'attribution de responsabilités à des organismes délégataires chargés d'effectuer certaines vérifications et certains contrôles;
  - avoir conseillé oralement aux inspecteurs portuaires de tenir compte du document du réseau des points de contact nationaux sur les navires de transport du bétail lors de l'exécution des contrôles;
  - avoir l'intention d'inclure dans le projet de règles nationales certains éléments utiles émergeant du document du réseau des points de contact nationaux sur les navires de transport du bétail;
  - avoir l'intention de réviser le vademecum une fois que le projet de règles nationales aura été publié.

## **5.2 CONDITIONS DE TRANSPORT À L'ARRIVÉE AU PORT**

10. Les inspecteurs portuaires ont indiqué que les animaux d'origine française partent d'établissements situés dans toute la France.

---

<sup>2</sup> Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (cinquième chambre) du 23 avril 2015 – Affaire C-424/13.



11. Les inspecteurs portuaires ont déclaré qu'ils inspectent 10 % des bétailières arrivant au port, en vérifiant que les animaux que ces véhicules transportent sont aptes à poursuivre le voyage.

- Selon eux, les contrôles les plus importants sont ceux qui portent sur les systèmes de ventilation et de distribution d'eau, les relevés de températures, la durée des trajets et les enregistrements des tachygraphes.
- Ils ont indiqué que les non-conformités les plus fréquentes concernent des carnets de route incomplets (section 4) et l'absence de relevés de température (les conducteurs oublient d'activer le système de surveillance de la température).
- Ces contrôles sont enregistrés dans la base de données RESYTAL de la DGAL.
- Entre janvier 2017 et octobre 2020, les inspecteurs portuaires ont enregistré un contrôle dans TRACES pour 69 des 1 091 lots de bovins (6,3 %) en provenance d'autres États membres. Des non-conformités en matière de bien-être animal ont été détectées sur huit de ces lots.

12. Les inspecteurs portuaires ne vérifient pas que tous les animaux arrivant au port sont aptes à poursuivre le voyage. Pour les animaux qu'ils n'inspectent pas, les inspecteurs portuaires acceptent un certificat délivré par un vétérinaire privé, lequel inspecte les animaux avant leur chargement sur les navires de transport du bétail:

- Un certificat est délivré pour chaque navire de transport du bétail; ce certificat indique le nombre d'animaux chargés sur le navire et déclarés aptes à poursuivre le voyage.
- Dans l'éventualité où un animal serait inapte à poursuivre le voyage, le vétérinaire privé l'indique dans le certificat, en précisant également le motif de cette décision. Les inspecteurs portuaires, les exportateurs et les opérateurs logistiques ont indiqué que cela se produisait rarement.
- La DGAL n'a pas délégué la tâche relative à ce contrôle au vétérinaire privé [article 29 du règlement (UE) 2017/625]. Le vétérinaire privé est employé par l'opérateur du poste de contrôle pour effectuer cette tâche.
- Le vétérinaire privé a indiqué qu'il se rendait au port avant le début du chargement pour inspecter les animaux déjà présents au port. Il a indiqué que le nombre de véhicules présents varie à chaque fois et peut aller de 2 à 20.
- Le vétérinaire privé a indiqué qu'il quittait alors le port pour revenir vers la fin des opérations de chargement afin d'inspecter davantage d'animaux, y compris ceux mis de côté par les manutentionnaires du poste de contrôle. Le vétérinaire privé ne vérifie donc qu'une proportion variable des animaux chargés sur chaque navire. En outre, le nombre d'animaux examinés par le vétérinaire privé ne correspond pas toujours au nombre d'animaux mentionné dans les documents joints au certificat, ce qui soulève des doutes considérables quant à la fiabilité des certificats délivrés.

