

Document d'analyse 03

FR

Transport d'animaux vivants dans l'UE: défis et pistes d'action



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE

2023

Table des matières

	Points
Synthèse	I - X
Introduction	01 - 12
Étendue de l'analyse et approche suivie	13 - 17
Facteurs favorisant le transport d'animaux	18 - 62
Facteurs réglementaires	19 - 38
La législation de l'UE sur le transport d'animaux n'est pas uniformément appliquée dans l'ensemble des États membres	20 - 23
La politique agricole commune est axée sur d'autres éléments que le bien-être animal pendant le transport	24 - 28
Les normes en matière d'étiquetage de la viande sont très variables	29 - 36
Les stratégies récentes de l'UE proposent un système alimentaire plus durable	37 - 38
Facteurs économiques	39 - 62
Spécialisation du secteur de l'élevage	40 - 43
Augmentation de la concentration dans le secteur de l'abattage	44 - 49
Il existe des différences de coûts entre les États membres concernant la production animale et l'abattage	50 - 53
La souffrance animale n'est pas répercutée sur les coûts de transport ni sur le prix de la viande	54 - 57
Les préférences des consommateurs pourraient avoir une incidence sur le transport d'animaux	58 - 62
Tendances caractérisant le transport d'animaux	63 - 79
Il n'existe pas de données centralisées complètes sur le transport d'animaux au niveau de l'UE	63 - 66
Tendances caractérisant le transport d'animaux à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE	67 - 73
Nouvelles technologies pour améliorer le suivi du transport d'animaux	74 - 79

Défis et pistes d'action

80 - 86

Annexe

Annexe I – Principales publications examinées

Abréviations et acronymes

Glossaire

Équipe de la Cour des comptes européenne

Synthèse

I Chaque année, des milliards d'animaux vivants sont transportés par voie routière, maritime, ferroviaire ou aérienne dans l'UE, mais aussi à destination ou en provenance de celle-ci, et ce pour divers motifs, tels que la reproduction, l'engraissement ou l'abattage. L'UE dispose d'une législation relative à la protection des animaux pendant le transport. La Commission européenne et des études universitaires ont révélé l'existence de faiblesses au niveau du respect des normes actuelles en matière de bien-être animal, ce qui soulève des questions quant à leur adéquation.

II Ce document décrit les principales considérations qui sous-tendent le transport d'animaux vivants et illustre les tendances du secteur. Il offre l'occasion de contribuer au débat sur le transport d'animaux en vue de la révision à venir de la réglementation de l'UE en matière de bien-être animal. Le présent document n'est pas un rapport d'audit; il s'agit d'un document d'analyse reposant essentiellement sur des informations publiques ou sur des informations collectées spécialement aux fins de notre examen et de nos travaux antérieurs.

III Le transport des animaux d'élevage à l'intérieur de l'UE et vers des pays tiers est tributaire de plusieurs facteurs interdépendants, principalement économiques et réglementaires. La législation de l'UE relative au transport d'animaux n'est pas uniformément appliquée par les États membres; il existe donc un risque que les transporteurs cherchent à profiter des failles dues aux différents systèmes de sanctions nationaux. La politique agricole commune a soutenu la production animale afin d'assurer un approvisionnement stable en denrées alimentaires abordables et a encouragé des actions visant à promouvoir un niveau élevé de bien-être animal dans les exploitations. Jusqu'à maintenant, elle n'était cependant pas focalisée sur le bien-être des animaux pendant le transport.

IV Le transport d'animaux est avant tout motivé par des facteurs économiques. Dans un marché unique, des opérateurs tels que les agriculteurs et les producteurs de viande tentent de réduire les coûts, de maximiser les recettes et de réaliser des économies d'échelle en exploitant les différences de coûts entre les États membres. Il serait possible d'atténuer les effets néfastes du transport sur le bien-être animal en limitant le nombre et la durée des trajets, en améliorant les conditions de transport des animaux vivants et en trouvant des solutions pour éviter les déplacements.

V Le niveau de bien-être animal pendant le transport n’est pris en compte ni dans le coût du transport, ni dans le prix de la viande. Selon des études universitaires et de la Commission, le manque de données nuit au développement de systèmes d’incitation qui pourraient encourager les sociétés de transport à prévenir les manquements en matière de bien-être animal et permettraient de réduire au minimum l’attrait économique de pratiques non conformes.

VI Les consommateurs peuvent également être un important moteur de changement. Les répondants aux enquêtes de la Commission ont affirmé tenir compte du bien-être animal lors de l’achat de produits à base de viande, mais n’être disposés à payer des prix plus élevés que s’ils sont informés des bonnes conditions d’élevage. Toutefois, la multiplication des différents systèmes d’étiquetage, en particulier au niveau national, ainsi que le manque d’informations spécifiques empêchent les consommateurs de faire des choix éclairés.

VII Le pacte vert pour l’Europe et la stratégie «De la ferme à la table» encouragent la transition vers un système alimentaire plus durable. Une telle transition nécessiterait de procéder à des changements structurels dans la chaîne d’approvisionnement et dans les modes de consommation alimentaire. D’un point de vue plus général, il existe un lien entre le volume de viande consommée et le nombre d’animaux vivants transportés. Au travers de ses campagnes de promotion et de ses programmes de financement, la Commission aide l’industrie alimentaire et les agriculteurs de l’UE à vendre leurs produits agricoles, notamment la viande (fraîche, réfrigérée et congelée) et les préparations à base de viande.

VIII Les États membres répertorient les mouvements d’animaux dans des bases de données d’identification et d’enregistrement nationales. Les informations concernant les mouvements entre États membres et les entrées dans l’UE sont enregistrées dans une base de données de la Commission. Ces dispositifs ont été créés pour garder une trace de l’identification des animaux, des numéros d’enregistrement des exploitations et de la certification sanitaire dans le cadre de la lutte contre les maladies. Ils ne sont actuellement pas prévus pour fournir à la Commission des données centralisées et complètes sur le transport d’animaux, et notamment son suivi. L’utilisation de nouvelles technologies pourrait améliorer la situation, que l’on s’intéresse aux mouvements ou au bien-être animal. Les outils numériques pourraient permettre d’optimiser la planification et la logistique du transport d’animaux.

IX Nous avons également mis en évidence plusieurs défis que devront relever les décideurs politiques et les parties prenantes de l'UE:

- trouver et adopter des solutions pour éviter le transport d'animaux;
- mieux informer les consommateurs afin de les aider à faire des choix éclairés;
- promouvoir des changements structurels pour rendre le système alimentaire plus durable;
- attribuer une valeur monétaire à la souffrance animale pendant le transport et l'intégrer dans le coût du transport et le prix de la viande;
- obtenir une vue d'ensemble centralisée et complète du transport d'animaux au niveau de l'UE et exploiter les nouvelles technologies pour assurer le suivi de ce transport, pour mesurer le bien-être animal pendant le trajet et pour encourager l'optimisation logistique.

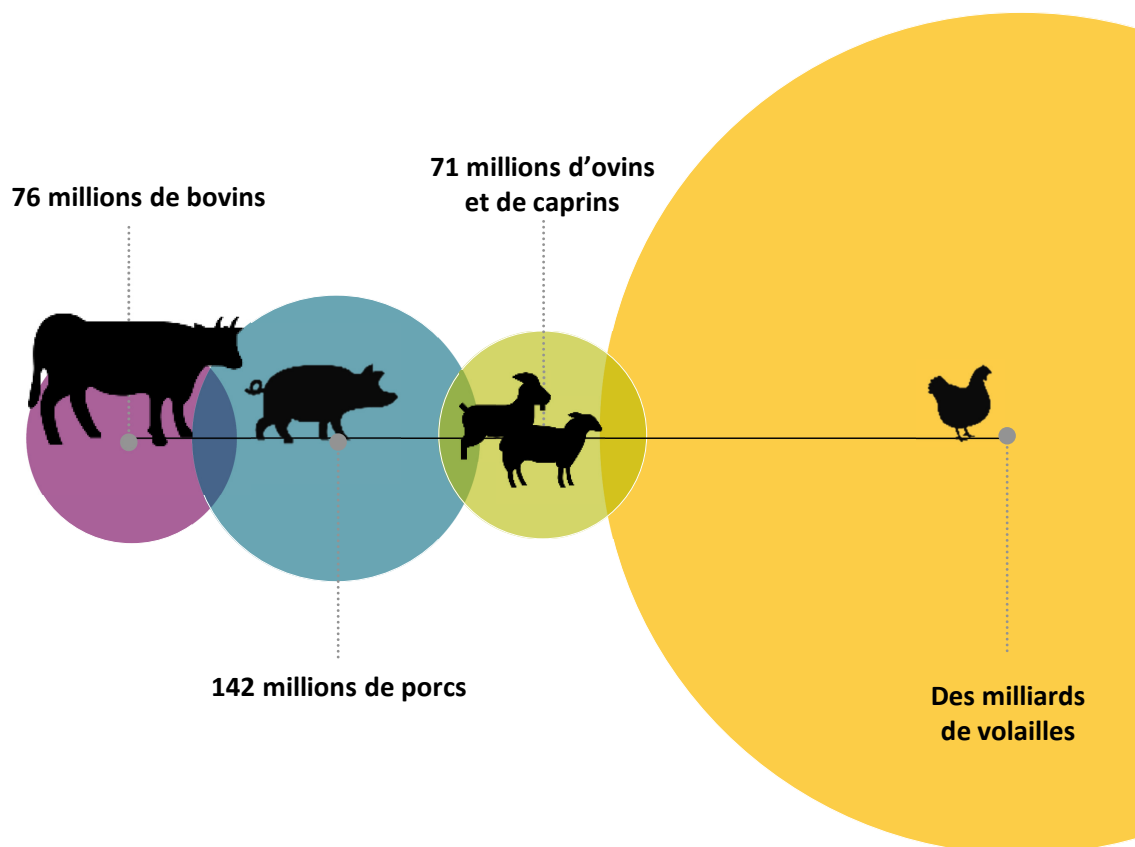
X Nous avons dégagé les pistes suivantes, qui pourraient être explorées lors de la révision à venir de la législation de l'UE:

- promouvoir le transport de viande plutôt que d'animaux vivants, ainsi que le recours aux abattoirs mobiles et de proximité;
- accroître la transparence et l'harmonisation de l'étiquetage des viandes, par exemple au moyen d'un système d'étiquetage relatif au bien-être animal au niveau de l'UE;
- mettre en place les mesures appropriées pour inciter les producteurs, les utilisateurs et les consommateurs à adopter un comportement durable;
- élaborer une méthode de tarification de la souffrance animale à intégrer dans le coût du transport et le prix de la viande;
- exploiter le potentiel des technologies de l'information et les améliorations technologiques pour assurer le suivi de tous les trajets des animaux, y compris sur les territoires nationaux; utiliser des caméras et des capteurs pour mesurer et surveiller le bien-être animal pendant le transport; recourir à des outils numériques pour optimiser la planification et la logistique du transport d'animaux.

Introduction

01 En 2021, les agriculteurs de l'UE ont élevé 76 millions de bovins, 142 millions de porcs, 60 millions de caprins, 11 millions d'ovins, ainsi que des milliards de volailles et d'autres animaux, allant des lapins aux chevaux (*figure 1*)¹.

Figure 1 – Animaux d'élevage dans l'UE en 2021



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données d'Eurostat et de l'EPRS.

