

Proposition de règlement de la Commission européenne relative à la protection des animaux et les opérations connexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil

Contribution de l'Organisation des Transporteurs Routier Européens

Préambule

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), fédère plus de 3 400 entreprises de transport routier, d'animaux vivants, de marchandises et de logistique, de déménagement, de fonds et de valeurs, de personnes et de transport sanitaire, essentiellement des TPE-PME-ETI. Parmi ces entreprises, soixante sont spécialisées dans le transport d'animaux vivants (TAV), ce qui représente 70% des effectifs salariés du secteur TAV en France.

Le 7 décembre 2023, la Commission européenne a adopté sa proposition de règlement visant à améliorer le bien-être des animaux durant le transport, tel qu'annoncé dans la stratégie « De la ferme à la table ». **L'OTRE, résolument engagée en faveur du bien-être animal et de la protection des animaux durant le transport** salue l'ambition poursuivie par la Commission européenne d'améliorer le bien-être des animaux durant leur transport à travers ce règlement, mais souhaite attirer l'attention des autorités publiques sur :

- Les conséquences ambivalentes de certaines dispositions du texte sur le **bien-être animal, l'environnement, et incidemment, la pérennité économique des entreprises** du transport routier d'animaux ;
- L'opportunité manquée par la proposition de règlement **d'établir un cadre juste pour les relations commerciales entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre.**

1. Des mesures incompatibles avec le bien-être animal et le respect de l'environnement, mettant en péril la soutenabilité économique de l'ensemble de la chaîne de valeur du transport

L'augmentation de l'allocation d'espace durant le transport augmenterait le risque de blessures des animaux transportés et le nombre de véhicules en circulation

Le règlement propose d'accroître les espaces réservés aux animaux à bord des camions, en augmentant jusqu'à 60% l'espace attribué à chacun. L'OTRE tient à souligner, en premier lieu, que la méthode de calcul utilisée pour cette estimation n'est soutenue par aucune étude récente et que l'EFSA, dans ses recommandations, reconnaît un manque de recherches spécifiques et d'études pertinentes à ce sujet.

Bien qu'une telle mesure puisse éventuellement être cohérente pour le transport de certains gros animaux (type bovins), elle ne l'est pas pour le transport d'animaux de plus petites tailles (ovins, caprins, veaux, etc.). Un **espace plus important entre les animaux entraînerait une diminution de leur stabilité**, augmentant ainsi le risque de blessures graves pendant le transport, telles que des hématomes, des écrasements ou encore des pattes cassées et foulures pouvant entraîner une montée de fièvre et conduire au décès des animaux.

Cette mesure implique inévitablement une **hausse du nombre de camions transportant des animaux vivants sur les routes**, aggravant les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les besoins en lavage, d'ores et déjà mal pourvus. Cela contredit les objectifs de décarbonation promus par le Gouvernement, auxquels l'OTRE continue de souscrire, notamment par sa participation à la feuille de route de décarbonation du transport routier.

L'augmentation du nombre de camions suppose aussi **une forte hausse des coûts pour les transporteurs routiers, incluant ceux liés au carburant, à l'entretien, à l'utilisation d'eau et de produits de nettoyage, ainsi qu'aux péages, mais également aux investissements nécessaires à l'achat de camions supplémentaires** au soutien de leurs activités. A titre d'exemple, l'IFIP (Institut du Porc) a estimé à plus de 26 millions d'euros le besoin d'investissements en camions résultant de l'augmentation de l'espace pour les animaux.

Une augmentation du nombre de camions sur les routes implique également un plus grand nombre de transporteurs routiers, or le secteur fait **face à une pénurie importante de main d'œuvre**, faute d'attractivité du métier au regard des conditions de travail difficiles (e.g. horaires, solitude, pénibilité, etc.).