13. Les carnets de route examinés par l'équipe d'audit ne faisaient pas tous apparaître, dans la section «planification» (section 1), la partie maritime du voyage et le navire employé. Cette situation n'est pas conforme au règlement, selon les conclusions de l'arrêt *Zuchtvieh*, ni aux orientations de la DGAL (voir également le point 7).
14. Les inspecteurs portuaires n'avaient pas complété la section 3 des carnets de route examinés par l'équipe d'audit, contrairement à ce qui est prévu à l'article 21, paragraphe 2, du règlement. Il est donc impossible de savoir si les inspecteurs portuaires avaient constaté des cas de non-conformité, tels que des informations manquantes.
15. Le personnel des postes de contrôle et les manutentionnaires portuaires manipulent les animaux au port et ont reçu une formation sur le bien-être animal. En raison de l'organisation à distance de l'audit, il n'a pas été possible d'évaluer la manipulation des animaux au port.

### 5.3 RETARDS À LA FRONTIÈRE

16. Sur la base des informations disponibles sur la liste des postes de contrôle agréés de la Commission<sup>3</sup>, le poste de contrôle portuaire dispose d'une capacité suffisante pour accueillir le nombre d'animaux requis pour remplir un navire de taille standard faisant escale au port en cas de retard. L'exportateur, les opérateurs logistiques et les opérateurs des postes de contrôle, ainsi que les inspecteurs portuaires, ont confirmé qu'en cas de retard, les animaux étaient déchargés à ce poste de contrôle.
17. Le document de notification préalable à cinq jours soumis par les opérateurs comporte les informations suivantes: les quantités d'aliments et de foin, la durée prévue du voyage, le nom du navire de transport du bétail, sa destination, le nombre et le type d'animaux qui seront transportés, la surface de la zone du navire destinée au bétail et le nombre de bétailières qui arriveront au port.
18. Les inspecteurs portuaires ont indiqué qu'ils utilisaient ces informations pour vérifier la densité de chargement prévue sur le navire de transport du bétail et s'assurer que le navire dispose d'un certificat d'agrément valable et que l'organisateur a prévu des quantités suffisantes d'aliments et de foin.
19. L'exportateur et l'opérateur logistique ont indiqué qu'ils planifiaient l'arrivée des véhicules au port de manière à ce que ceux-ci arrivent progressivement afin de réduire au minimum le temps d'attente avant le transfert des animaux sur le navire. Ils ont indiqué que cela est d'autant plus important lorsque plusieurs organisateurs participent au remplissage d'un navire de transport du bétail. Selon eux, entre huit et dix véhicules arrivent au port en l'espace d'une heure:
  - ni l'exportateur, ni l'opérateur logistique, ni les inspecteurs portuaires n'ont pu apporter la preuve de la planification de l'arrivée progressive des véhicules;

---

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw\\_list\\_of\\_approved\\_control\\_posts.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf)

- cela ne correspond pas à ce que le vétérinaire privé a déclaré (voir également le point 12). En outre, le vétérinaire privé a affirmé que le nombre de véhicules arrivant au port en l'espace d'une heure est très variable et que les véhicules peuvent arriver progressivement ou par vagues.

### **Conclusions sur le bien-être des animaux arrivant au port**

20. Les inspecteurs portuaires ont connaissance des contrôles officiels qu'ils sont tenus d'effectuer lors de l'arrivée de véhicules au port. L'absence d'enregistrement de certains de ces contrôles requis par le règlement limite l'assurance que les inspecteurs portuaires les effectuent régulièrement.
21. La notification bien à l'avance du chargement prévu d'un navire, demandée aux organisateurs, permet aux inspecteurs portuaires de mieux organiser leurs ressources et d'avoir le temps de vérifier, entre autres, que le navire dispose des documents nécessaires pour transporter des animaux, ce qui évite le risque de retards inutiles au port pendant le chargement.
22. Il n'existe aucune garantie que les organisateurs planifient les voyages de telle sorte que les véhicules arrivent progressivement au port et n'aient pas à attendre inutilement avant de décharger les animaux.
23. Les autorités portuaires ne vérifient pas que tous les animaux sont aptes à poursuivre le voyage. Pour compenser, elles acceptent les certificats délivrés par un vétérinaire privé auquel la DGAL n'a pas délégué cette tâche. En outre, il existe de sérieux doutes quant à la fiabilité des certificats délivrés par le vétérinaire privé, lequel n'inspecte pas l'ensemble des animaux. Il n'y a donc pas de garantie suffisante que tous les animaux chargés sur des navires de transport du bétail en France sont aptes à supporter le voyage en mer.
24. Les installations disponibles dans le port permettraient aux autorités d'accueillir les animaux — en cas de retard dans le chargement des navires ou de longs délais d'attente dus à une mauvaise planification de l'arrivée des véhicules au port — ce qui éviterait les risques pour le bien-être animal dans ces situations.