02 Au cours de leur vie, ces animaux peuvent être déplacés d'une exploitation à une autre pour la reproduction ou l'engraissement, avant d'être envoyés à l'abattoir pour la mise à mort. Dans la plupart des cas, ils restent dans le même pays, mais il arrive qu'ils soient transportés vers un autre État membre ou vers un pays hors UE. Les distances parcourues et la durée des trajets peuvent varier considérablement².

¹ Eurostat, *Livestock population in numbers*; Service de recherche du Parlement européen (EPRS), *EU trade and transport of live animals* (2020), p. 1.

² EPRS, *EU trade and transport of live animals* (2020), p. 1.

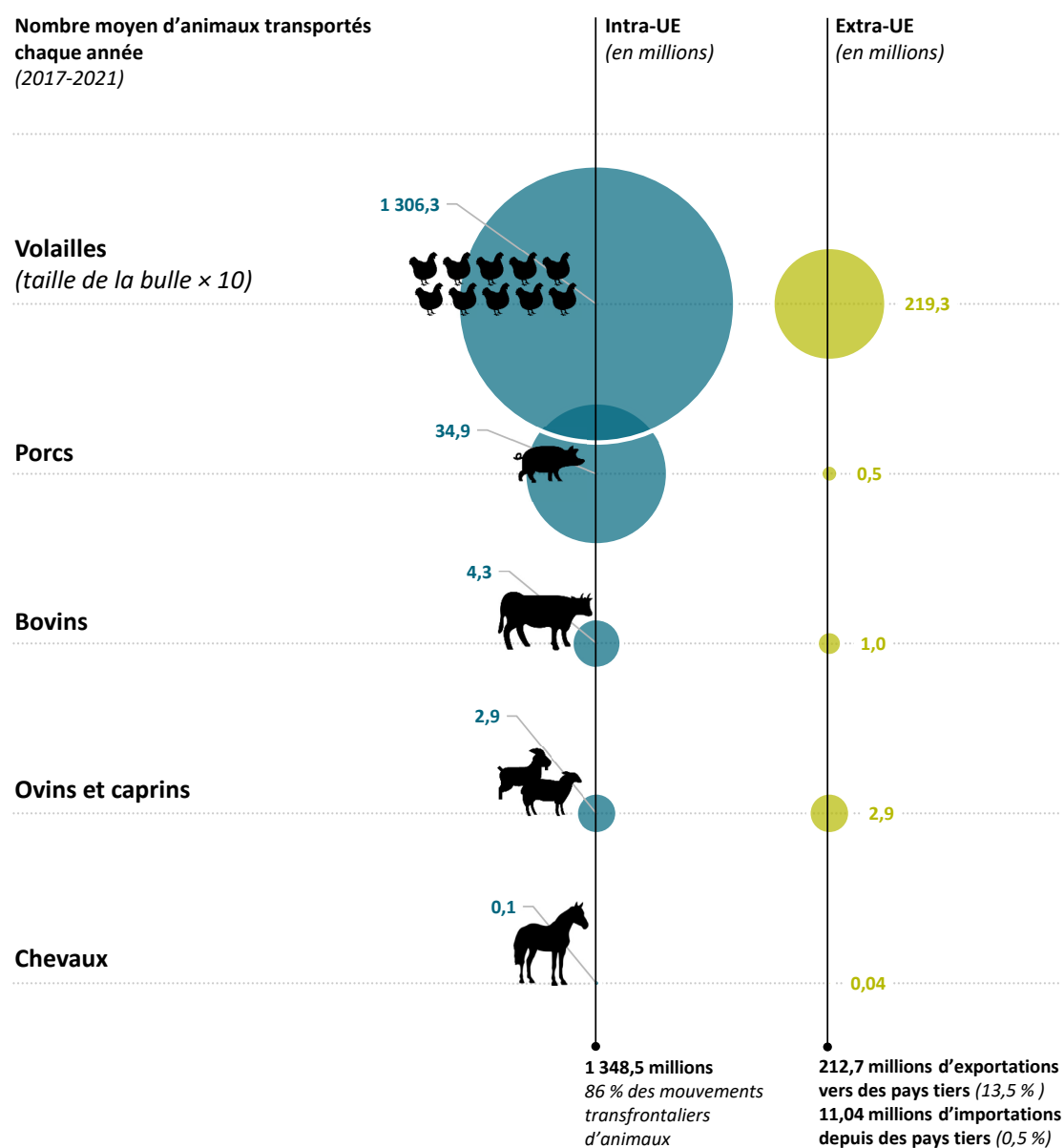
03 La Commission (Eurostat) distingue plusieurs catégories, à savoir:

- o le transport national, c'est-à-dire au sein d'un État membre;
- o le transport intra-UE, c'est-à-dire entre États membres;
- o le transport extra-UE, c'est-à-dire à destination ou en provenance de pays tiers³.

04 Sur la période allant de 2017 à 2021, le transport transfrontalier d'animaux (tant en nombre qu'en poids) se ventilait comme suit: 86 % de mouvements intra-UE, 13,5 % d'exportations vers des pays tiers et 0,5 % d'importations en provenance de pays tiers. Quelque 1,6 milliard d'animaux vivants ont été transportés entre les États membres ainsi qu'à destination ou en provenance de pays tiers (voir [figure 2](#)).

³ Eurostat, *Statistics explained*.

Figure 2 – Transport d’animaux vivants, par espèce, entre États membres ainsi qu’à destination ou en provenance de pays tiers (2017-2021)



Remarque: Comext ne contient pas de données sur les opérations de transport nationales.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données Comext.

05 Le transport d'animaux peut se faire par voie routière, maritime, aérienne ou ferroviaire. Quel que soit le mode choisi, il représente une source de stress pour les animaux et peut ainsi avoir un impact négatif sur leur bien-être⁴. Les animaux éprouvent du stress lors du chargement et du déchargement. Pendant leur transport, ils peuvent également souffrir de la faim, de la soif, de la chaleur, du manque d'espace et de l'absence de repos⁵. Le bien-être des animaux dépend de la distance parcourue, de la durée du voyage et de ses conditions (par exemple, l'espace disponible, les conditions microclimatiques et routières, ou encore le degré de considération dont font preuve les conducteurs)⁶.

06 Ces dernières années, alors que la question du bien-être animal préoccupe de plus en plus les citoyens de l'UE, des organisations non gouvernementales (ONG) ont mis au jour les mauvaises conditions de transport que doivent parfois supporter les animaux⁷. Tout cela a non seulement soulevé des questions sur l'efficacité de la réglementation de l'UE, mais aussi sur les raisons pouvant justifier le transport d'animaux vivants sur de longues distances.

07 En 2019, le Conseil⁸ a souligné la nécessité d'améliorer le bien-être des animaux transportés sur de longues distances et a encouragé la Commission à réviser et à actualiser la législation de l'UE applicable en la matière. Le Parlement européen a lui aussi invité la Commission à faire de même⁹ (**encadré 1**).

⁴ Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA), *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 16.

⁵ Direction générale des politiques internes de l'Union du Parlement européen (IPOL), *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 7; EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 5.

⁶ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport* (2021); Animals' Angels, *The myth of enforcement* (2016).

⁸ Conseil, *Conclusions sur le bien-être animal* (2019), point 7).

⁹ Parlement européen, *Résolution sur la protection des animaux pendant le transport* (2012), point 23, Parlement européen, *Résolution sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil* (2019), point 68.

Encadré 1

Enquête du Parlement européen sur la protection des animaux pendant le transport

En juin 2020, le Parlement européen a mis en place une commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport (ANIT) afin d'examiner les allégations d'infraction aux règles de l'UE en matière de transport d'animaux.

En décembre 2021, la commission a présenté son rapport, concluant que les dispositions de l'UE dans ce domaine ne tenaient pas pleinement compte des différents besoins des animaux et qu'elles n'étaient pas toujours respectées par les États membres¹⁰.

En janvier 2022, le Parlement européen a adopté une recommandation finale demandant à la Commission et aux États membres, d'une part, d'intensifier leurs efforts pour garantir le respect du bien-être animal pendant le transport et, d'autre part, d'actualiser les règles de l'UE. En particulier, le Parlement a insisté sur la limitation des temps de trajet, l'instauration de contrôles sur l'exportation d'animaux vivants vers des pays tiers et a exprimé sa préférence pour un système favorisant le transport de viande plutôt que d'animaux vivants.

Source: Page internet de la [commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport](#).

08 En mai 2020, la Commission européenne a présenté sa stratégie «[De la ferme à la table](#)», dans laquelle elle s'est engagée à réviser la législation actuelle de l'UE relative au bien-être animal, notamment les règles en matière de transport d'animaux, afin i) d'aligner la législation sur les données scientifiques les plus récentes, ii) d'élargir son champ d'application, iii) de faciliter son application et iv) d'assurer, en définitive, un niveau plus élevé de bien-être animal. La Commission a l'intention de proposer une législation révisée en matière de bien-être animal d'ici à la fin de 2023¹¹.

¹⁰ Parlement européen, [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](#) (2021).

¹¹ [Page internet](#) de la Commission concernant le processus de révision.

09 La Commission est chargée de proposer des textes législatifs et d'assurer un suivi de leur application par les États membres. Elle réalise des contrôles dans les États membres pour veiller à ce que la législation de l'UE soit correctement mise en œuvre et appliquée; elle peut également engager des poursuites à l'encontre des États membres qui ne la transposent pas ou ne la mettent pas correctement en œuvre¹².

10 Les États membres sont responsables de l'application des dispositions de l'UE en matière de bien-être animal au niveau national, y compris des inspections officielles et de la prise des mesures exécutoires adaptées¹³. Ils établissent les règles concernant les sanctions applicables aux violations des dispositions réglementaires et prennent toute mesure nécessaire pour assurer l'application desdites règles¹⁴. Les États membres communiquent chaque année à la Commission un rapport présentant les résultats de leurs inspections¹⁵.

11 L'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) est une agence de l'UE créée en 2002, qui fournit des avis scientifiques sur les risques liés à la chaîne alimentaire, «de la ferme à la table», ce qui inclut le bien-être des animaux pendant le transport.

12 La direction générale des politiques internes de l'Union du Parlement européen (IPOL) soutient le Parlement dans l'exercice et le développement de ses pouvoirs législatifs et de contrôle dans le domaine des politiques internes, qui concernent notamment le transport d'animaux.

¹² Cour des comptes européenne, [rapport spécial n° 31/2018](#) intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre», figure 2.

¹³ Cour des comptes européenne, [rapport spécial n° 31/2018](#) intitulé «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre», figure 2.

¹⁴ Article 25 du règlement (CE) n° 1/2005.

¹⁵ Article 27, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005.

Étendue de l'analyse et approche suivie

13 Ce document décrit les principales considérations qui sous-tendent le transport d'animaux vivants, en accordant une attention particulière aux politiques de l'UE ainsi qu'aux facteurs économiques, et illustre les tendances du secteur. Il faut entendre ici par « animaux vivants » les animaux terrestres suivants: bovins, porcs, volailles, ovins, caprins et chevaux (élevés pour la production de viande, pour la reproduction ou encore pour la compétition). Les animaux de compagnie, de laboratoire, de zoo et de cirque étaient exclus du champ de nos travaux.

