



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2020-2021

TL/CE

P.V. AVDR 22

Commission de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural

Procès-verbal de la réunion du 8 octobre 2021

Ordre du jour :

Échange de vues avec la députée européenne Tilly Metz, présidente de la Commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport (ANIT)

*

Présents : Mme Diane Adehm remplaçant M. Emile Eicher, M. Guy Arendt remplaçant M. Gusty Graas, M. André Bauler, M. Gilles Baum, M. François Benoy, Mme Tess Burton, Mme Myriam Cecchetti, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Gilles Roth remplaçant M. Félix Eischen

Mme Tilly Metz, membre du Parlement européen

M. Tun Loutsch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Gusty Graas, M. Claude Haagen, Mme Octavie Modert

*

Présidence : Mme Tess Burton, Présidente de la Commission

*

Échange de vues avec la députée européenne Tilly Metz, présidente de la Commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport (ANIT)

En amont des discussions, Madame Tess Burton, Présidente de la Commission de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, rappelle que l'échange de vues découle d'une demande émanant de la sensibilité politique *Piraten*. De surcroît, cette discussion fait suite au débat public du 5 juillet 2021 concernant la pétition n°1843¹, laquelle préconisait que le bétail du Grand-Duché ne soit abattu qu'au sein d'abattoirs certifiés par l'Union européenne.

¹ <https://www.petitions.lu/petition/1843?cHash=c595d48fdce9032774e262b6a224c425>

Présentation des travaux de la Commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport (ANIT)

À la suite d'une introduction de la part de Madame la Présidente, Madame Tilly Metz, Présidente de la Commission d'enquête sur la protection des animaux durant leur transport au sein du Parlement européen, entame la présentation des travaux de cette commission d'enquête, également connue sous l'appellation ANIT.

Pour situer le travail de ladite commission, l'oratrice informe l'assemblée que chaque année, plus de 1,5 milliard d'animaux sont transportés à l'intérieur du territoire de l'Union européenne ou vers des pays tiers (représentant 10% des transports). Ces trajets impliquent fréquemment des voyages de longue durée et/ou ne garantissant pas le respect des dispositions européennes relatives au bien-être animal. Ainsi, de nombreux rapports (ONGs, Cour des comptes européenne, audits européens) documentent le non-respect des dispositions en vigueur.

Concernant l'historique de l'ANIT, il convient de mentionner qu'en 2018, le Groupe des Verts/Alliance libre européenne avait déjà formulé une demande d'établissement d'une commission d'enquête chargée de dresser un état des lieux des transports de bétail européens lors de la dernière législature, demande qui fut rejetée. Ce n'est qu'au début de la nouvelle législature qu'une vaste majorité des députées européennes (605 sur 705) s'est prononcée en faveur de la création d'une commission d'enquête pour examiner les allégations d'infractions dans l'application du droit de l'Union en matière de protection des animaux durant le transport et les opérations associées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union. Par conséquent, l'ANIT a été instituée le 19 juin 2020, et le 23 septembre 2020, les membres de ladite commission ont élu l'oratrice en tant que présidente de la commission.

Concernant l'objet du mandat², la commission se concentrerait sur la manière dont les règles de l'Union sont appliquées par les États membres et dont la Commission européenne veille au respect de ces règles, notamment le respect du *règlement (CE) no 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes*. Ainsi, le Parlement européen a décidé que la commission d'enquête sera notamment chargée :

- a) d'examiner les défauts allégués de réaction de la Commission face aux éléments tendant à démontrer, lors du transport d'animaux vivants à travers l'Union et à destination de pays tiers, des violations graves et systématiques du règlement (CE) n° 1/2005 ;
- b) d'examiner les défauts allégués de la Commission de faire respecter efficacement les dispositions du règlement (CE) n° 1/2005 concernant :
 - l'espace disponible au sol et en hauteur ;
 - l'agrément des moyens de transport par route et des navires de transport du bétail ;
 - l'abreuvement et l'alimentation ;
 - la litière ;
 - la température et le système de ventilation ;
 - l'interdiction de transporter des animaux s'ils ne sont pas aptes à entreprendre le voyage ;
 - la séparation de certains animaux ;
 - les contrôles à effectuer ;

² Décision du Parlement européen du 19 juin 2020 sur la constitution d'une commission d'enquête chargée d'examiner les allégations d'infractions au droit de l'Union et de mauvaise administration dans l'application du droit de l'Union en ce qui concerne la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union, et sur la définition de ses attributions, et la détermination de sa composition numérique et de la durée de son mandat (2020/2690(RSO))
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0163_FR.html

- l'obligation incombant à l'autorité compétente d'éviter ou de réduire tout retard en cours de transport et, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires ;
 - le transport des animaux non sevrés ;
 - le transport maritime des animaux vivants, notamment en ce qui concerne les pratiques de chargement et la structure des navires ;
 - les moyens de transport ;
 - la manipulation des animaux, notamment les opérations de chargement et de déchargement ;
 - les devoirs et les obligations des autorités compétentes des États membres ;
- et le défaut allégué des États membres de mettre en œuvre et de faire respecter efficacement lesdites dispositions ;
- c) d'examiner le défaut allégué de la Commission de faire respecter efficacement les dispositions suivantes que le règlement (CE) n° 1/2005 prévoit :
 - les dispositions supplémentaires pour les voyages de longue durée ;
 - l'obligation incombant aux autorités compétentes des États membres de prendre, en cas d'infractions, des mesures spécifiques et de notifier lesdites infractions ;
 - les dispositions relatives à la planification du voyage et au carnet de route ;
 et le défaut allégué des États membres de mettre en œuvre et de faire respecter efficacement lesdites dispositions ;
 - d) d'examiner le défaut allégué de la Commission de faire respecter efficacement le règlement (CE) n° 1/2005 à l'extérieur de l'Union conformément à l'arrêt de la Cour de justice (cinquième chambre) du 23 avril 2015 dans l'affaire C 424/13, et le défaut allégué des États membres de mettre en œuvre et de faire respecter efficacement ledit règlement ;
 - e) d'examiner les éventuelles violations du principe de coopération loyale consacré à l'article 4, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne ;
 - f) d'examiner les allégations selon lesquelles la Commission n'aurait pas contribué à la mission de l'Organisation mondiale de la santé animale visant à mettre en œuvre les normes internationales en matière de bien-être animal pendant le transport ;
 - g) d'examiner les allégations selon lesquelles la Commission n'aurait pas respecté les valeurs commerciales de l'Union inscrites dans la nouvelle stratégie commerciale de l'Union «Le commerce pour tous», notamment en ce qui concerne les pratiques de transport effroyables mises en évidence dans des pays tiers, qui sont préoccupantes non seulement du point de vue du bien-être animal, mais aussi sur le plan de la sécurité alimentaire et de la santé publique ;
 - h) de formuler toute recommandation qu'elle juge nécessaire en la matière, y compris en ce qui concerne la mise en œuvre, par les États membres, de l'arrêt précité de la Cour de justice.