Alors que le secteur subit de plein fouet les conséquences des crises économiques, agricoles et énergétiques actuelles et qu'il peine à recruter, **une telle mesure viendrait grever davantage la santé économique du transport routier.**

La mise en place d'une hauteur verticale minimale durant les transports multiplierait les risques de blessures des animaux les plus jeunes

L'annexe I précise la hauteur verticale minimale qui devra être appliquée en fonction des catégories d'animaux lors de leur transport. L'OTRE tient à souligner les conséquences néfastes d'une telle mesure lors du transport de jeunes animaux. La hauteur en vigueur aujourd'hui permet de contenir les mouvements naturels de **ces animaux, qui en raison de leur âge, sont plus actifs pendant les trajets. Une hauteur trop importante les soumettrait à des risques importants de frottements dorsaux contre les toits des étages et d'autres collisions, notamment liées aux chevauchements**, qui peuvent engendrer des montées de fièvre dangereuse chez certaines races (e.g., Blondes d'Aquitaines).

De tels mouvements pourraient, dans les cas les plus extrêmes, **constituer un véritable danger pour les usagers de la route.**

L'instauration d'une hauteur verticale minimale est également **incompatible avec les véhicules en circulation aujourd'hui**, notamment ceux à trois étages pour lesquels les transporteurs d'animaux vivants ont concédé de forts investissements afin de répondre aux demandes des marchés. Ces véhicules, choisis aujourd'hui pour leur polyvalence malgré leur coût élevé, deviendraient obsolètes. Le renouvellement des flottes de camions impliquera des investissements considérables pour les petites et moyennes entreprises du secteur, **entravant la pérennité financière d'un grand nombre d'entre elles.**

Un suivi en temps réel du transport ne pouvant être effectif

La proposition de règlement envisage l'enregistrement en temps réel, par le transporteur, d'un carnet de route et d'une évaluation des critères de transport directement depuis le système informatique TRACES. Cette disposition, au-delà de constituer une **surcharge administrative**

pour les conducteurs, ne pourrait être respectée dans de nombreux cas, du fait de nombreux trajets en zones non-couvertes par un réseau.

Le respect des temps de repos durant les transports de longue durée prévus par le texte est impossible au regard des infrastructures d'accueil actuelles

Durant les trajets de longue durée, la proposition de règlement prévoit de décharger les animaux pour leur permettre de se reposer, se nourrir et s'hydrater. La proposition de règlement prévoit également une limitation du temps de transport qui oblige les transporteurs routiers à **effectuer des arrêts plus fréquents pendant le trajet, entraînant de nombreux déchargements d'animaux sur des aires de repos**. Cependant, ces mesures ne prennent pas en compte le fait qu'il existe de nombreuses « **zones blanches** » **sur l'ensemble du territoire européen où les aires de repos sont rares ou inexistantes**.

Il existe également de **fortes disparités en matière d'hygiène et de salubrité** entre les aires de repos françaises et celle présentes dans certains pays de l'Union européenne, notamment des pays de l'Est. Certaines de ces aires de repos **compromettent le bien-être des animaux ainsi que l'intégrité de nos transporteurs routiers**, qui se retrouvent contraints, pour certains, de garder les animaux à bord des camions, déjà équipés pour assurer leur repos, les nourrir et les abreuver correctement.

➔ **Propositions de l'OTRE :**

- Pousser pour une **harmonisation européenne des exigences en termes d'infrastructures d'accueil et des contrôles**

2. Le texte offre l'opportunité d'établir un cadre clair pour les relations commerciales entre les transports routiers d'animaux et les donneurs d'ordre

Au-delà du principal objectif d'assurer le bien-être des animaux lors des transports et des opérations annexes, ce texte offre également l'opportunité de **préciser le partage de responsabilités entre transporteurs routiers et donneurs d'ordre** et ainsi d'équilibrer leurs relations commerciales.