14 Le présent document n'est pas un rapport d'audit; il s'agit d'un document d'analyse reposant essentiellement sur des informations publiques, ou sur des informations collectées spécialement aux fins de notre examen, ainsi que sur notre rapport relatif au bien-être animal publié en 2018¹⁶. Nous avons analysé la législation applicable de l'Union, notamment la politique agricole commune, l'étiquetage et les règles en matière d'hygiène. Nous avons examiné les publications pertinentes du Parlement européen, de la Commission, des États membres, des institutions supérieures de contrôle, des milieux universitaires, des ONG et des associations professionnelles (*annexe I*). Notre analyse des facteurs qui influent sur le transport d'animaux met l'accent sur les raisons de ces déplacements, que ce soit au sein de l'UE ou vers des pays tiers.

15 Nous avons analysé les données des bases TRACES et Comext de l'UE, ainsi que d'autres ensembles de données produits par Eurostat. Nous avons principalement utilisé des informations qui ont trait à la période 2017-2021. Étant donné qu'il n'existe pas de données accessibles au public sur les opérations de transport nationales, nos analyses ne s'y intéressent pas et portent uniquement sur le transport intra-UE ou extra-UE, comme cela est précisé dans chaque figure.

16 Nous nous sommes entretenus avec des fonctionnaires de la Commission; nous avons consulté des associations professionnelles des secteurs de l'élevage et de la production de viande ainsi que des ONG actives dans le domaine de la protection des animaux; nous nous sommes servis de contributions d'experts universitaires pour étayer notre analyse de l'incidence des facteurs économiques sur le transport d'animaux. Afin de mieux cerner les enjeux, nous avons participé à une visite d'information en Pologne pour rencontrer les autorités nationales et visiter des

¹⁶ Cour des comptes européenne, [rapport spécial n° 31/2018](#) intitulé « Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre ».

installations utilisées lors du transport d'animaux (c'est-à-dire un abattoir et un poste de contrôle où les animaux s'arrêtent pour se reposer pendant les voyages de longue distance).

17 La publication du présent document d'analyse au début de 2023 offre l'occasion de contribuer au débat en cours sur le transport d'animaux en vue de la révision imminente, par la Commission, de la législation de l'UE en matière de bien-être animal.

Facteurs favorisant le transport d'animaux

18 Le transport des animaux d'élevage à l'intérieur de l'UE et vers des pays tiers est tributaire de plusieurs facteurs¹⁷. Aux fins de notre analyse, nous les avons classés en deux catégories interdépendantes:

- les facteurs de nature réglementaire;
- les facteurs de nature économique.

Facteurs réglementaires

19 La législation, les politiques et les initiatives de l'UE actuellement en place qui ont une incidence directe ou indirecte sur le transport d'animaux sont notamment les suivantes:

- la **législation de l'UE sur le transport d'animaux** - elle constitue les règles de base de l'UE que les États membres doivent respecter en matière de bien-être animal pendant le transport;
- la **politique agricole commune (PAC)** - par ses règles et mesures incitatives, la PAC peut influencer la façon dont les agriculteurs choisissent de gérer leurs terres, leurs cultures et leurs animaux d'élevage;
- les **politiques de l'UE en matière d'étiquetage** - basé sur des exigences obligatoires ou volontaires, l'étiquetage aide les consommateurs à faire un choix éclairé lors de l'achat de denrées alimentaires. La viande vendue dans l'UE peut porter différentes indications, par exemple au moyen de **l'étiquetage de l'origine** et de **l'étiquetage en matière de bien-être animal**;
- le **système d'indication géographique** et le **système des spécialités traditionnelles garanties** - ces systèmes de qualité de l'UE protègent les dénominations de produits spécifiques afin de promouvoir leurs caractéristiques uniques, liées à leur origine géographique ou au savoir-faire traditionnel nécessaire à leur production. Il est obligatoire de les étiqueter avec le symbole de l'Union européenne;

¹⁷ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), section 2.

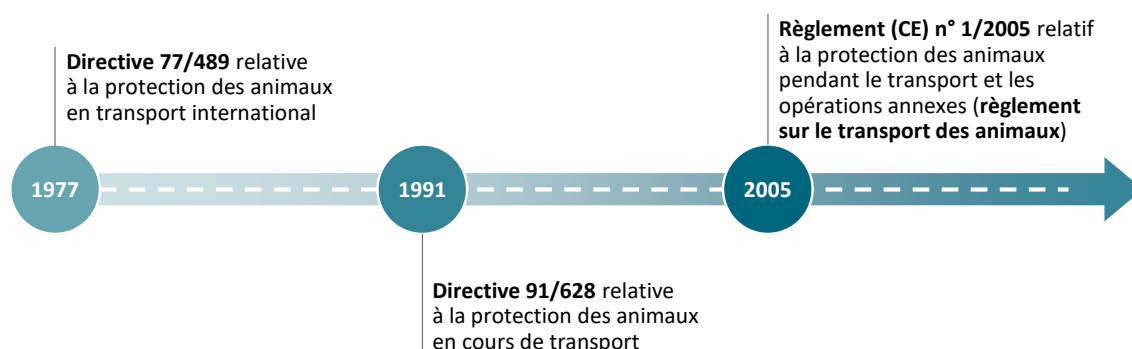
- le **pacte vert pour l'Europe** - établie en 2019, cette stratégie vise à éliminer les émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici 2050 et à passer à un système alimentaire durable;
- la **stratégie «De la ferme à la table»** - élaborée en 2020, cette stratégie vise à accélérer la transition tout au long de la chaîne d'approvisionnement alimentaire;
- le **paquet relatif à l'hygiène des denrées alimentaires** - adopté en 2004, il constitue un cadre réglementaire unique en matière d'hygiène, applicable à toutes les denrées alimentaires et à tous les exploitants du secteur alimentaire. Il couvre l'ensemble des maillons de la chaîne d'approvisionnement, y compris les abattoirs;
- la **législation en matière de santé animale** - applicable depuis avril 2021, elle réglemente la traçabilité des animaux afin de contribuer à prévenir les maladies animales transmissibles.

La législation de l'UE sur le transport d'animaux n'est pas uniformément appliquée dans l'ensemble des États membres

20 L'UE a légiféré pour la première fois sur la protection des animaux pendant le transport il y a plus de 40 ans. La **figure 3** illustre les étapes clés de l'évolution de la réglementation. La législation actuelle (le **règlement sur le transport des animaux**) définit les responsabilités des différents acteurs de la chaîne de transport et réglemente le transport des animaux vertébrés vivants sur le territoire de l'UE, y compris les contrôles de ceux qui y entrent ou qui le quittent¹⁸.

¹⁸ Document d'information de la Cour des comptes européenne intitulé *Animal welfare in the EU* (2018), p. 6.

Figure 3 – Principaux textes législatifs de l’UE sur le bien-être animal pendant le transport



Source: Cour des comptes européenne.

21 Selon les répondants à une consultation publique lancée par la Commission en 2021, les règles de l’UE en matière de bien-être animal, y compris le règlement sur le transport des animaux, ont facilité les échanges et amélioré la concurrence en Europe, en supprimant les obstacles au commerce d’animaux vivants au sein du marché unique¹⁹. L’évaluation réalisée par la Commission en 2010 concernant la législation de l’UE en matière de bien-être animal allait également en ce sens²⁰.

22 Toutefois, la Commission a détecté des faiblesses dans la mise en œuvre du règlement sur le transport des animaux, en particulier au niveau des contrôles officiels effectués par les États membres concernant les trajets vers des pays tiers et le transport d’animaux inaptes²¹. En 2020, les États membres ont effectué plus de 900 000 contrôles officiels et appliqué près de 8 000 sanctions. Les principaux problèmes concernaient, entre autres:

- l’aptitude des animaux au transport (pour les bovins et les porcs);
- les pratiques de transport (pour les volailles);

¹⁹ Commission, *Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation* (2022), p. 3.

²⁰ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 25.

²¹ Commission, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015); Commission, *Welfare of animals exported by road* (2020); Commission, *Welfare of animals transported by sea* (2020).

- o les documents de transport (pour les ovins, les caprins, les chevaux et les ânes²²).

23 Étant donné que l'établissement et l'application des sanctions sont délégués aux États membres, il existe d'importantes différences au niveau des procédures administratives et de sanction, des types de sanctions imposées en cas de non-respect et de leur sévérité²³. Selon les conclusions des chercheurs, les divergences d'application entre les États membres pourraient amener les sociétés de transport à opter pour un itinéraire plus long afin d'éviter les États qui imposent des règles locales plus strictes ou une application plus rigoureuse du règlement sur le transport des animaux²⁴. Dans son rapport de 2011 relatif à l'incidence du règlement sur le transport des animaux, la Commission a reconnu la nécessité d'une application plus harmonisée des règles dans le secteur²⁵.

La politique agricole commune est axée sur d'autres éléments que le bien-être animal pendant le transport

24 La politique agricole commune (PAC) a été instaurée en 1962. Pour atteindre son objectif, qui est d'assurer un approvisionnement stable en denrées alimentaires abordables, elle a d'abord encouragé la production alimentaire en garantissant les prix des principaux produits agricoles (tels que la viande bovine) et les revenus des agriculteurs²⁶. Le secteur de l'élevage traditionnel s'en est trouvé modifié et a été confronté à des phénomènes de spécialisation et de concentration, le transport d'animaux vivants étant également touché en conséquence²⁷.

²² Commission, *Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States (2019-2020) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products* (2022), p. 28 à 31.

²³ EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements* (2021), p. 4.

²⁴ Van Wagenberg C., Baltussen W.H.M, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021).

²⁵ Commission, *Rapport sur l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport* (2011), p. 13.

²⁶ Commission, *The future of the livestock sector* (2020), p. 38.

²⁷ Commission, *The future of the livestock sector* (2020), p. 36.

25 Après une première réforme majeure en 1992, la PAC a progressivement réduit son soutien par les prix et introduit des paiements directs liés à la zone de production et à certains cheptels (bovins et ovins)²⁸. Les réformes qui ont suivi à partir de 2003 ont encore davantage mis à mal le lien entre, d'un côté, les paiements directs et, de l'autre, le type et la quantité des biens produits par les agriculteurs. Parallèlement, ces réformes ont introduit des règles plus strictes en matière d'environnement et de bien-être animal que les agriculteurs doivent respecter afin de recevoir des paiements²⁹. La nouvelle PAC, entrée en vigueur en 2023, n'apporte pas de changements significatifs dans le domaine du transport d'animaux, tant en termes quantitatifs que qualitatifs.

26 L'octroi de la plupart des aides de la PAC est subordonné au respect des deux ensembles de conditions de base suivants:

- les bonnes conditions agricoles et environnementales (BCAE), qui ne couvrent pas le bien-être animal;
- les exigences réglementaires en matière de gestion (ERMG), qui concernent le respect de dispositions réglementaires indépendantes de la PAC³⁰. Elles incluent les directives européennes³¹ sur le bien-être animal, mais pas le règlement sur le transport des animaux.

27 La PAC finance des mesures de bien-être animal dans les programmes de développement rural des États membres, en mettant l'accent sur les conditions d'élevage dans les exploitations plutôt que sur les conditions de transport. Depuis 2023, outre les interventions en faveur du développement rural, la PAC prévoit des paiements directs sous forme d'«éco-régimes» pour le climat, l'environnement et le bien-être animal, en cas d'engagements allant au-delà des exigences minimales de l'UE ou des États membres³². La Commission a publié une fiche d'information

²⁸ Commission, [La PAC expliquée](#) (2017).

²⁹ Commission, [La PAC expliquée](#) (2017).

³⁰ Commission, [Étude des mesures et instruments de la PAC en faveur du bien-être animal et de la réduction de l'utilisation des antimicrobiens](#) (2022), p. 2.