Madame Metz insiste sur le fait que l'objectif de la commission n'est pas de stigmatiser un pays ou une entreprise, mais de dresser un état des lieux de la situation. Elle constate qu'il ne s'agit pas d'un échec individuel ou administratif, mais d'un échec général à plusieurs niveaux. L'oratrice mentionne le règlement (CE) n° 1/2005 qui régit le transport des animaux, constatant qu'il n'est guère, voire systématiquement pas, appliqué. De plus, les transports transfrontaliers compliquent l'identification de toutes les autorités impliquées dans le contrôle des mesures. Elle est également d'avis que le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil manque de précision, ce qui rend son application plus ardue et ouvre la voie à des contournements.

À l'origine, le mandat de la commission, composée de trente membres, devait se limiter à douze mois. Cependant, en raison de la crise liée à la Covid-19, qui entravait le fonctionnement normal de la commission ainsi que les déplacements de ses membres lors des missions d'information, le Parlement européen a décidé de prolonger le mandat de la commission jusqu'à la fin de l'année 2021. Il est prévu que l'ANIT adopte le rapport et les recommandations le 2 décembre 2021 avant de les soumettre à la plénière pour un vote.

En ce qui concerne les modalités de fonctionnement, la commission a utilisé diverses méthodes pour examiner les lacunes présumées : des auditions d'experts³, des rencontres avec des témoins ou des délégués nationaux, des workshops⁴, des demandes de documents ou d'études⁵ et des missions d'information.

Les missions d'information sont des missions officielles au cours desquelles une délégation se renseigne sur le terrain sur l'application des règles. L'ANIT a prévu trois missions, une en Bulgarie à la frontière turque (visite des postes frontières et des points de repos qui y sont associés), une aux Pays-Bas à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (visite des infrastructures dédiées au transport et à l'hébergement du bétail) et une au Danemark (meilleures pratiques).

En raison de la situation sanitaire liée au Covid-19, l'ANIT n'a pas été en mesure d'accomplir sa mission en Bulgarie, où elle avait prévu de visiter un poste frontière et un point de repos. Ce qui ressortait de manière frappante était l'écart entre le discours officiel des autorités nationales et les rapports des ONG sur place ; tandis que les premières ne signalaient qu'un nombre limité d'infractions, les seconds évoquaient des infractions systématiques.

Une fois sur place, la délégation n'a aperçu qu'un seul camion transportant des animaux. Toutefois, il convient de noter que ce poste frontière connaît normalement une activité intense, ce qui laisse supposer que les transporteurs d'animaux ont probablement évité ce point ce jour-là. Malgré le manque d'activité, la commission a pu constater que le point de contrôle n'était pas adéquatement équipé, rendant ainsi impossible la mise en œuvre des contrôles prévus par les dispositions européennes.

En ce qui concerne le transport d'animaux par navires, l'âge moyen de la flotte de bétailières maritimes agréées par l'UE est de 41 ans, il s'agit généralement de navires reconvertis désormais utilisées pour le transport d'animaux et qui ne sont donc pas spécifiquement conçues à cet effet. Un autre point nécessitant une amélioration est le fait que, pour l'instant, le transport par navire n'est pas pris en compte dans le calcul de la durée du voyage. De plus, il convient de souligner que une fois le bétail chargé à bord d'un navire, les transports échappent à la portée des autorités. Il existe également un consensus selon lequel il est impossible de contrôler et donc de faire respecter les dispositions européennes en vigueur une fois qu'un transport a quitté le territoire de l'UE.

Toutefois, la députée européenne tient à souligner qu'aux termes de *l'arrêt de la Cour de justice (cinquième chambre) du 23 avril 2015 dans l'affaire C 424/13*, la Cour de justice a rappelé que *le règlement (CE) n° 1/2005* imposait des obligations sévères non seulement aux transports d'animaux vertébrés vivants qui se déroulent exclusivement sur le territoire de l'Union, mais également aux transports qui ont lieu au départ de ce territoire et à destination de pays tiers. Dans ce même arrêt, la Cour a estimé qu'il incombait aux autorités compétentes des États membres de veiller au respect de ces obligations lorsqu'elles autorisaient des voyages à destination de pays tiers⁶. Cependant, malgré cet arrêt, les autorités compétentes

³ <https://www.europarl.europa.eu/committees/fr/anit/events/events-hearings>

⁴ <https://www.europarl.europa.eu/committees/fr/anit/events/events-workshops>

⁵ <https://www.europarl.europa.eu/committees/fr/anit/supporting-analyses/latest-documents>

⁶ « que, pour qu'un transport impliquant un voyage de longue durée d'équidés domestiques autres que des équidés enregistrés et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine qui débute sur le territoire de l'Union européenne et se poursuit en dehors de ce territoire puisse être autorisé par l'autorité compétente du lieu de départ, l'organisateur du voyage doit présenter un carnet de route qui, eu égard aux arrangements de ce voyage tels qu'ils sont prévus, est réaliste et permet de penser que les dispositions de ce règlement (règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil) seront respectées, y compris pour la partie dudit voyage qui se déroulera sur le territoire de pays tiers, ladite autorité étant habilitée, si tel n'est pas le cas, à exiger que lesdits arrangements soient modifiés de sorte que le respect desdites dispositions soit assuré pour l'ensemble de ce voyage. »

perdent leur pouvoir de contrôle sur les transports animaliers une fois qu'ils se déroulent sur le territoire d'un pays tiers, car elles ne sont plus compétentes pour les contrôles effectués dans ce cadre.