## **5.4 BIEN-ÊTRE DES ANIMAUX PENDANT LE TRANSPORT MARITIME**

### **Dispositions légales**

Article 3, article 7, paragraphe 2, et articles 10, 19 et 20, du règlement

### **Constataions**

25. À l'heure actuelle, la France n'a pas mis en place de système permettant de délivrer des autorisations aux transporteurs effectuant des voyages maritimes (article 11 du règlement).

- La DGAL a déclaré avoir des difficultés à mettre au point un système approprié permettant de vérifier les compétences ou de dispenser une formation aux équipages qui accompagnent et prennent soin des animaux vivants pendant le voyage en mer.
  - Un groupe de travail de parties prenantes – le groupe de travail sur les transports longue distance – a créé un sous-groupe qui recherche des solutions pratiques pour réaliser ces activités de formation.
26. Le nombre de transporteurs maritimes ayant leur siège ou un représentant en France devrait être analogue au nombre de navires de transport du bétail agréés par la France:
- la liste actualisée des six navires de transport du bétail agréés par la France est à la disposition des autres États membres;
  - la France n'a agréé qu'un seul navire de transport du bétail au cours des trois dernières années;
  - le nombre de navires de transport du bétail agréés par les autorités françaises a considérablement diminué ces dernières années: en 2017, cinq navires avaient été agréés par la France. En outre, un nombre important de navires de transport du bétail agréés par la France entre 2012 et 2015 n'ont pas demandé de renouvellement de l'agrément en France, mais l'ont demandé et obtenu ailleurs, notamment en Roumanie.
27. Les inspecteurs portuaires sont chargés de l'inspection et de l'agrément des navires de transport du bétail (article 19 du règlement), mais ils ne possèdent pas les connaissances techniques nécessaires pour vérifier le respect des exigences techniques spécifiques énoncées à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement [article 5, paragraphe 1, point e), du règlement (UE) 2017/625].
28. Les étapes de la procédure d'agrément d'un navire de transport du bétail, décrites dans la note de service (voir également le point 5), sont les suivantes:
- présentation d'une demande d'agrément d'un navire de transport du bétail par le propriétaire du navire, avec une liste des documents d'accompagnement;
  - contrôle documentaire par les inspecteurs portuaires des informations transmises;
  - inspection physique du navire en cas de résultat positif du contrôle documentaire;
  - établissement du rapport et agrément du navire de transport du bétail si l'inspection physique confirme le respect des exigences du règlement.
29. Si le propriétaire d'un navire de transport du bétail n'est pas établi dans un État membre, la demande d'agrément du navire doit être présentée par un représentant établi dans un État membre [article 19, paragraphe 1, point a), du règlement].