La définition de l'organisateur et des obligations qui lui incombent doit être précisée

Le règlement tel qu'en vigueur aujourd'hui **ne précise pas clairement qui est désigné comme « organisateur » du transport des animaux**. Cette identification est pourtant cruciale pour garantir le respect des responsabilités qui lui sont attribuées. La proposition de règlement de la Commission européenne gagnerait en intelligibilité si elle inscrivait **explicitement dans le texte que l'organisateur du transport est le donneur d'ordre**. On entend ici la partie (expéditeur, commissionnaire de transport, abatteur, ou autre) qui conclut le contrat de transport avec le transporteur.

En outre, le texte ne prévoit pas que l'organisateur soit tenu de **convenir d'une plage horaire précise pour le chargement et le déchargement des animaux** (dans les abattoirs, les ports, etc.). Ces spécifications sont nécessaires afin **d'éviter des délais excessifs durant lesquels les animaux restent dans les bétailières sans pouvoir être déchargés**, ce qui affecte leur bien-être mais également celui des transporteurs, qui ne reçoivent aucune indemnisation en cas de délais excessifs.

→ **Propositions de l'OTRE :**

- Modifier l'article 3 de la proposition de règlement afin de **définir que l'organisateur du transport est le donneur d'ordre ;**
- Imposer au donneur d'ordre de convenir **d'une plage horaire précise et cohérente pour le chargement et le déchargement des animaux.**

Les modalités de la co-responsabilité du donneur d'ordre doivent être définies

Dans son article 18, la proposition de règlement suggère que le transporteur soit « *responsable de l'aptitude au transport des animaux depuis le chargement de ces derniers au lieu de départ jusqu'à leur déchargement au lieu de destination* ». L'article, rédigé en l'état, **manque de précision**, notamment en ce qui concerne la **co-responsabilité entre le transporteur et le donneur d'ordre en cas de dommage ou de perte d'un animal non apte au transport mais tout de même chargé dans un camion sous la responsabilité du donneur d'ordre** (e.g., vices cachés, menaces, etc.).

→ **Propositions de l'OTRE :**

A l'instar du contrat type, qui encadre les relations commerciales en France, l'OTRE propose de compléter la rédaction de l'article 18 pour intégrer :

- Que **la responsabilité du chargement, de calage et d'arrimage des animaux incombe aux donneurs d'ordres ;**
- Que le **transporteur soit exonéré de la responsabilité** résultant de la perte ou des dommages subis par les animaux pendant le transport **s'il est établi que le dommage provient d'une défectuosité non apparente du chargement, du calage ou de l'arrimage** (e.g., vice caché).

Conclusion

L'objectif de la proposition de règlement de la Commission européenne **s'inscrit pleinement dans les priorités de l'OTRE**, qui consistent à garantir le respect et l'amélioration du bien-être des animaux durant leur transport.

Certaines dispositions du texte portent pourtant atteinte à l'intégrité des animaux, ainsi qu'aux objectifs de décarbonation poursuivis par l'Union européenne. L'augmentation de l'allocation d'espace et de la hauteur des plafonds dans les camions ne feraient qu'accroître les risques de collisions, de chevauchements et d'autres blessures aux animaux, en particulier aux plus petits d'entre eux. La proposition de la Commission contraint également les transporteurs à effectuer des arrêts fréquents dans des aires de repos, dont bon nombre, situées en dehors du territoire français, **ne respectent pas les normes d'hygiène et de salubrité nécessaires pour assurer le bien-être des animaux.**

Dans ce cadre, l'OTRE demande une **révision de ces mesures en collaboration avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur du transport d'animaux**, afin de garantir leur faisabilité et leur impact positif sur le bien-être des animaux.

La proposition de règlement représente également l'**opportunité d'établir un cadre clair pour les relations commerciales entre les donneurs d'ordre et les transporteurs**, qui actuellement contreviennent à la bonne gestion du transport d'animaux, à la pérennité financière de nos entreprises mais également aux bien-être des animaux transportés. L'OTRE reste pleinement



engagée auprès des autorités **pour garantir l'intégration de ces mesures cruciales dans le texte final.**