Les résultats des enquêtes menées par l'ANIT seront présentés dans un rapport final, accompagné de recommandations, qui sera publié avant la fin du mandat. Les recommandations émises par la commission d'enquête seront intégrées à la stratégie "De la ferme à la table" (Farm2Fork). À cette fin, la Commission européenne a également annoncé son intention de modifier le *règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil*.

La commission d'enquête a relevé, entre autres, un manque de contrôles, l'absence de sanctions ou de conséquences pour les éventuels contrevenants, des durées de transport dépassant les limites légales, le manque d'abreuvement et/ou d'alimentation, des variations de température importantes, ainsi que l'utilisation de moyens de transport inadaptés ou dépourvus d'installations adéquates.

Compte tenu de l'importance du rapport, la commission d'enquête a désigné, Madame Isabel Carvalhais (S-D) et Monsieur Daniel Buda (PPE). En juin, les deux rapporteurs ont présenté leur projet de rapport relatif à l'enquête sur les allégations d'infraction et de mauvaise administration dans l'application du droit de l'Union en ce qui concerne la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (2020/2269(INI)) ainsi que le projet de recommandation à la suite de l'enquête sur la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union qui seront encore amendés. Au total, les membres de la commission ont proposé 1233 amendements (642 au projet de rapport et 591 au projet de recommandations), qui seront examinés dans les prochaines semaines.

L'oratrice souligne qu'il existe un consensus sur l'urgence de traiter de manière harmonisée, dans l'ensemble de l'Union européenne, certaines questions relatives au bien-être des animaux pendant le transport. Ainsi, la commission d'enquête propose de réviser le règlement sur le transport des animaux en visant une harmonisation des règles nationales et des contrôles en matière de protection des animaux pendant le transport. En effet, ces règles diffèrent souvent d'un État membre à l'autre, ce qui permet aux entreprises de jouer sur les réglementations nationales les unes contre les autres et de choisir de fonctionner à partir des États membres où elles estiment que le cadre réglementaire national est moins strict.

De même, il est nécessaire que les règles s'appliquent à tous les modes de transport, que ce soit par camion, navire, train ou avion.

Les membres de la commission d'enquête sont également d'accord sur le fait que les dispositions relatives aux moyens de transport doivent toujours tenir compte des besoins physiologiques et mentaux spécifiques à chaque espèce animale, ainsi que de la race au sein de chaque espèce et de l'âge des animaux. Par conséquent, les méthodes de transport utilisées doivent toujours répondre au mieux aux besoins physiologiques et mentaux des animaux.

Cependant, il subsiste des divergences d'opinions concernant la réglementation visant la durée maximale des transports et l'exportation de bétail vers des pays tiers. Il convient donc d'attendre la fin des négociations pour déterminer l'esprit des recommandations. Néanmoins, il y a un accord général sur la nécessité de modifier et d'harmoniser les réglementations en

vigueur. Il est prévu que la Commission européenne proposera de nouvelles dispositions sur la base de ces recommandations d'ici 2023.

Madame Metz expose son propre point de vue, selon lequel un voyage ne devrait pas dépasser huit heures, et un voyage d'animaux vulnérables (gestion, malades ou affaiblis) ne devrait pas excéder quatre heures. De plus, l'hébergement aux lieux de repos devrait durer plus de 48 heures. En outre, en opposition aux transports dépassant huit heures, elle souhaite limiter les exportations d'animaux vers des pays tiers, à l'exception de la Suisse, de la Norvège et du Royaume-Uni.

L'oratrice se réjouit que la question de la protection des animaux pendant le transport fasse partie du débat public au Luxembourg.

Dans cette optique, elle exprime son soutien à la pétition de l'association « *Lëtzebuurger Landjugend a Jongbaueren* », où des membres du secteur demandent l'interdiction du transport et de l'abattage du bétail luxembourgeois dans des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne et ne respectant pas les normes de qualité requises. La députée européenne informe que aucun abattoir africain ou asiatique n'a de convention avec l'Union européenne, et que la majeure partie de l'exportation de bétail européen se fait vers ces pays. Ainsi, elle appuie l'utilisation de listes noires/blanches définissant les pays vers lesquels l'exportation d'animaux est autorisée. Cependant, elle souligne que le Luxembourg n'exporte pas seulement du bétail destiné à l'abattage, mais aussi du bétail destiné à l'élevage, qui subit également de longs transports.

Madame Metz se félicite également de la demande conjointe du Luxembourg, de l'Allemagne et des Pays-Bas à la Commission européenne d'interdire, au niveau de l'UE, les transports par route et par mer sur de longues distances de bétail vivant vers des pays tiers.

Cependant, elle estime qu'il existe encore un potentiel d'amélioration dans le domaine de la protection des animaux pendant le transport au Luxembourg. Il serait possible d'augmenter le nombre de contrôles des transports d'animaux, notamment des transports de transit, et d'améliorer les infrastructures des lieux de repos.

La députée européenne informe que la responsabilité incombe désormais à la Commission européenne, qui devrait s'efforcer d'adapter la réglementation européenne pour garantir le bien-être animal lors des transports. Elle rappelle que le Luxembourg, malgré sa petite taille, est un membre égal au sein de l'Union européenne et que son opinion a donc une influence au niveau européen. Elle demande donc au gouvernement et à la Chambre des Députés de continuer à s'engager en faveur du bien-être animal.