30. Le demandeur est invité à signer une déclaration selon laquelle le navire n'est pas agréé ou ne fait pas l'objet d'une demande d'agrément en cours dans un autre État membre de l'UE [article 19, paragraphe 1, point b), du règlement].
31. La DGAL a indiqué qu'elle avait retiré certains agréments de navires de transport du bétail en raison d'un changement de propriétaire non déclaré, y compris pour un navire de transport du bétail dont l'agrément devait expirer en décembre 2020. Les inspecteurs portuaires ont indiqué qu'en cas de retrait de l'agrément d'un navire de transport du bétail, une notification est faite au représentant de l'armateur qui détenait l'agrément. Les autorités n'ont pas fourni de preuve écrite à l'appui de cette affirmation. Cette situation n'est pas conforme aux dispositions de l'article 138, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) 2017/625.
32. Les documents joints à la demande comprennent les certificats de la société de classification, les plans des ponts et un plan d'urgence.
- Les dossiers de demande examinés par l'équipe d'audit contenaient ces pièces justificatives.
  - Les plans des ponts illustrent l'agencement de la zone destinée au bétail ainsi que des systèmes de distribution d'eau, de drainage, de ventilation, d'éclairage et de lutte contre l'incendie. Selon le vademecum, lors de l'inspection physique, les inspecteurs portuaires doivent vérifier que ces systèmes sont disposés conformément aux plans.
  - Les inspecteurs portuaires acceptent les certificats délivrés par toute société de classification comme preuve du respect de la plupart des exigences techniques figurant à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement (voir également le point 3). La vérification de ces exigences techniques est une tâche de contrôle officiel et ne peut donc être effectuée que par une autorité compétente ou par une personne ou un organisme auxquels cette tâche a été déléguée [article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/625].
  - Les inspecteurs portuaires ont également indiqué qu'ils ne pouvaient vérifier rien d'autre que la validité sur les certificats des sociétés de classification.
  - Les plans d'urgence fournissent des instructions concernant la prise en charge des animaux malades ou blessés pendant le voyage en mer. Ils ne fournissent pas d'orientations concernant d'autres situations d'urgence pouvant survenir en mer, telles que des départs de feu ou des pannes de moteur qui laissent le navire à la dérive.
33. En raison de la nature de l'audit, il n'a pas été possible d'assister à l'inspection physique d'un navire de transport du bétail. En ce qui concerne les inspections en vue de l'agrément:
- le vademecum n'explique pas comment vérifier le respect des exigences techniques spécifiques du navire (voir également le point 3);

- les inspecteurs portuaires ont déclaré procéder au contrôle des systèmes de ventilation en demandant à l'exploitant de les mettre en marche et en vérifiant que l'air sortait des événements, conformément aux instructions du vademecum. Toutefois, ce type de contrôle ne permet pas de confirmer que les systèmes de ventilation assurent le nombre minimal de renouvellements d'air par heure requis sur chaque pont (annexe I, chapitre IV, section 1, point 2, du règlement). Selon le vademecum, seule une société de classification peut vérifier le respect de cette exigence (voir également le point 32);
- selon le vademecum, les inspecteurs portuaires devraient vérifier le respect de l'exigence relative aux systèmes d'alarme en consultant simplement les certificats de la société de classification, étant donné que les inspecteurs ne sont pas compétents pour vérifier la présence de tels dispositifs. Les inspecteurs portuaires ont toutefois indiqué qu'ils demandaient au capitaine du navire de déclencher une simulation d'urgence pour contrôler les systèmes d'alarme. D'après les rapports d'inspection examinés par l'équipe d'audit, les inspecteurs portuaires demandaient déjà cette simulation en 2017, mais pour une partie seulement des systèmes d'alarme visés à l'annexe I, chapitre IV, section 1, point 8, du règlement;
- les inspecteurs portuaires étaient en mesure d'expliquer la configuration du système de drainage d'un navire à partir de son plan. Dans l'exemple utilisé, les fluides drainés s'écouleraient dans les couloirs avant d'atteindre les drains menant aux pompes des étages inférieurs. Des aliments sont donnés aux animaux dans ces mêmes couloirs, ce qui implique qu'ils seront contaminés pendant le voyage, ce qui est contraire à l'exigence prévue à l'annexe I, chapitre VI, point 1.3, du règlement.

34. En 2019, la DGAL a décidé de limiter la durée d'agrément des navires de transport du bétail à un an, tandis que l'article 19 du règlement prévoit une durée maximale de validité de cinq ans. Compte tenu de l'âge moyen des navires de transport du bétail faisant escale dans les ports de l'UE, il s'agit d'une approche positive en matière de bien-être animal, puisque la qualité de ces navires peut se détériorer notablement en l'espace de cinq ans.