³¹ [Directive 2008/119/CE](#) établissant les normes minimales relatives à la protection des veaux; [directive 2008/120/CE](#) établissant les normes minimales relatives à la protection des porcs; [directive 98/58/CE](#) concernant la protection des animaux dans les élevages.

³² Article 31 du règlement (UE) [2021/2115](#).

énumérant les pratiques agricoles que les éco-régimes pourraient soutenir, mais les opérations liées au transport n'en font pas partie³³.

28 Les mesures en faveur du développement rural financent également des investissements physiques, les systèmes de qualité et l'agriculture biologique, ce qui pourrait favoriser des normes plus ambitieuses en matière de bien-être animal³⁴. En Pologne, par exemple, la PAC a financé un «programme pour une viande bovine de qualité», qui comportait des exigences en matière de bien-être animal concernant les bâtiments d'élevage, l'utilisation d'antibiotiques, ainsi que les conditions de transport et d'abattage³⁵. Cette politique permet de financer d'autres solutions afin d'éviter le transport d'animaux: à Malte, un petit abattoir dépendant d'un élevage de lapins a reçu une aide au titre de la PAC; en Lettonie, ce fut le cas d'un abattoir mobile à usage commun.

Les normes en matière d'étiquetage de la viande sont très variables

29 L'indication du pays d'origine – **étiquetage de l'origine** – est obligatoire au niveau de l'UE depuis l'an 2000 pour la viande bovine³⁶, et depuis 2015 pour la viande de porc, de volaille, d'ovin et de caprin³⁷. Une telle obligation n'existe pas pour les autres viandes, comme la viande de cheval et de lapin. Dans le cadre de sa stratégie «De la ferme à la table», la Commission envisage d'étendre à d'autres produits alimentaires l'obligation d'indiquer l'origine³⁸.

³³ Commission, *List of potential agricultural practices that eco-schemes could support* (2021).

³⁴ Commission, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), p. 7 à 10 et 48 à 50.

³⁵ Commission, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), p. 53 et 69.

³⁶ Article 25 du règlement (CE) n° 1760/2000.

³⁷ Article 9 du règlement (UE) n° 1337/2013.

³⁸ Commission, *Stratégie «De la ferme à la table»* (2020), p. 15.

30 Le cadre juridique actuel de l’UE exige de fournir des informations spécifiques sur l’origine, en fonction du type de viande ([tableau 1](#)).

Tableau 1 – Informations relatives à l’étiquetage de l’origine

Type de viande	Exigences en matière d’étiquetage
Viande bovine	Obligation d’indiquer les lieux de naissance, d’élevage et d’abattage
Viande de porc, de volaille, d’ovin et de caprin	Aucune obligation d’indiquer le lieu de naissance. Obligation d’indiquer les lieux d’élevage et d’abattage, mais: - la définition d’élevage admet qu’un animal passe une courte période dans un pays différent de celui indiqué comme pays d’élevage sur l’étiquette; - les indications relatives aux sites d’élevage et d’abattage peuvent être remplacées par la mention «Origine» si l’exploitant du secteur alimentaire peut prouver que sa viande provient d’animaux nés, élevés et abattus dans un même pays.

Source: Cour des comptes européenne.

31 Selon une enquête lancée par la Commission en 2020, les consommateurs ne comprennent pas bien les termes «pays d’élevage» et «origine». Pour la plupart d’entre eux, le premier terme désigne soit le pays où l’animal a passé toute sa vie, soit celui où il est né³⁹.

32 Le **système d’indication géographique** de l’UE (point [19](#)) propose d’autres types de labels, qui indiquent que la qualité ou la réputation d’un produit est liée à son origine géographique. Les produits d’origine animale peuvent être étiquetés selon les deux systèmes suivants: appellation d’origine protégée et indication géographique protégée ([tableau 2](#)).

³⁹ Document de travail des services de la Commission, *Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry* (2021), p. 13; Commission, *Rapport évaluant l’indication obligatoire du pays d’origine ou du lieu de provenance des viandes des animaux des espèces porcine, ovine, caprine et des volailles* (2021), p. 6.

Tableau 2 – Limites à la transparence des labels d’indications géographiques de l’UE

Appellation d’origine protégée	Indication géographique protégée
Toutes les étapes de la production (naissance, élevage et abattage) doivent avoir lieu dans l’aire géographique définie.	Au moins une étape de production doit avoir lieu dans l’aire géographique définie. L’animal peut être né ou abattu en dehors de l’aire géographique couverte par l’indication géographique protégée.

Source: Cour des comptes européenne.

33 Le **système des spécialités traditionnelles garanties** (point 19) a également recours à un type particulier d’étiquetage des produits alimentaires. Il met en évidence des aspects traditionnels, tels que la fabrication ou la composition du produit, sans les associer à une zone géographique spécifique. Ce système de qualité protège la méthode de production, indépendamment du lieu.

34 À l’heure actuelle, il existe un **système d’étiquetage obligatoire en matière de bien-être animal** au niveau de l’UE (point 19), qui concerne les œufs de table. Le marquage des œufs dépend du système qui s’applique à l’élevage des poules pondeuses. Les normes de commercialisation de la viande de volaille définissent certaines indications facultatives, qui mentionnent notamment différents types d’élevage⁴⁰.

35 En l’absence d’autres règles spécifiques de l’UE, les produits respectant les normes en matière de bien-être animal relèvent de la certification volontaire au niveau national⁴¹. De ce fait, divers systèmes nationaux d’étiquetage ont vu le jour. Ceux-ci suivent des approches différentes, correspondent à des niveaux de protection du bien-être animal différents et peuvent être source de confusion pour les consommateurs⁴². Dans le cadre de sa stratégie «De la ferme à la table», la Commission a annoncé qu’elle

⁴⁰ EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021), p. 73.

⁴¹ Articles 36 et 37 du règlement (UE) n° 1169/2011; Communication de la Commission *Orientations de l’UE relatives aux meilleures pratiques applicables aux systèmes de certification volontaires pour les produits agricoles et les denrées alimentaires* (2010).

⁴² Commission, *Inception Impact Assessment on animal welfare* (2021), p. 2.

envisagerait d'autres possibilités concernant l'étiquetage en matière de bien-être animal⁴³.

36 Selon une étude réalisée en 2022⁴⁴, les deux tiers des consommateurs estimaient que les informations à leur disposition concernant le bien-être animal n'étaient pas suffisantes pour faire des choix éclairés. Près de la moitié d'entre eux souhaiterait en savoir plus sur les conditions d'abattage (40 %) et sur l'alimentation des animaux (40 %). Les répondants étaient moins intéressés par la durée du transport (16 %) et ses conditions (16 %).

Les stratégies récentes de l'UE proposent un système alimentaire plus durable

37 Le transport d'animaux entraîne des coûts environnementaux importants⁴⁵. Des études spécifiques ont comparé l'incidence du transport de viande et de carcasses avec celle du transport d'animaux vivants et ont montré que la première option est plus durable du point de vue de l'environnement et du changement climatique⁴⁶.

38 Le pacte vert pour l'Europe et la stratégie «De la ferme à la table» encouragent la transition vers un système alimentaire plus durable. Le pacte vert propose que le prix du transport reflète l'incidence qu'a celui-ci sur l'environnement. La mise en place d'incitations financières bien conçues pourrait jouer un rôle direct en envoyant les bons signaux sur les prix et en poussant les producteurs, les utilisateurs et les consommateurs à adopter un comportement durable⁴⁷. Selon la Commission, une telle transition ne peut être envisagée sans procéder à des changements structurels à la fois dans la chaîne d'approvisionnement et dans les modes de consommation alimentaire⁴⁸.

⁴³ Commission, *Stratégie «De la ferme à la table»* (2020), p. 8.

⁴⁴ Commission, *Study on animal welfare labelling* (2022), p. 18 à 21.

⁴⁵ Baltussen W.H.M. *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 7; Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 49.

⁴⁶ Baltussen W.H.M. *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 13 et 15; Baltussen *et al.*, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009), p. 7 et 10.

⁴⁷ Commission, *Le pacte vert pour l'Europe* (2019), p. 21.

⁴⁸ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 49.

Facteurs économiques

39 Bien que le transport d'animaux vivants dépende de plusieurs facteurs (par exemple, les conditions naturelles de production), il est avant tout motivé par des raisons économiques. Dans le contexte du marché unique de l'UE, les opérateurs exploitent les différences de coûts de production et d'abattage entre les États membres afin de réduire les coûts et de maximiser les recettes⁴⁹. Nous avons relevé cinq facteurs économiques clés qui encouragent le transport d'animaux vivants:

- la spécialisation du secteur de l'élevage;
- la concentration dans le secteur de l'abattage;
- les différences de coûts de production animale et d'abattage entre les États membres;
- la marginalité des coûts de transport;
- les préférences des consommateurs.

Spécialisation du secteur de l'élevage

40 Voilà plus de 70 ans que le secteur de l'élevage est engagé dans un processus de modernisation et d'intensification visant à maximiser la production par animal et à réduire les coûts⁵⁰. Certaines régions de l'UE sont devenues hautement spécialisées dans la production animale intensive, d'autres dans la production végétale, notamment en raison des conditions naturelles de production (par exemple, les zones de pâturage sont souvent davantage consacrées à la production laitière et à l'élevage de veaux laitiers). Entre 2005 et 2016, le nombre total d'exploitations agricoles a reculé de 28,6 %, et le nombre d'exploitations d'élevage de 37,6 %⁵¹. Cependant, même si leur nombre a globalement diminué, la taille des exploitations a, elle, augmenté.

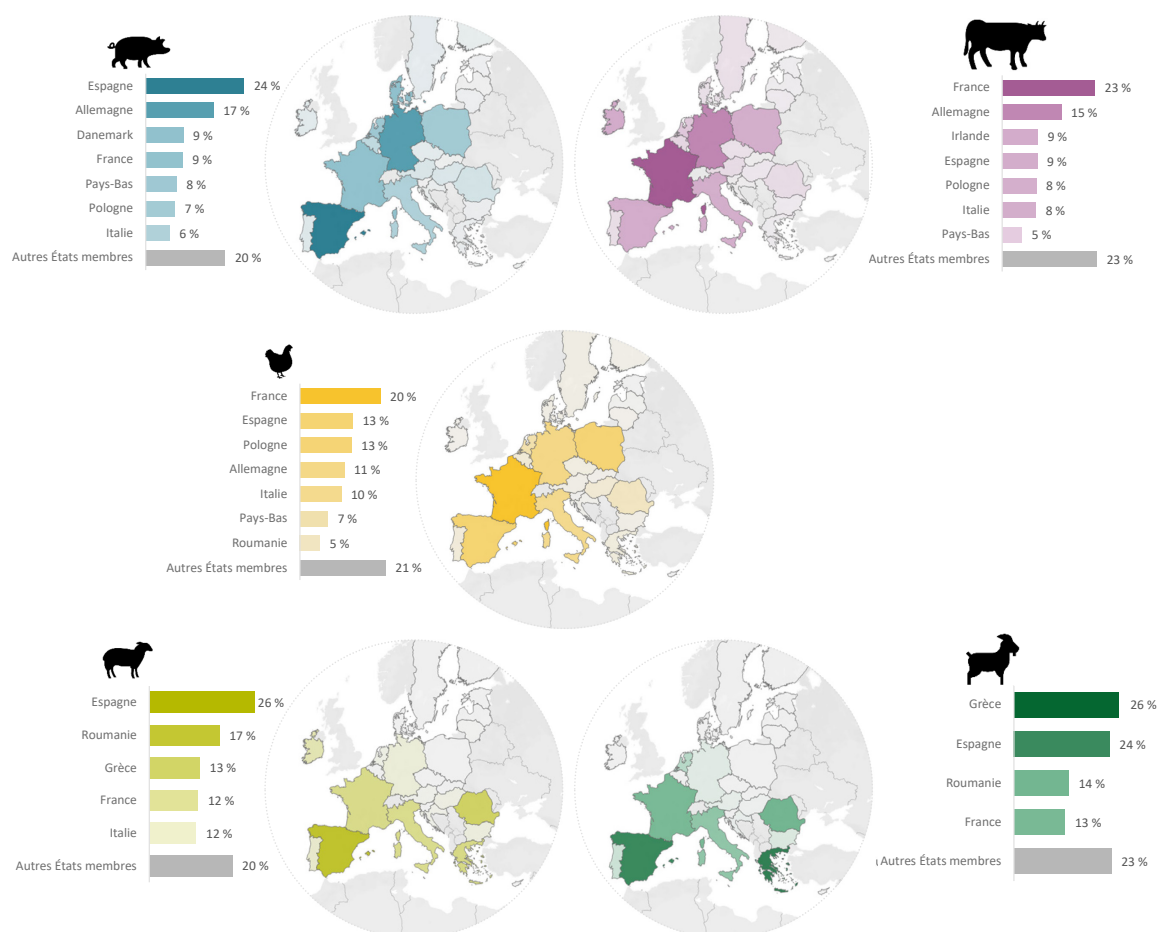
⁴⁹ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 15.