Enfin, Madame Metz souligne que même si l'amélioration du bien-être animal est l'objectif principal du travail de la commission d'enquête, ses implications vont au-delà. Ainsi, des transports d'animaux non réglementés représentent un danger pour la santé publique (risque de contamination de la viande par des animaux malades ou blessés durant le transport), pour la sécurité routière (mauvais état de certains camions de transport) et pour la concurrence déloyale (pour ceux qui respectent les règles en place). À cet égard, elle informe les membres de la commission parlementaire que l'EFSA, l'autorité européenne de sécurité des aliments, entreprendra une étude sur le risque de contamination par des bactéries multirésistantes lors des transports d'animaux.

Echange de vues

Pour donner suite aux explications fournies par Madame Metz, Madame Tess Burton soulève plusieurs questions cruciales lors de la réunion parlementaire. Tout d'abord, elle demande si

l'arrêt de la Cour européenne du 23 avril 2015, visant à réduire le nombre d'infractions dans l'application du droit de l'Union en matière de protection des animaux pendant le transport, est effectivement mis en pratique.

Ensuite, elle interroge sur les mesures concrètes qui peuvent être prises pour limiter l'exportation de bétails d'embouche, pointant ainsi du doigt un enjeu crucial pour le bien-être animal et la protection des animaux.

Enfin, Madame Burton aborde la question des délais réalistes pour l'application des nouvelles réglementations concernant le bien-être animal au niveau européen, soulignant ainsi l'importance d'une planification adéquate et d'une mise en œuvre efficace pour garantir le respect des normes de protection des animaux.

Monsieur Marc Goergen partage actuellement son point de vue avec l'assemblée parlementaire. Il estime que le Luxembourg n'est actuellement pas un modèle exemplaire en matière de bien-être animal, constatant un manque flagrant de contrôle des transports d'animaux, notamment des transports de transit. Dans cette optique, il préconise vivement un renforcement conséquent des effectifs de l'inspection vétérinaire pour garantir un contrôle plus efficace de ces pratiques.

Il souligne également une pétition déposée, dans laquelle des membres du secteur demandent expressément une traçabilité accrue des animaux qu'ils vendent. Cette demande est d'autant plus pertinente, considérant que les animaux sont souvent initialement vendus au sein de l'Union européenne avant d'être exportés vers des pays tiers.

Par ailleurs, Monsieur Goergen apporte son soutien sans réserve à la demande de la commission d'enquête visant à harmoniser les dispositions nationales en matière de transport animalier. Il est convaincu que cette démarche est essentielle pour garantir un niveau de protection uniforme des animaux à travers l'Union européenne.

Enfin, il propose une mesure concrète visant à limiter les déplacements inutiles du bétail luxembourgeois : l'élevage et l'abattage du bétail devraient idéalement être réalisés localement, dans la région même, afin de minimiser les transports superflus et les souffrances animales qui en découlent.

Madame Martine Hansen explore plusieurs pistes de réflexion ; elle déplore que de nombreux produits d'origine exigent qu'un animal soit abattu dans la région d'origine de ses produits. Ainsi, elle se demande s'il ne serait pas opportun de mettre fin à cette pratique et d'instaurer un système européen liant l'origine du produit à l'origine de l'animal plutôt qu'à son lieu d'abattage. Ceci pourrait réduire le nombre de transports d'animaux.

Par ailleurs, la députée s'interroge sur la possibilité de mettre en œuvre la pétition n° 1843, qui demandait que le bétail du Grand-Duché ne soit abattu que dans des abattoirs certifiés UE.

Enfin, elle s'informe sur la possibilité de concrétiser *la pétition la pétition n° 1843 qui demandait que le bétail du Grand-Duché ne soit abattu que dans des abattoirs certifiés UE*, soulignant ainsi l'importance de cette démarche pour le secteur agricole luxembourgeois.

Monsieur Aly Kaes expose plusieurs points ; tout d'abord, le groupement politique CSV se montre favorable à soutenir une interdiction d'exportation du bétail luxembourgeois vers des pays tiers. Cette mesure vise à garantir le respect des normes de bien-être animal tout au long du processus d'exportation.

Ensuite, il souligne l'importance cruciale pour le Luxembourg de disposer d'infrastructures adéquates permettant d'abattre l'intégralité du cheptel national. Cette nécessité est

particulièrement pressante dans le cas de la volaille, car les producteurs luxembourgeois ne disposent actuellement pas de la possibilité d'abattre leurs animaux dans le pays. Ainsi, la mise en place de tels projets d'infrastructure favorise non seulement la production locale, mais contribue également au bien-être des animaux en réduisant les transports inutiles.

Enfin, Monsieur Kaes insiste sur la nécessité de renforcer les contrôles des transports d'animaux, en particulier ceux de transit. Il souligne l'importance de former adéquatement les agents chargés de ces contrôles, afin qu'ils soient en mesure de détecter toute violation des normes de bien-être animal et d'y remédier efficacement.

En réponse aux intervenants, Madame Tilly Metz énonce tout d'abord, qu'elle constate que l'arrêt de la Cour européenne du 23 avril 2015 n'a pas eu d'impact pratique, les autorités étant dans l'incapacité de contrôler le respect des dispositions européennes une fois le transport effectué en dehors du territoire de l'UE.

Elle souligne ensuite que le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil manque de clarté et permet aux États membres de ne pas l'appliquer, appelant ainsi à une modification du règlement pour mettre fin à cette situation.

Concernant l'abattage halal, Madame Metz affirme qu'il ne respecte pas les normes de bien-être animal, marquant ainsi son désaccord avec cette pratique.

Elle met également en lumière le nombre considérable d'animaux transportés chaque année au sein de l'UE, soit 1,5 milliard, soulignant ainsi que le simple label ne garantit pas l'origine de l'animal.

Par ailleurs, elle critique la Politique agricole commune (PAC) qu'elle estime favoriser une industrie agroalimentaire perverse, et plaide en faveur de la stratégie Farm2Fork, visant à réduire le cheptel européen et à promouvoir une production alimentaire locale et diversifiée, en opposition à la PAC.

Madame Metz insiste sur la nécessité de mobiliser un large éventail d'acteurs du secteur, du monde politique et de la société civile pour obtenir un changement concret.