35. Les inspecteurs portuaires contrôlent les navires de transport du bétail avant le chargement des animaux. Contrairement à ce que prévoit l'article 20 du règlement, au cours des trois dernières années, les inspecteurs portuaires n'ont pas contrôlé la totalité des navires de transport du bétail avant le chargement des animaux, mais la couverture s'est considérablement améliorée (78 % des navires ont été contrôlés en 2017, 91 % en 2018 et 98 % en 2019).

36. Les exportateurs sont tenus de soumettre aux inspecteurs portuaires une demande préalable au chargement quatre jours à l'avance. Cette demande contient des informations sur le navire qui chargera les animaux, le type et le nombre d'animaux qui seront chargés, la destination et la durée du voyage, ainsi que la quantité d'eau et d'aliments qu'il est prévu d'embarquer à bord du navire.

37. Les listes de points à contrôler lors des inspections préalables au chargement qui ont été soumises à l'audit comprenaient la confirmation des quantités suffisantes d'aliments et d'eau nécessaires aux animaux pour la durée du voyage ainsi que de la densité de chargement (annexe I, chapitre IV, section 2, et annexe I, chapitre VII, du règlement).
38. Dans les listes de points à contrôler avant le chargement, les inspecteurs portuaires confirment la présence des équipements énumérés à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement. Rien n'indique qu'ils vérifient que ces équipements sont en bon état de fonctionnement, bien que cela soit requis par l'article 20 du règlement (voir également le point 4).
39. Les inspecteurs portuaires ont indiqué que les non-conformités les plus fréquemment détectées sur les navires de transport du bétail lors d'un contrôle préalable au chargement concernent des éléments de construction (rouille) et les systèmes de distribution d'eau.

#### **Conclusions sur le bien-être des animaux pendant le transport maritime**

40. Les procédures documentées ne fournissent pas aux inspecteurs portuaires les instructions nécessaires sur la manière de vérifier toutes les exigences légales applicables dans le cadre pratique du contrôle officiel d'un navire de transport du bétail. En particulier, ces instructions sont généralement insuffisantes pour permettre aux inspecteurs portuaires de vérifier le respect des exigences techniques spécifiques du règlement lors des contrôles officiels en vue de l'agrément des navires de transport du bétail.
41. Cette situation, conjuguée à l'absence de personnel dûment qualifié pour évaluer les exigences techniques spécifiques applicables aux navires de transport du bétail, se traduit par une évaluation insuffisante de ces exigences (telles que les renouvellements d'air par heure sur chaque pont d'un navire de transport du bétail et l'équipement utilisé pour les systèmes de distribution d'eau et de drainage à bord d'un tel navire) lors des inspections en vue de l'agrément et préalables au chargement.
42. L'efficacité des contrôles des navires de transport du bétail dépend de l'expérience des inspecteurs portuaires. Pour certaines des exigences, les inspecteurs vont au-delà de ce que les procédures indiquent. Néanmoins, les contrôles officiels ne vérifient pas correctement toutes les exigences, ce qui pourrait avoir des répercussions sur le bien-être des animaux pendant le voyage en mer. Les contrôles effectués sur les navires chargeant en France et au cours de la procédure d'agrément française pour les navires de transport du bétail ne sont pas propres à réduire au minimum les risques pour le bien-être animal associés à la plupart des équipements techniques spécifiques présents à bord.
43. La France n'a pas mis en place de système permettant de délivrer des autorisations aux transporteurs maritimes. Cela ajoute un risque supplémentaire pour le bien-être des animaux transportés sur des navires gérés par les quelques transporteurs qui continuent d'opérer à partir de la France.

44. Au cours des années passées, les inspecteurs portuaires n'ont pas contrôlé tous les navires de transport du bétail avant le chargement des animaux. Les autorités ont pris des mesures pour corriger cette situation et le pourcentage de navires inspectés a avoisiné 100 % en 2019.