⁵⁰ Commission, *The future of the livestock sector* (2020), p. 36.

⁵¹ Eurostat, *Agri-environmental indicator: livestock patterns*.

41 Entre 2010 et 2020, alors que le nombre de bovins, de porcs, d'ovins et de caprins était relativement stable dans l'UE, celui des volailles a augmenté. Les élevages ne sont pas répartis uniformément au sein de l'UE (*figure 4*) et la densité de la production animale varie également entre les régions d'un même État membre.

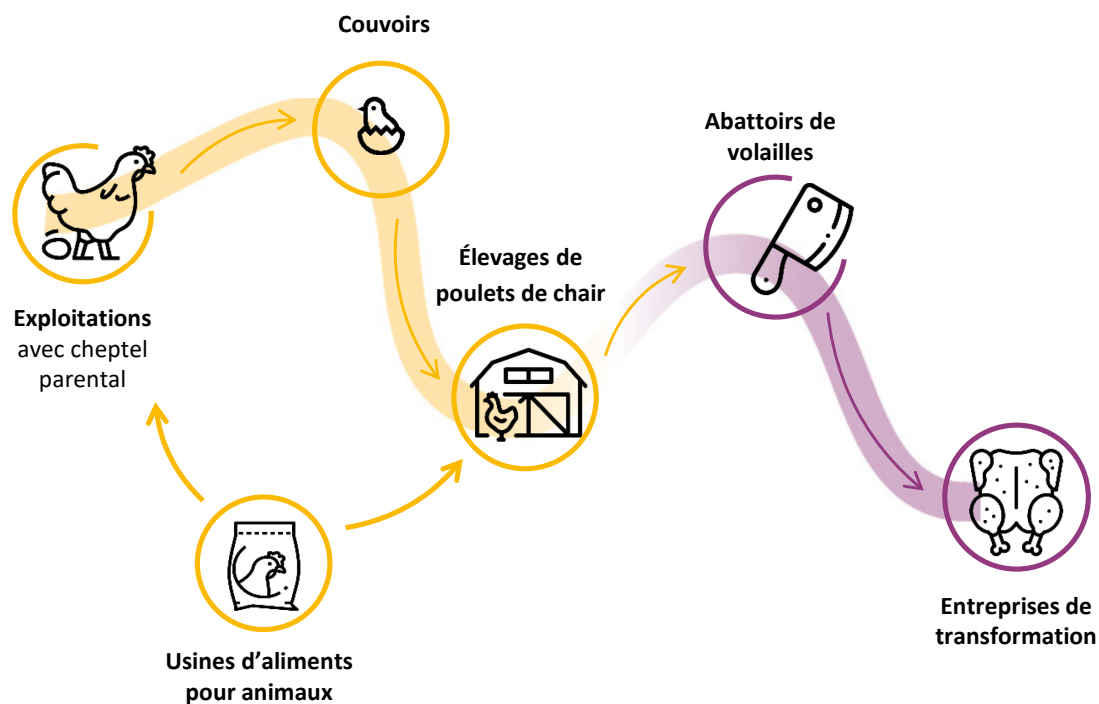
Figure 4 – Répartition des élevages dans les États membres de l'UE (2016 pour les volailles; 2021 pour les porcs, les bovins, les ovins et les caprins)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données d'Eurostat.

42 La spécialisation intervient au niveau régional, mais aussi au niveau des exploitations. Ainsi, certaines sont spécialisées dans l'élevage d'une espèce, comme la volaille (pour la viande ou les œufs), les porcs, les veaux ou les vaches laitières, et d'autres dans un stade de production, par exemple la reproduction ou l'engraissement. La *figure 5* présente l'exemple du secteur de la volaille.

Figure 5 – Spécialisation du secteur de la volaille



Source: Van Horne P.L.M., *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 17.

43 Ce phénomène de spécialisation, entre autres, encourage le transport d'animaux vivants entre les États membres, par exemple :

- o les porcs engraisés et abattus en Allemagne sont souvent nés au Danemark ou aux Pays-Bas⁵²;
- o les bovins nés en France, en Irlande ou en Lituanie sont souvent engraisés et abattus en Espagne ou en Italie (*encadré 2*).

⁵² Bittlmayer H., *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019).

Encadré 2

La production de viande de veau et de bœuf en Italie et en Espagne dépend de l'élevage dans d'autres États membres

L'Italie produit de la viande de veau et l'Espagne, de la viande de bœuf. Ces deux pays recourent principalement à leurs cheptels nationaux, mais ils importent également des veaux d'autres États membres pour répondre à :

- **la demande saisonnière** – l'Italie importe des bovins d'avril à juin pour compenser l'insuffisance de l'offre nationale au cours de cette période et pour assurer l'approvisionnement en viande de veau lorsque la demande nationale augmente en décembre et en janvier;
- **la demande d'exportation** – l'Espagne (la Catalogne et l'Aragon) est tributaire de l'importation de veaux pour répondre à la demande croissante de bovins destinés à être exportés au Moyen-Orient pour y être abattus.

Source: Commission, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 25 à 29.

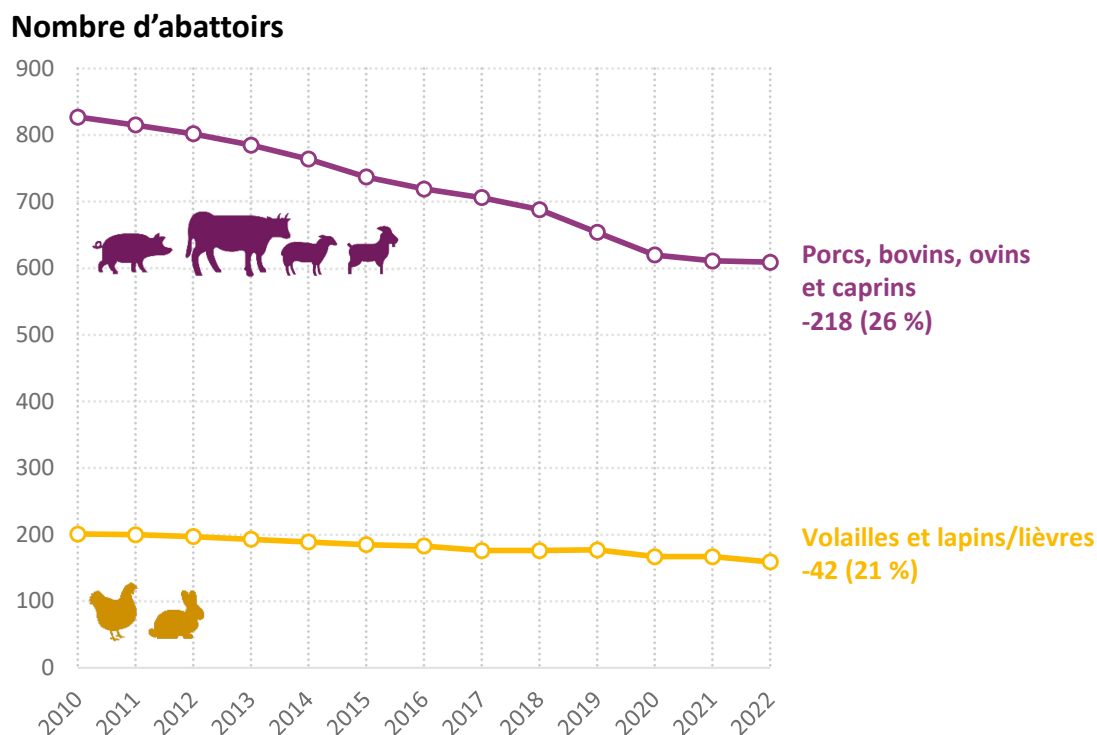
Augmentation de la concentration dans le secteur de l'abattage

44 Il n'existe pas de données exhaustives sur le nombre d'abattoirs dans l'UE, mais ce secteur a connu un phénomène de concentration avec, comme résultat, moins d'abattoirs mais de plus grande taille⁵³. La *figure 6* illustre la tendance en Pologne depuis 2010. L'entrée en vigueur du paquet de l'UE relatif à l'hygiène des denrées alimentaires (point **19**) en 2006 a accéléré cette tendance. De nombreux abattoirs de petite taille ont eu du mal à se conformer aux exigences d'hygiène plus strictes introduites par la nouvelle législation tout en restant économiquement viables⁵⁴.

⁵³ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 18.

⁵⁴ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 11.

Figure 6 – Nombre d’abattoirs en Pologne (2010-2022)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base des informations fournies par les autorités polonaises.

45 Il est plus facile pour les grands abattoirs de respecter les nouvelles règles d’hygiène plus strictes. Toutefois, étant donné leurs (généralement) faibles marges bénéficiaires, ils doivent maintenir une productivité élevée pour réaliser des économies d’échelle, et ont donc besoin d’un nombre suffisant d’animaux provenant d’une zone géographique plus large. Ils ont également tendance à se spécialiser dans l’abattage de certains types d’animaux, comme les porcs, les truies, les veaux de boucherie, les taureaux, les volailles ou les agneaux. Ceci a contribué à la baisse du nombre d’abattoirs et a conduit à l’allongement des trajets et potentiellement à l’augmentation des transports transfrontaliers d’animaux vivants destinés à l’abattage, en particulier pour les catégories moins importantes en raison du nombre d’animaux concernés, telles que les dindes ou les animaux (par exemple, les poules pondeuses) en fin de vie productive⁵⁵.

⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 11.

46 Deux études⁵⁶ ont évalué les avantages et les inconvénients du transport sur de longues distances d'animaux vivants destinés à l'abattage par rapport à l'abattage local suivi du transport de la viande. Toutes les deux concluent que le transport de carcasses plutôt que d'animaux vivants peut s'avérer plus durable du point de vue du bien-être animal.