Elle rappelle que la stratégie Farm2Fork prévoit une révision du cadre législatif sur les transports d'animaux d'ici 2023, et souligne l'importance de renforcer la coopération et l'échange d'informations entre les autorités nationales pour améliorer la qualité des contrôles et identifier les contrevenants.

Madame Metz soutient également des alternatives à l'abattage industriel, telles que l'abattage à la ferme ou au pâturage, dans le respect des normes sanitaires, et insiste sur la nécessité de mieux définir l'identification géographique, qui comporte des risques.

Enfin, elle souligne que l'interdiction d'exporter des animaux vers des pays tiers ne sera réalisable que si tous les États membres l'appliquent, et soutient les propos de Monsieur Kaes concernant la formation adéquate des agents de contrôle et la nécessité d'harmoniser leur formation au niveau national.

Monsieur Jeff Engelen avance les propositions suivantes : D'abord, il recommande que les missions de contrôle sur place ne soient pas annoncées publiquement à l'avance. Cette démarche vise à permettre à la délégation d'acquérir toutes les informations nécessaires, en évitant que les responsables sur place ne se conforment simplement aux dispositions en vigueur.

Ensuite, il exprime son opposition ferme au transport d'animaux luxembourgeois vers des pays tiers ou à des trajets de longue durée à l'intérieur de l'UE, soulignant ainsi la nécessité de limiter ces pratiques.

Concernant les voyages d'animaux vers des pays tiers, Monsieur Engelen préconise des contrôles sur les navires de transport du bétail pendant le transport, renforçant ainsi les mesures de surveillance et de régulation.

Enfin, il soutient fermement l'idée d'une meilleure formation des agents de contrôle, afin qu'ils soient en mesure de détecter d'éventuelles infractions et d'assurer le respect des réglementations en vigueur.

Madame Myriam Cecchetti exprime plusieurs revendications au cours de la réunion parlementaire ; elle met d'abord en avant la nécessité d'une approche différente en matière de politique alimentaire, soulignant l'importance de ne pas réduire les denrées alimentaires à de simples biens de consommation. Elle déplore ainsi le manque de réforme fondamentale avec l'accord de la nouvelle PAC.

Ensuite, elle insiste sur l'urgence de prendre conscience de la crise à laquelle sont confrontés les citoyens, soulignant que la plupart ne réalisent pas l'ampleur de la situation et l'importance des changements nécessaires.

Par la suite, elle avance la proposition de légaliser l'abattage à la ferme, offrant ainsi une alternative plus respectueuse du bien-être animal et des normes sanitaires.

De plus, elle plaide ardemment en faveur d'un accompagnement des exploitations agricoles dans leur transition vers une agriculture plus durable, mettant en lumière l'importance de soutenir les agriculteurs dans cette évolution cruciale.

Enfin, elle demande fermement la fin des stratégies de dumping à bas prix dans l'agriculture, soulignant les conséquences néfastes de telles pratiques sur les agriculteurs et sur la durabilité du secteur agricole dans son ensemble.

Monsieur François Benoy se demande comment on peut assurer qu'un nouveau règlement soit respecté par le secteur et les autorités nationales. Il fait allusion à la loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles qui selon lui est inapplicable sur le terrain.

À la suite des interventions, Madame Tilly Metz souligne que les commissions d'enquête du Parlement européen ne sont pas habilitées à mener des enquêtes secrètes sur le terrain. Elle a indiqué que les visites officielles permettent aux représentants de la commission d'avoir accès aux infrastructures et aux informations officielles, éléments essentiels pour mener à bien les travaux de la commission. Cependant, elle a noté qu'une compréhension plus approfondie de la situation sur le terrain nécessite la collaboration avec des ONG actives dans le domaine.

Elle exprime l'opinion que l'Union européenne n'a pas besoin de produire autant de denrées alimentaires, étant donné qu'une quantité importante est destinée à l'exportation. Elle a privilégié l'idée selon laquelle les pays importateurs devraient être encouragés à produire davantage de leur propre nourriture. Cependant, elle a souligné que cette option est actuellement difficile à mettre en œuvre en raison de la compétitivité des denrées alimentaires d'origine européenne en termes de rapport qualité/prix.

Elle note que, au sein de l'UE, les animaux destinés à l'exportation vers des pays tiers sont soumis à des contrôles avant leur chargement, bien que ces contrôles sanitaires puissent parfois manquer de rigueur. Elle a souligné la nécessité de mettre en place un système permettant des contrôles tout au long du trajet des animaux.

Madame Metz soutient également les propos de Madame Cecchetti, qui a plaidé en faveur d'un changement de mentalité concernant la production et la consommation alimentaire, prônant une production de meilleure qualité plutôt que de quantité.

L'oratrice souligne que le monde agricole est souvent la première victime des dérives de l'industrie alimentaire, notant que les agriculteurs européens présentent un taux de mortalité par suicide élevé, ce qui témoigne de la pression sous laquelle la profession est confrontée.

De même, il est crucial de ne pas mettre uniquement la responsabilité sur les épaules des consommateurs pour qu'ils prennent les bonnes décisions. Face à un marché dont l'ampleur est difficile à cerner, il est impératif que le monde politique assume sa part de responsabilité en établissant un cadre législatif approprié.

De plus, la Commission européenne a pris l'engagement ferme d'intégrer les recommandations de notre commission d'enquête dans la nouvelle législation européenne. Cette législation sera contraignante pour les États membres, qui seront tenus de veiller à ce que ces dispositions soient respectées. Il est également essentiel que les différentes commissions du Parlement européen participent à l'élaboration de cette nouvelle législation pour garantir qu'elle renforce effectivement le bien-être animal.

Cette période représente une occasion unique d'adapter notre cadre législatif. Une vaste majorité au sein du Parlement européen demande le renforcement des dispositions actuelles afin d'améliorer le bien-être animal. Les commissaires européens en charge de l'agriculture et de l'environnement soutiennent également cette initiative et appellent à une adaptation de la législation en vigueur.

Malgré ce soutien en faveur du changement, il est essentiel que les États membres et la société civile exercent une pression constante sur les organes européens pour s'assurer que ce changement se concrétise.