## 6 CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Les procédures documentées ne fournissent pas aux inspecteurs portuaires les instructions nécessaires sur la manière de vérifier toutes les exigences légales applicables dans le cadre pratique du contrôle officiel d'un navire de transport du bétail. Ces instructions sont généralement insuffisantes pour permettre aux inspecteurs portuaires de vérifier le respect des exigences techniques spécifiques du règlement lors des contrôles officiels en vue de l'agrément des navires de transport du bétail. Cette situation, conjuguée à l'absence de personnel dûment qualifié pour aider les inspecteurs portuaires à évaluer les exigences techniques spécifiques, se traduit par une mauvaise évaluation de la conformité du navire avec les exigences de l'UE lors des inspections en vue de l'agrément et préalables au chargement.

L'efficacité des contrôles des navires de transport du bétail dépend donc de l'expérience des inspecteurs portuaires. Pour certaines des exigences, les inspecteurs portuaires vont au-delà de ce que les procédures indiquent, mais les contrôles officiels ne vérifient pas correctement l'ensemble des exigences. Les contrôles effectués sur les navires chargeant en France et au cours de la procédure d'agrément française pour les navires de transport du bétail ne sont pas propres à réduire au minimum les risques pour le bien-être animal associés à la plupart des équipements techniques spécifiques présents à bord. L'absence d'un système d'autorisation des transporteurs maritimes basés en France accroît encore le risque pour les animaux transportés dans des navires sous leur responsabilité.

Au cours des années passées, les inspecteurs portuaires n'ont pas contrôlé tous les navires de transport du bétail avant le chargement des animaux. Les autorités ont pris des mesures pour corriger cette situation et le pourcentage de navires inspectés en 2019 a avoisiné 100 %.

La notification bien à l'avance du chargement prévu d'un navire, demandée aux organisateurs, permet aux inspecteurs portuaires de mieux organiser leurs ressources et d'avoir le temps de vérifier, entre autres, que le navire dispose des documents nécessaires pour transporter des animaux, ce qui évite le risque de retards inutiles au port pendant le chargement. Toutefois, il n'existe aucune garantie que les organisateurs planifient les voyages de telle sorte que les véhicules arrivent progressivement au port et n'aient pas à attendre inutilement avant de décharger les animaux.

Les installations disponibles dans le port permettraient aux autorités d'accueillir les animaux — en cas de retard dans le chargement des navires ou de longs délais d'attente dus à une mauvaise planification de l'arrivée des véhicules au port — ce qui éviterait les risques pour le bien-être animal dans ces situations.

Les inspecteurs portuaires sont informés des contrôles qu'ils sont tenus d'effectuer lors de l'arrivée des véhicules au port. L'absence d'enregistrement de certains de ces contrôles réduit l'assurance que les inspecteurs portuaires les effectuent régulièrement.

Les autorités portuaires ne vérifient pas que tous les animaux sont aptes à poursuivre le voyage. Pour compenser, elles acceptent les certificats délivrés par un vétérinaire privé auquel la DGAL n'a pas délégué cette tâche. En outre, il existe de sérieux doutes quant au fait que le vétérinaire privé inspecte effectivement tous les animaux. Il n'y a donc pas de garantie suffisante que tous les animaux chargés sur des navires de transport du bétail en France sont aptes à supporter le voyage en mer.

## 7 RÉUNION DE CLÔTURE

Une réunion de clôture avec des représentants de la DGAL s'est tenue le 9 novembre 2020, au cours de laquelle les principales constatations et les conclusions préliminaires de l'audit ont été présentées par l'équipe chargée de l'audit.

## 8 RECOMMANDATIONS

Les autorités compétentes sont invitées à fournir, dans un délai de 25 jours ouvrables à compter de la réception du rapport, un plan d'action détaillé, assorti d'un calendrier d'exécution, exposant les mesures prises et envisagées pour donner suite aux recommandations formulées ci-après.