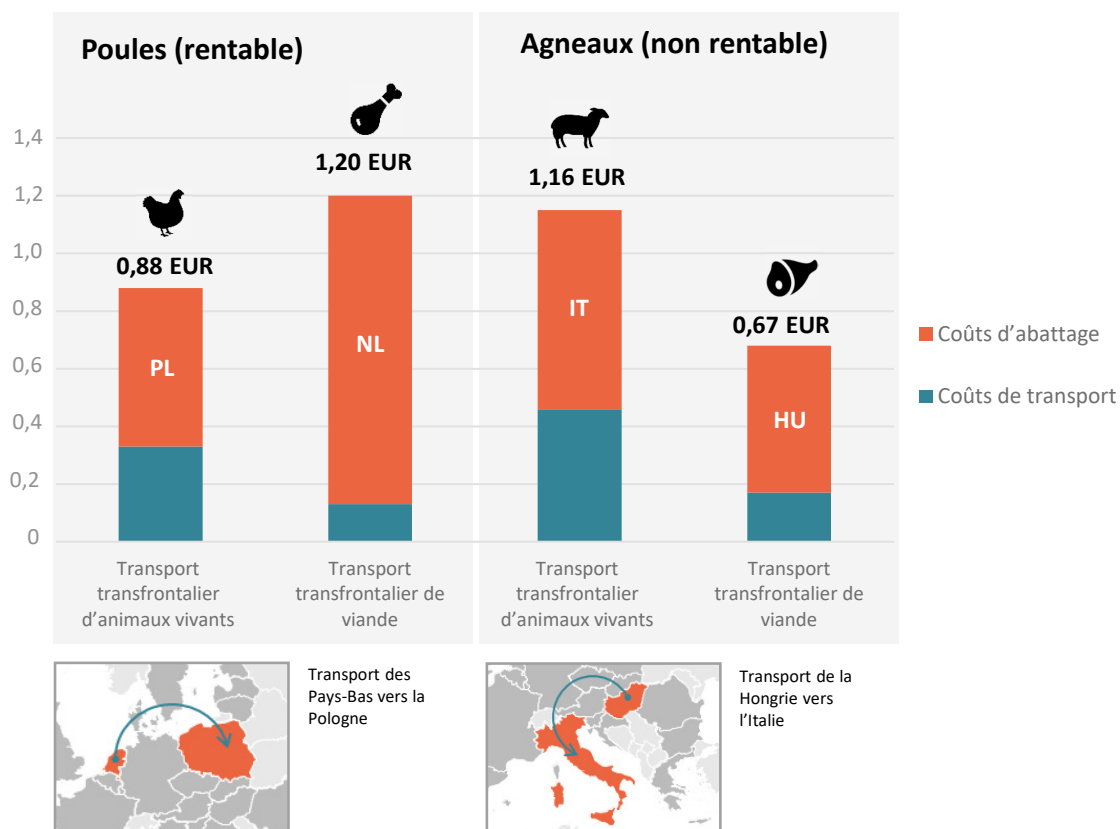
47 L'étude réalisée en 2017 a estimé les coûts liés au transport de poules pondeuses à la fin de leur période de production des Pays-Bas vers la Pologne, ainsi que ceux liés au transport d'agneaux vivants de la Hongrie vers l'Italie (*figure 7*). Dans le premier cas, il était moins coûteux de transporter des animaux vivants plutôt que de la viande, en raison de coûts d'abattage plus élevés aux Pays-Bas qu'en Pologne. Ce n'était pas le cas dans le second scénario, mais le transport d'agneaux vivants était tout de même privilégié, car d'autres facteurs prévalaient (par exemple, la capacité d'abattage limitée de la Hongrie⁵⁷).

⁵⁶ Baltussen W.H.M. *et al.*, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009); Baltussen W.H.M. *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017).

⁵⁷ Baltussen W.H.M. *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 14.

Figure 7 – Coût du transport d'animaux vivants par rapport à celui de la viande

Euro par kilogramme de viande



Source: Baltussen W.H.M. et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 12 à 14.

48 L'une des façons de réduire le transport d'animaux consiste à rapprocher le lieu d'abattage du site de production en construisant des abattoirs de proximité et des abattoirs mobiles. Des chercheurs sont parvenus à la conclusion qu'avec un nombre suffisant d'abattoirs mobiles et d'abattoirs de taille modeste, il ne serait quasiment plus nécessaire de transporter des porcs et des bovins pendant plus de quatre heures en Suède⁵⁸. Cependant, les abattoirs de proximité et mobiles ne représentent que des solutions à petite échelle, répondant à une demande de niche et à des besoins spécifiques⁵⁹.

- **Abattoirs de proximité:** en Allemagne, certains abattoirs de proximité se sont spécialisés dans des produits de qualité supérieure, transformés selon des méthodes traditionnelles, misant sur de la viande de la région et sur une chaîne

⁵⁸ Håkansson N. et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), p. 261.

⁵⁹ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 5 et 27.

d'approvisionnement transparente, des exploitations jusqu'à la boucherie⁶⁰. De même, en Suède, des normes réglementaires strictes en matière de bien-être animal ainsi que l'intérêt croissant des consommateurs pour une viande durable d'origine locale ont encouragé les investissements dans la production à petite échelle de produits de qualité supérieure⁶¹.

- o **Abattoirs mobiles:** ils pourraient constituer une solution complémentaire pour répondre à des besoins spécifiques, par exemple pour éviter le transport de vaches de réforme, qui sont inaptes⁶². Cependant, ils sont également confrontés à des défis en matière de logistique et de rentabilité. Leurs coûts de fonctionnement sont importants et leur viabilité dépend des possibilités de créer de la valeur ajoutée et de facturer des prix de détail élevés pour les produits finis⁶³.

49 En janvier 2022⁶⁴, le Parlement européen a recommandé la construction d'abattoirs et d'installations de transformation sur un plus grand nombre de sites, ainsi que le développement de l'abattage à la ferme, en ayant recours aux abattoirs mobiles, en particulier dans les zones reculées (régions montagneuses et îles, par exemple). Il a suggéré de financer de telles solutions à l'aide de fonds européens existants. Un groupe d'intérêt représentant les agriculteurs de l'UE, le Copa-Cogeca, préférerait que les aides soient accordées aux abattoirs existants afin d'améliorer leurs installations et leur gestion animale, plutôt que destinées à la construction de nouveaux abattoirs de proximité⁶⁵.

⁶⁰ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 3; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 13.

⁶¹ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 2.

⁶² EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 27; Commission, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. 157 à 162.

⁶³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 12; Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022); Commission, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. 161.

⁶⁴ Parlement européen, *Recommandation en ce qui concerne la protection des animaux pendant le transport* (2022), points 39, 89 et 105.

⁶⁵ Position du Copa et de la Cogeca sur le bien-être animal pendant le transport (2021), p. 2.

Il existe des différences de coûts entre les États membres concernant la production animale et l'abattage

50 Les différences de coûts entre les stades de production (par exemple, la reproduction et la finition) peuvent influencer sur le transport des animaux. Les porcelets sont relativement bon marché au Danemark et aux Pays-Bas, ce qui explique qu'un grand nombre d'entre eux soit transporté vers l'Allemagne depuis ces deux pays⁶⁶. L'engraissement des porcs avant leur abattage (finition) coûte plus cher en Allemagne qu'au Danemark, mais l'industrie de la viande en Allemagne est plus efficace en raison de coûts de main-d'œuvre plus bas⁶⁷.

51 Des différences entre les coûts d'abattage par animal peuvent encourager le transfert d'activités d'abattage vers des États membres plus «rentables». Par exemple, une étude sur le secteur de la volaille estime que les principaux coûts d'abattage se répartissent comme suit:

- main-d'œuvre (35 %);
- bâtiments et équipements (25 %);
- autres (40 %), y compris le transport, l'énergie, l'eau, l'inspection et l'emballage⁶⁸.

52 Les coûts dans le secteur de la volaille varient entre les États membres. Cependant, étant donné que tous les abattoirs de l'UE utilisent des équipements similaires, l'étude a supposé que les différences de coûts d'abattage des volailles entre les pays résultaient principalement de différences salariales⁶⁹. D'une manière générale, l'industrie de la viande emploie de plus en plus de travailleurs immigrés, de travailleurs sous contrat temporaire et de travailleurs temporaires recrutés par l'intermédiaire d'agences externes⁷⁰.

⁶⁶ Hoste R., *International comparison of pig production costs* (2018), p. 16.

⁶⁷ Hoste R., *International comparison of pig production costs* (2018), p. 16.

⁶⁸ Van Horne P.L.M., *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 22.

⁶⁹ Van Horne P.L.M., *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 22.

⁷⁰ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 6 et 13.

53 Il n'existe pas de base de données accessible au public à l'échelle de l'UE fournissant un aperçu des coûts de production animale ou des coûts d'abattage par État membre⁷¹.

La souffrance animale n'est pas répercutée sur les coûts de transport ni sur le prix de la viande

54 Des études ont calculé les coûts du transport d'animaux d'élevage à l'aide de différentes méthodes (par lot, par animal, par kilomètre)⁷². Ces coûts dépendent d'un certain nombre d'éléments, tels que l'espèce animale et la distance parcourue. Les frais de main-d'œuvre représentent une part importante du total des coûts de transport, tout comme les frais de carburant, le coût des équipements, des contrôles vétérinaires et des péages⁷³.

55 Il n'existe pas de base de données fournissant un aperçu des coûts de transport dans les différents États membres de l'UE. Faute d'informations harmonisées, nous n'avons pas pu déterminer la part des coûts de transport dans le prix final de la viande achetée par le consommateur. Toutefois, le peu d'éléments disponibles et les déclarations de l'industrie laissent penser que les coûts de transport ne correspondent généralement qu'à une petite fraction du prix de détail total de la viande. Dans une étude consacrée aux volailles, il a été estimé que pour les filets de poitrine produits dans l'UE et vendus en Allemagne, les coûts de transport représentaient en moyenne deux centimes par kilogramme, soit moins de 1 % du prix total de la viande⁷⁴.

56 Nous avons constaté que peu de données étaient disponibles sur les conséquences financières des problèmes de bien-être animal pendant le transport. En 2015, une autre étude⁷⁵ a procédé à une estimation des coûts engendrés par les plaies, le boitement, la mort et d'autres problèmes touchant les animaux transportés à des fins de production ou d'abattage. Le manque de données complètes à disposition

⁷¹ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 7.

⁷² Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019), p. 6; Commission, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 39; Commission, *Welfare of animals exported by road* (2020), p. 5.

⁷³ Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019), p. 6.

⁷⁴ Van Horne P.L.M., *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 6.

⁷⁵ Van Wagenberg et al., *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015).

des autorités des États membres et de la Commission nuit au développement de systèmes d'incitations susceptibles d'encourager les sociétés de transport à prendre des mesures pour prévenir les manquements en matière de bien-être animal.

57 En Irlande, les déchets d'abattoir dus au mauvais traitement des animaux (par exemple, à cause de lésions cutanées ou d'ecchymoses aux membres) amputent de 43 % la marge bénéficiaire des producteurs, ce qui constitue une grave menace pour la viabilité des élevages porcins⁷⁶. Toutefois, dans certains cas, le non-respect des règles relatives au transport d'animaux inaptes peut générer un gain financier pour les producteurs ([encadré 3](#)).