Si tout se déroule comme prévu, la nouvelle législation devrait entrer en vigueur d'ici 2024.

Enfin, il est important de noter qu'il existe des possibilités de sanctionner les États membres qui ne respectent pas le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil. Cependant, jusqu'à présent, la Commission européenne n'a pas encore pris de mesures concrètes à cet égard.

En conclusion de la réunion, Madame la Présidente de la commission parlementaire annonce que le sujet des transports animaliers continuera à être discuté lors de prochaines réunions de la commission. En outre, elle exprime son espoir de parvenir à un consensus au niveau européen afin de réduire à un minimum le transport de bétail destiné à l'abattage.

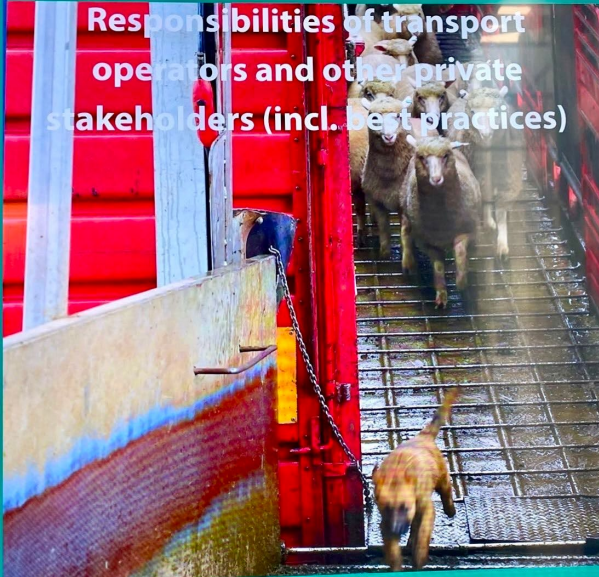
Luxembourg, le 8 octobre 2021

Procès-verbal approuvé et certifié exact

PUBLIC HEARING
COMMITTEE OF INQUIRY ON THE PROTECTION OF
ANIMALS DURING TRANSPORT
Wednesday 17.03.2021 - **09:00-12:00**
PAUL-HENRI SPAAK BUILDING – ROOM **1A2**
CONTACT & REGISTRATION: anit-secretariat@europarl.europa.eu

**Responsibilities of transport
operators and other private
stakeholders (incl. best practices)**

Chaired by:
Tilly Metz, ANIT Chair



ANIT

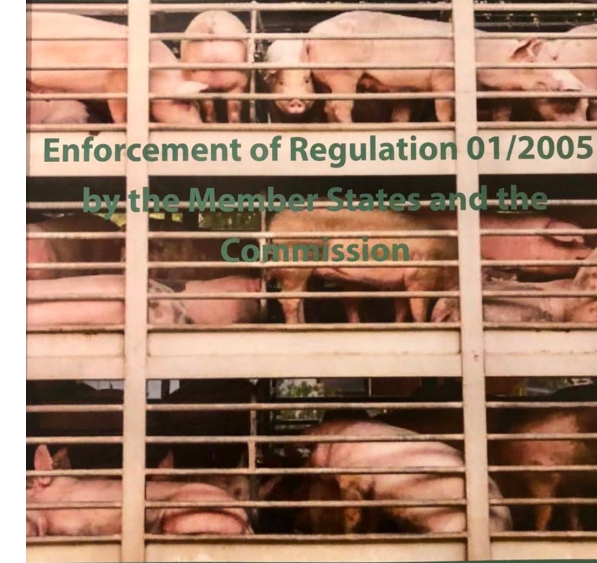
UNTERSUCHUNGSSCHUSS ZUM SCHUTZ DER TIERE BEIM TRANSPORT

Commission de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural
08.10.2021

PUBLIC HEARING
Committee of Inquiry on the protection of Animals
during Transport
Thursday 10.12.2020 - **16:45-18:45**
PAUL HENRI SPAAK BUILDING – ROOM **1A2**
CONTACT & REGISTRATION: ANIT-secretariat@europarl.europa.eu

**Enforcement of Regulation 01/2005
by the Member States and the
Commission**

Chaired by:
Tilly METZ



Der Untersuchungsausschuss in Zahlen	
Anzahl der Stimmen für die Gründung des Ausschusses	605 (von 705)
Anzahl der Mitglieder	30
Anzahl der stellvertretenden Mitglieder	30
Anzahl der PräsidentINNEN	1
Anzahl der Vize-PräsidentINNEN	4
Startdatum des Ausschusses	23.09.2020
Provisorisches Enddatum des Ausschusses	19.06.2021
Anzahl der vorgesehenen Untersuchungsberichte	1
Anzahl der transportierten Wirbeltiere (Gesamt, 2019 ¹)	1.618.263.473
Anzahl der transportierten Wirbeltiere (innerhalb der EU, 2019)	1.389.018.853
Anzahl der transportierten Wirbeltiere (Export nach nicht EU-Staaten, 2019)	229.244.620





06-09-2021 13:45
Hearing on Alternatives
to long-distance live
animal transport and
alternatives

ANIT



15-07-2021 09:00
Hearing on Experiences
of strengthening and
changing legislation

ANIT



31-05-2021 13:45
Hearing on Transport of
species remaining
vulnerable categories of
animals

ANIT



17-03-2021 09:00
Hearing on
Responsibilities of
transport operators and
other private
stakeholders

+ 26-10-2021 09:00
Hearing on
Recommendations for
the future



01-03-2021 13:45
Hearing on Transport of
live animals in third
countries

ANIT



10-12-2020 16:45
ANIT Public hearing on
Enforcement of
Regulation 1/2005

ANIT



25-02-2021 09:00
Hearing on Long
distance transports
inside EU

ANIT



01-02-2021 13:45
ANIT hearing on
Approvals, controls and
data

ANIT



MISSIONEN

4

Offizielle Missionen:

- Bulgarien (September 2021)
- Niederlanden (Oktober 2021)
- Dänemark (November 2021)