N°	Recommandation
1.	<p>L'autorité compétente est invitée à mettre à jour les procédures documentées afin de fournir des informations et des instructions suffisantes au personnel, conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/625, pour que celui-ci puisse effectuer les contrôles officiels au port, et notamment les inspections à mener conformément aux articles 19 et 20 du règlement (CE) n° 1/2005.</p> <p>Recommandation fondée sur les conclusions 40 et 42.</p> <p>Constatations connexes: 3, 4, 33 et 38.</p>
2.	<p>L'autorité compétente devrait prendre des mesures afin de disposer d'un personnel dûment qualifié, comme le prévoit l'article 5, paragraphe 1, point e), du règlement (UE) 2017/625, lors de la réalisation des inspections conformément aux articles 19 et 20 du règlement (CE) n° 1/2005, et notamment en ce qui concerne les exigences techniques énoncées à l'annexe I, chapitre IV, section I, du règlement (CE) n° 1/2005.</p> <p>Recommandation fondée sur la conclusion 41</p> <p>Constatations connexes: 3, 27, 32, 33 et 38.</p>
3.	<p>Il convient de veiller à ce que l'autorité compétente ou un organisme ou une personne délégataire accomplisse les tâches de contrôle officiel au port de sortie, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/625, afin de</p>

N°	Recommandation
	<p>vérifier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• que tous les animaux sont aptes à poursuivre le voyage prévu, conformément à l'article 20, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 1/2005;</li> <li>• que les exigences techniques spécifiques énoncées à l'annexe I, chapitre IV, section 1, du règlement (CE) n° 1/2005 sont respectées lors de l'inspection des navires avant leur agrément aux fins de l'article 19 dudit règlement.</li> </ul> <p>Recommandation fondée sur les conclusions 23 et 42.</p> <p>Constatations connexes: 3, 12 et 32.</p>
4.	<p>L'autorité compétente devrait mettre en place un système de délivrance d'autorisations aux transporteurs effectuant des voyages de longue durée par mer, comme l'exige l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2005.</p> <p>Recommandation fondée sur la conclusion 43.</p> <p>Constatation connexe: 25.</p>
5.	<p>L'autorité compétente devrait veiller à ce que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les organisateurs de voyages prévoient l'arrivée progressive des bétailières au port afin d'éviter une attente inutile avec des animaux à bord avant leur transfert sur les navires de transport du bétail, conformément aux dispositions de l'article 3, point a), et de l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement (CE) n° 1/2005;</li> <li>• les inspecteurs portuaires complètent la section 3 du carnet de route, conformément à l'article 21, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005, pour consigner les résultats des contrôles requis par l'article 21, paragraphe 1, dudit règlement, y compris le fait que le voyage a été planifié jusqu'au lieu de destination finale dans le pays tiers.</li> </ul> <p>Recommandation fondée sur les conclusions 20 et 22.</p> <p>Constatations connexes: 13, 14 et 19.</p>

La réponse de l'autorité compétente à ces recommandations peut être consultée à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/food/audits-analysis/rep\\_details\\_en.cfm?rep\\_inspection\\_ref=2020-6965](http://ec.europa.eu/food/audits-analysis/rep_details_en.cfm?rep_inspection_ref=2020-6965)

## ANNEXE 1 — RÉFÉRENCES JURIDIQUES

Référence juridique	Journal officiel	Titre
Règlement (UE) 2017/625	JO L 95 du 7.4.2017, p. 1.	Règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques, modifiant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 999/2001, (CE) n° 396/2005, (CE) n° 1069/2009, (CE) n° 1107/2009, (UE) n° 1151/2012, (UE) n° 652/2014, (UE) 2016/429 et (UE) 2016/2031, les règlements du Conseil (CE) n° 1/2005 et (CE) n° 1099/2009 ainsi que les directives du Conseil 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE et 2008/120/CE, et abrogeant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 854/2004 et (CE) n° 882/2004, les directives du Conseil 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE et 97/78/CE ainsi que la décision 92/438/CEE du Conseil (règlement sur les contrôles officiels), texte présentant de l'intérêt pour l'EEE
Règlement (CE) n° 1/2005	JO L 3 du 5.1.2005, p. 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