Encadré 3

Exemples de raisons pour lesquelles des animaux inaptes sont envoyés à l'abattoir

Lorsque des agriculteurs décident de ne pas soigner des vaches inaptes avant l'abattage, c'est qu'ils jugent le rapport coût-efficacité insuffisant. Il est généralement plus coûteux pour les agriculteurs d'abattre des vaches inaptes sur le site de l'exploitation que de les envoyer dans un abattoir. De plus, la vente d'un animal – même inapte – à l'abattoir peut entraîner un gain financier.

En outre, les sanctions ne découragent généralement pas les mauvaises pratiques ou les activités illégales, car les opérateurs les perçoivent comme étant faibles par rapport au prix obtenu pour l'animal. Par exemple, la Commission a constaté lors d'un contrôle qu'une amende de 250 euros avait été infligée pour le transport d'un taureau à la patte cassée, alors que la valeur marchande d'un taureau une fois abattu peut s'élever à environ 1 500 euros.

Source: Commission, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. iv; Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 33; Commission, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015), p. 9.

⁷⁶ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 42.

Les préférences des consommateurs pourraient avoir une incidence sur le transport d'animaux

58 Les préférences des consommateurs influent sur le transport d'animaux⁷⁷. La demande de viande locale, de viande fraîche ou de certaines coupes de viande, ainsi que la demande saisonnière pour certains types de viande peuvent avoir des répercussions sur le transport d'animaux. L'importation d'agneaux en Italie pendant la période de Pâques en est un exemple.

59 Selon l'Eurobaromètre 2022 sur la sécurité alimentaire, lors de l'achat de denrées alimentaires, la plupart des répondants tiennent compte du coût (54 %) et de l'origine géographique (46 %) du produit. Ils sont moins nombreux à prendre en considération l'impact sur l'environnement et le climat (16 %) ou les aspects éthiques, tels que le bien-être animal (15 %)⁷⁸.

60 L'étude de la Commission sur l'étiquetage en matière de bien-être animal a révélé que, même si les consommateurs affirmaient accorder de l'importance au bien-être animal lors de l'achat de produits à base de viande, ils n'étaient pas toujours disposés à payer des prix plus élevés pour des produits tenant compte de cet aspect. Ils acceptaient plus facilement de payer davantage si le produit mentionnait les conditions d'élevage et s'ils pensaient que la qualité était supérieure⁷⁹. Cependant, les organisations professionnelles estiment qu'investir dans le bien-être animal n'est pas encore assez rentable parce que les consommateurs ne connaissent pas les normes selon lesquelles leurs aliments sont produits et que le prix reste le facteur déterminant dans leurs choix alimentaires⁸⁰.

61 À l'avenir, les consommateurs pourraient jouer un rôle important pour promouvoir le changement, étant donné que, selon la Commission, ils accorderont probablement une attention plus grande aux aspects suivants:

- processus de production et origine des produits (par exemple, marchés locaux, agriculture biologique et autres systèmes de qualité, bien-être animal et empreinte environnementale);

⁷⁷ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 17.

⁷⁸ EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022), p. 8.

⁷⁹ Commission, *Study on animal welfare labelling* (2022), p. 110.

⁸⁰ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 42.

- santé (moins ou pas d'apport en protéines d'origine animale);
- commodité (préférence pour la viande transformée par rapport à la viande fraîche)⁸¹.

62 D'ici à 2031, la consommation de viande devrait diminuer dans l'UE, à l'inverse de la tendance observée au niveau mondial. Toutefois, au travers de ses [campagnes de promotion](#), la Commission aide l'industrie alimentaire et les agriculteurs de l'UE à vendre leurs produits agricoles, notamment la viande (fraîche, réfrigérée et congelée) et les préparations à base de viande⁸². D'un point de vue plus général, il existe un lien entre le volume de viande consommée et le nombre d'animaux vivants transportés⁸³.

⁸¹ Commission, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021), p. 30.

⁸² Article 5, paragraphe 1, point a), du [règlement \(UE\) n° 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 13 et 14.

Tendances caractérisant le transport d'animaux

Il n'existe pas de données centralisées complètes sur le transport d'animaux au niveau de l'UE

63 Les données sur le transport d'animaux vivants sont fragmentaires au niveau de l'UE⁸⁴. La principale raison en est que les États membres ne sont pas légalement tenus de collecter et de communiquer des données sur le transport d'animaux vivants. Le règlement sur le transport des animaux exige uniquement qu'ils établissent un rapport sur les inspections effectuées⁸⁵. Dans le cadre de la prévention des maladies animales transmissibles, la loi sur la santé animale impose aux États membres d'enregistrer les mouvements d'animaux dans des bases de données d'identification et d'enregistrement nationales⁸⁶. Celles-ci ont été créées aux fins d'identification des animaux, d'enregistrement des exploitations et de lutte contre les maladies. La Commission estime qu'elles ne conviennent pas à l'extraction et à l'analyse des données relatives au transport d'animaux.

64 L'UE dispose de deux bases de données qui fournissent des informations sur le transport d'animaux, à savoir:

- **Comext**, une base de données d'Eurostat sur le commerce international de biens, y compris d'animaux vivants;
- **TRACES**, la plateforme de certification sanitaire et phytosanitaire en ligne de la Commission, qui permet de suivre les échanges intra-UE ainsi que l'importation et l'exportation d'animaux, de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux et de végétaux.

⁸⁴ EPRS, *La protection des animaux pendant le transport* (2021), p. 8; Parlement européen, *Résolution sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil* (2019), point 23.

⁸⁵ Article 27, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2005.

⁸⁶ Article 109 du *règlement (UE) 2016/429*.

65 Les animaux peuvent être déplacés vers un autre État membre, s'ils sont accompagnés d'un certificat zoosanitaire⁸⁷. Ces mouvements doivent être notifiés via la base de données TRACES⁸⁸. Les voyages vers des pays tiers ne sont enregistrés dans TRACES que lorsque les animaux traversent un autre État membre. La Commission reconnaît qu'elle ne possède pas une vue d'ensemble des exportations d'animaux intervenant par voie routière⁸⁹. Il en est de même pour les autres modes de transport. En ce qui concerne les exportations par voie maritime en 2018, la Commission estime que TRACES n'a enregistré que 31,6 % des bovins et 3,5 % des ovins exportés par des navires de transport de bétail depuis la Croatie, la Slovénie, l'Espagne, la France, l'Irlande, le Portugal et la Roumanie pris ensemble⁹⁰.

66 TRACES contient certaines données relatives au transport, ainsi que les conclusions des inspections officielles. Toutefois, cette base de données ne permet pas d'obtenir une vue complète du transport d'animaux⁹¹. En outre, des informations sur le commerce international de biens, y compris d'animaux vivants, sont disponibles dans Comext. Aucune des deux bases citées ci-dessus n'englobe les opérations de transport d'animaux nationales. La [figure 8](#) présente les informations pertinentes des deux bases de données et, parmi elles, celles que nous avons utilisées aux fins de notre analyse.

⁸⁷ Article 143, paragraphe 1, du [règlement 2016/429](#).

⁸⁸ Article 153, paragraphe 2, du [règlement 2016/429](#).

⁸⁹ Commission, *Welfare of animals exported by road* (2020), p. 13.

⁹⁰ Commission, *Welfare of animals transported by sea* (2020), p. 5.

⁹¹ Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 32.

Figure 8 – Données de Comext et TRACES utilisées dans notre analyse

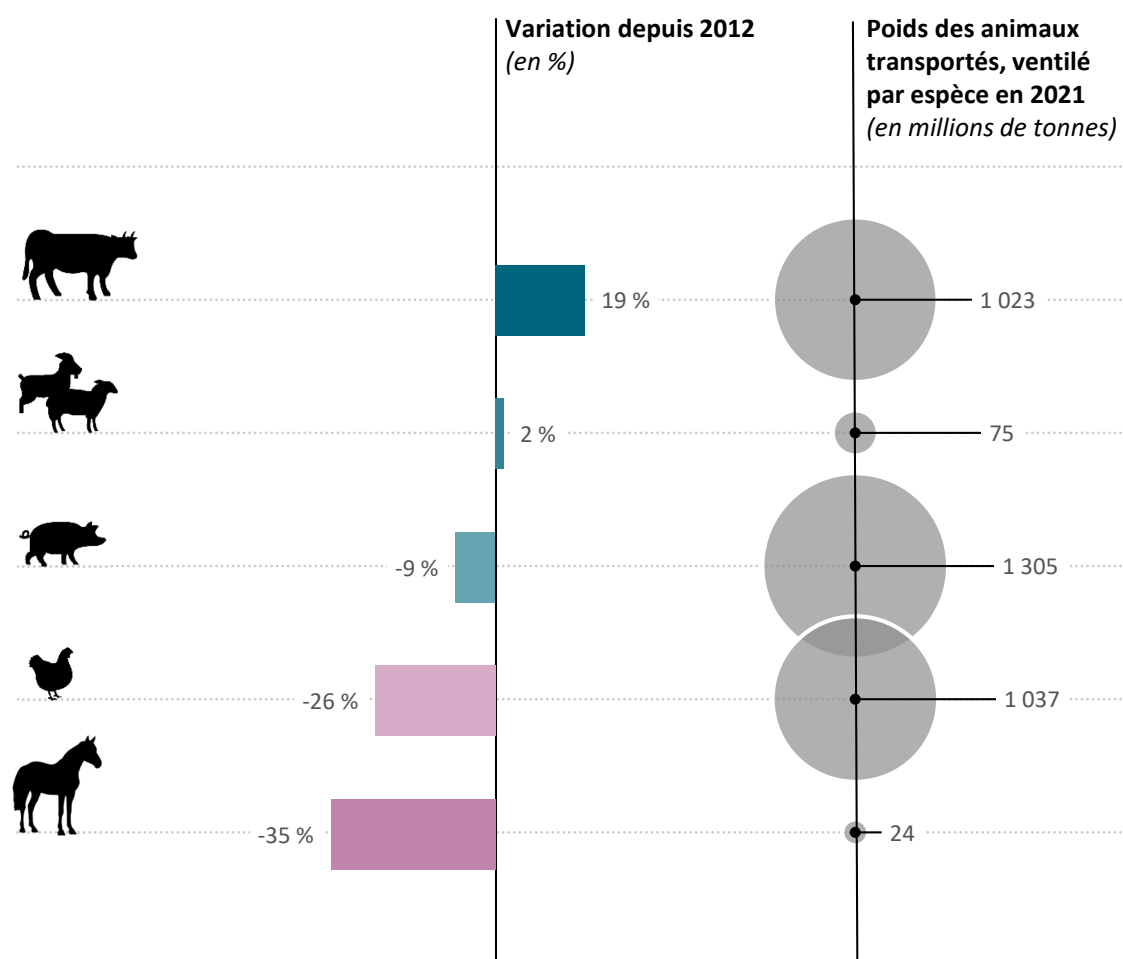
	valeur	têtes	poids	durée	distance	modes	motif	national	intra-UE	extra-UE
	ANIMAL			TRANSPORT						
 Comext Base de données d'Eurostat sur le commerce international de biens	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Plateforme en ligne de la Commission relative aux exigences sanitaires	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*
 Informations disponibles et utilisées pour notre analyse	 Informations disponibles mais non utilisées pour notre analyse			 Informations non disponibles dans la base de données			* TRACES: seulement quelques informations sur les exportations extra-UE et aucune information sur les importations extra-UE			

Source: Cour des comptes européenne.

Tendances caractérisant le transport d'animaux à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE

67 Nous avons analysé les données disponibles sur les échanges intra-UE d'animaux vivants au cours de la période 2012-2021. La [figure 9](#) montre les tendances observées.