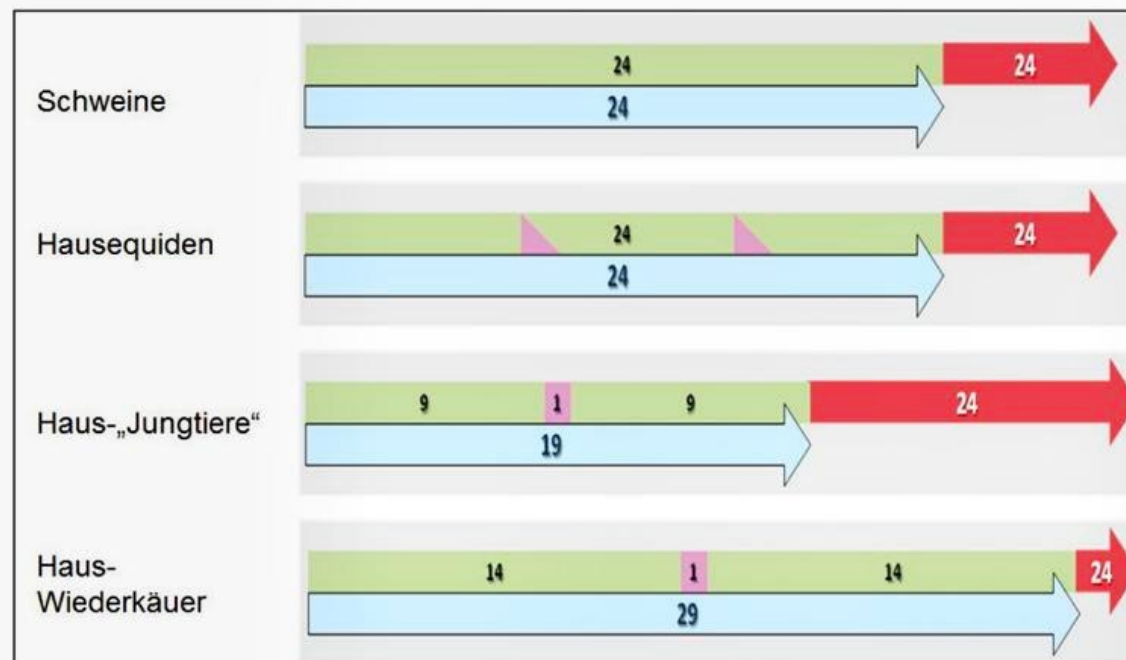
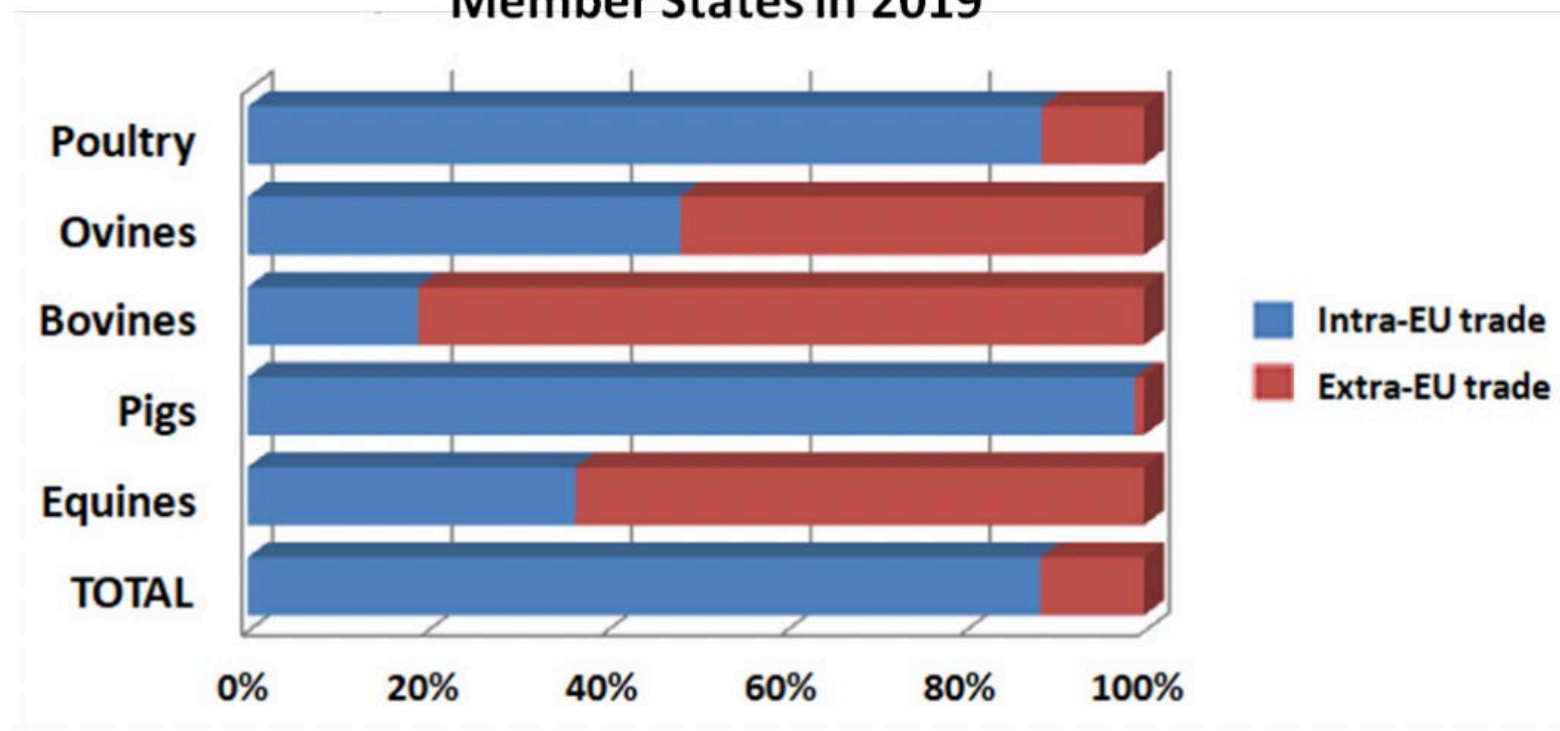


Abb. 127: maximal zulässige Beförderungsdauer inklusive Ver- und Entladezeit bei landwirtschaftlichen Nutztieren im Langstreckentransport,

Quelle: Alexander Rabitsch, 2014, Tiertransporte: Ansprüche und Wirklichkeit

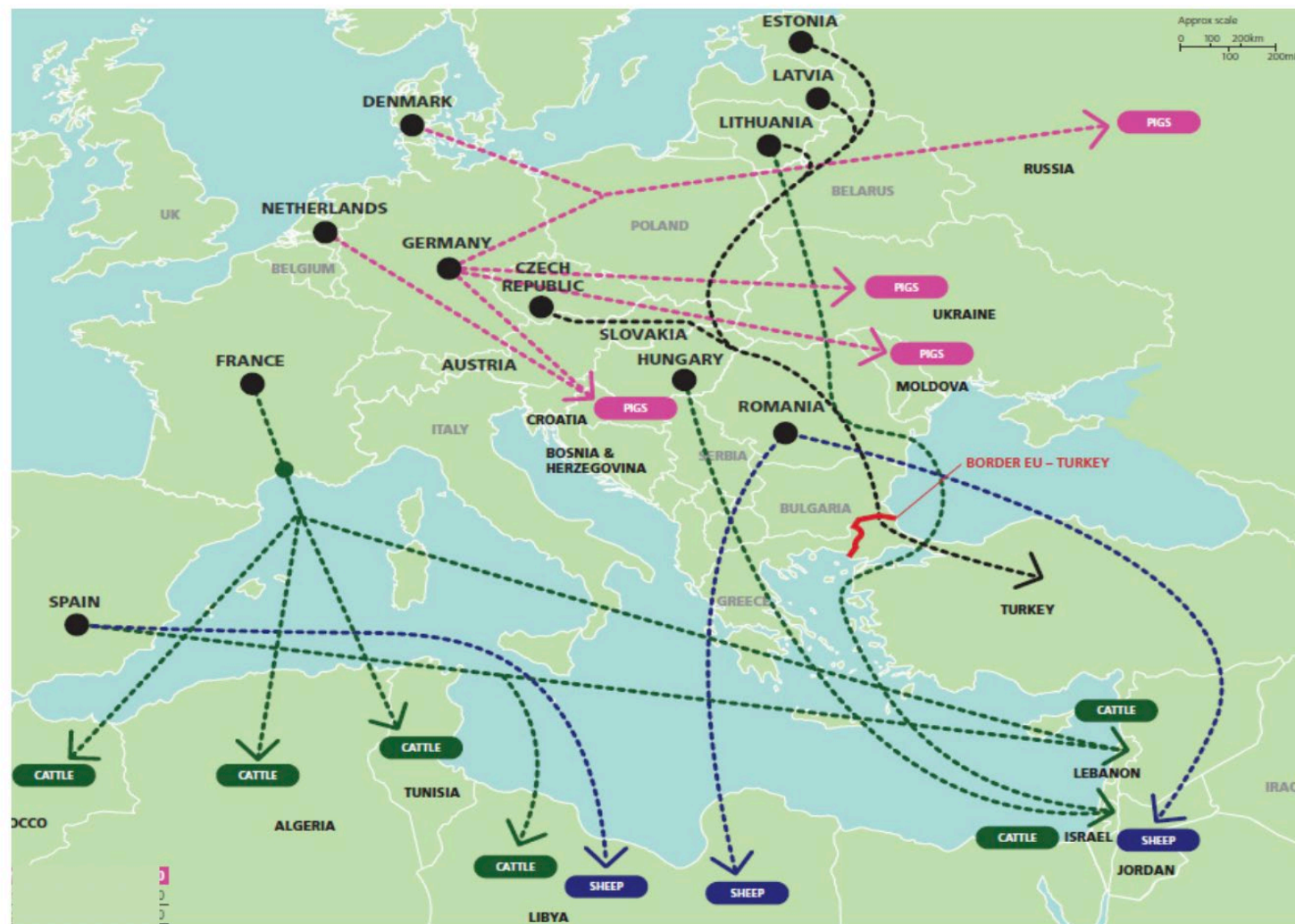
Proportions of intra- and extra-EU trade by EU Member States in 2019



EXPORT: DIE MEIST-GENUTZTEN ROUTEN

7

Figure 9: Main transport routes for extra-EU live animal transport



Rosa = Schweine

Grün = Rinder

Blau = Schafe

Source: Animal welfare Foundation, 2021 ⁽¹⁷⁾.



PETITION JONGBAUEREN: LÄNDER MIT ZERTIFIZIERTEN SCHLACHTHÄUSERN

8

Argentinien

Australien

Belarus

Brasilien

Chile

Costa Rica

Ecuador

Grönland

Guatemala

Honduras

Kanada

Kolumbien

Korea

Mexiko

Neuseeland

Nicaragua

Panama

Paraguay

Peru

Russische Föderation

Ukraine

Uruguay

Nb.: kein einziges nordafrikanisches oder asiatisches Land in der Liste



Brüssel, den 25. Juni 2021
(OR. en)

10086/21
ADD 1

LIMITE

VETER 51

A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Betr.:	Schlussfolgerungen zum Schutz von Tieren beim Langstreckentransport auf See in Drittländer
	<ul style="list-style-type: none">– Billigung– Erklärung Deutschlands, Luxemburgs und der Niederlande

Jetzt muss sich etwas ändern

Aus allen genannten Gründen fordern wir ein EU-weites Verbot von Langstreckentransporten lebender Tiere in Drittländer sowohl auf der Straße als auch auf dem Seeweg. Dies sollte bei der bevorstehenden Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates umgesetzt werden. Wir plädieren nachdrücklich für einen Wechsel vom Transport lebender Tiere hin zu einem Handel mit Fleisch und Schlachtkörpern sowie mit genetischem Material.