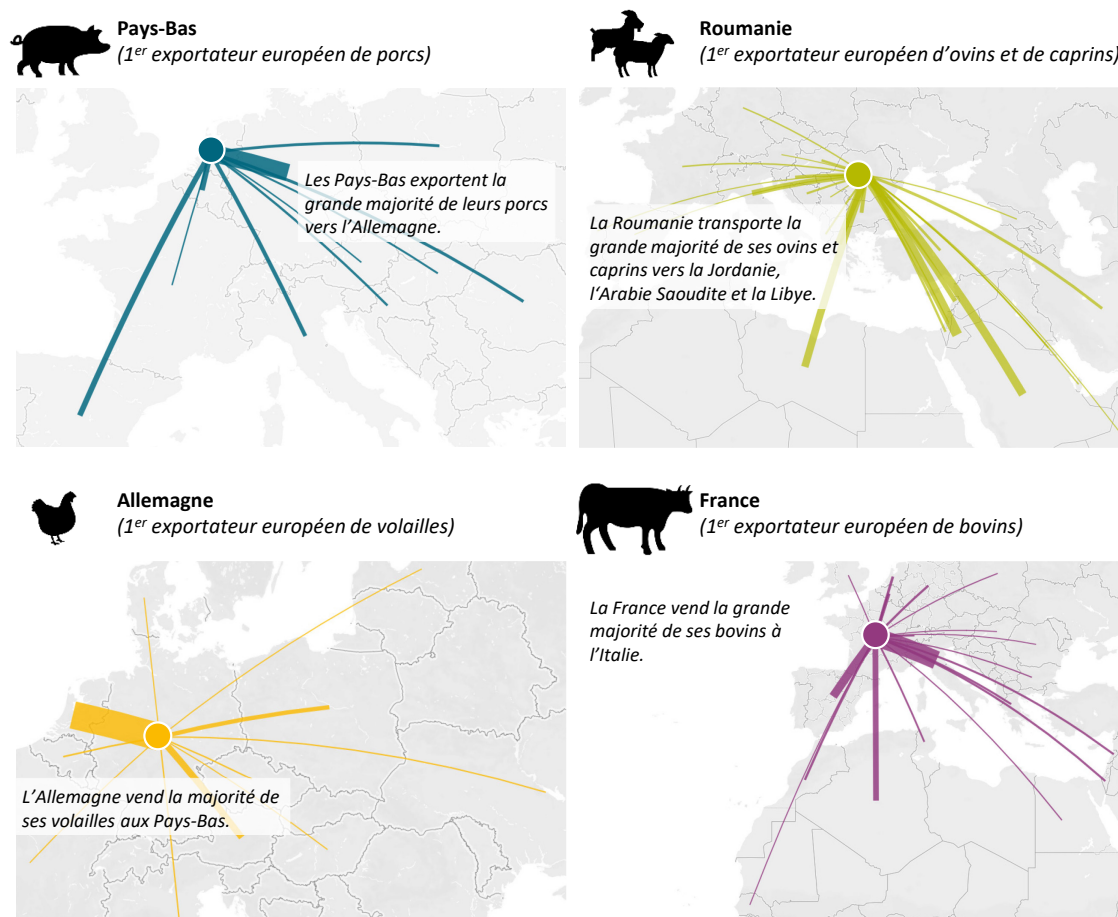
Figure 9 – Tendances des mouvements intra-UE d'animaux vivants (2012-2021)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données Comext (en poids).

68 La **figure 10** montre les pays vers lesquels les principaux exportateurs de chaque espèce transportent leurs animaux vivants. Ce sont généralement des pays voisins, mais il est également fréquent que les animaux soient transportés plus loin encore, y compris en dehors de l'UE.

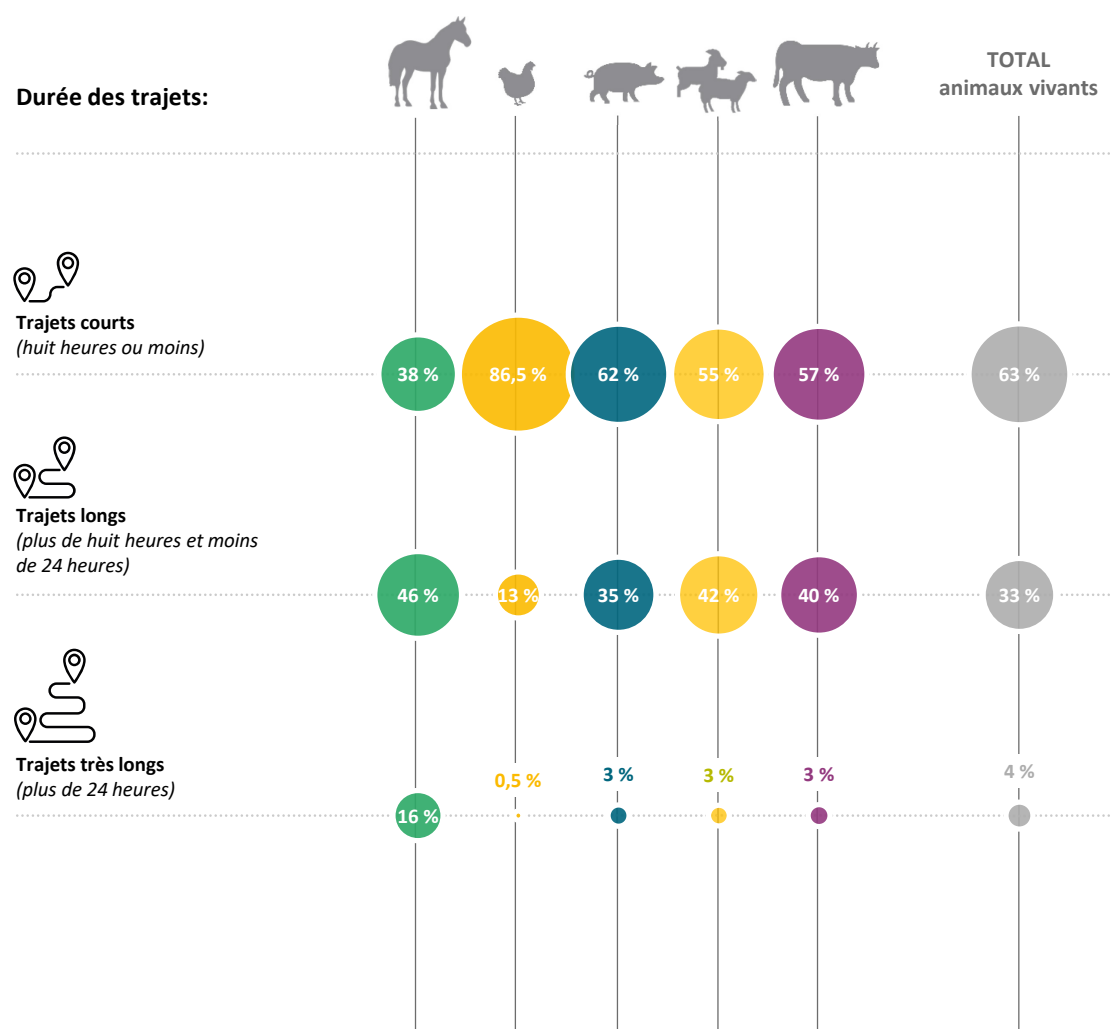
Figure 10 – Principaux exportateurs européens, par espèce animale et principales destinations (intra-UE et extra-UE) pour la période 2017-2021



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données Comext (en poids cumulé).

69 En ce qui concerne la durée des mouvements d'animaux à l'intérieur de l'UE entre 2017 et 2021, la plupart d'entre eux (63 %) étaient courts, les longs trajets représentant 33 % et les voyages très longs 4 %. De manière générale, les volailles sont déplacées sur de courtes distances (*figure 11*), tandis que les chevaux sont soumis à des trajets plus longs.

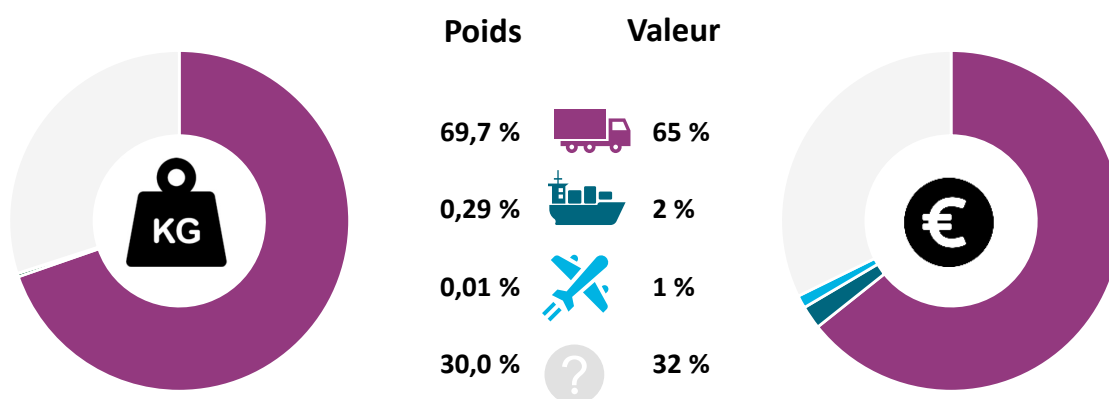
Figure 11 – Durée des mouvements intra-UE d'animaux, ventilée par espèce (2017-2021)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données TRACES (en lots).

70 La plupart des échanges commerciaux d'animaux vivants entre États membres se font par voie routière; ils représentent 70 % des échanges en poids et 65 % des échanges en valeur marchande (*figure 12*).

Figure 12 – Échanges intra-UE d'animaux vivants, ventilés par mode de transport (2017-2021)

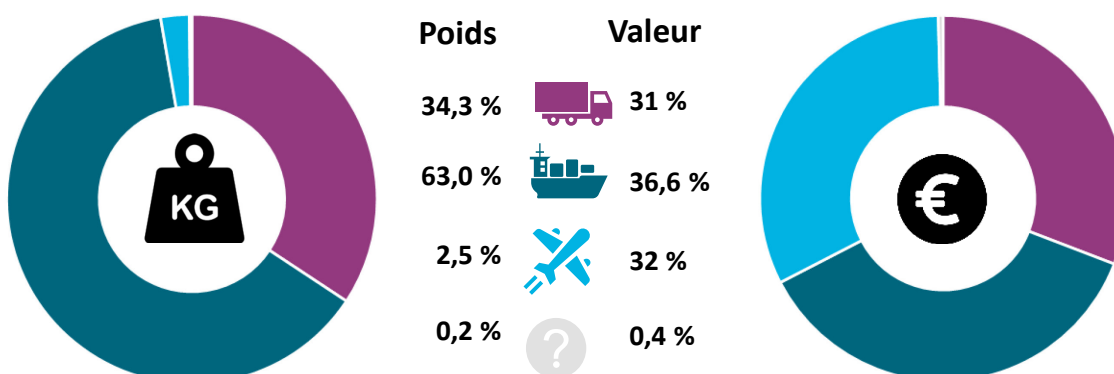


Environ un tiers des données enregistrées dans Comext (30,00 % en termes de poids, 32 % en termes de valeur) ne donne aucune information sur le mode de transport.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données Comext.

71 En ce qui concerne les exportations vers des pays tiers, la voie maritime est l'option privilégiée (63 %), même si elles se répartissent de manière égale entre les différents modes de transport si l'on considère leur valeur marchande (*figure 13*).

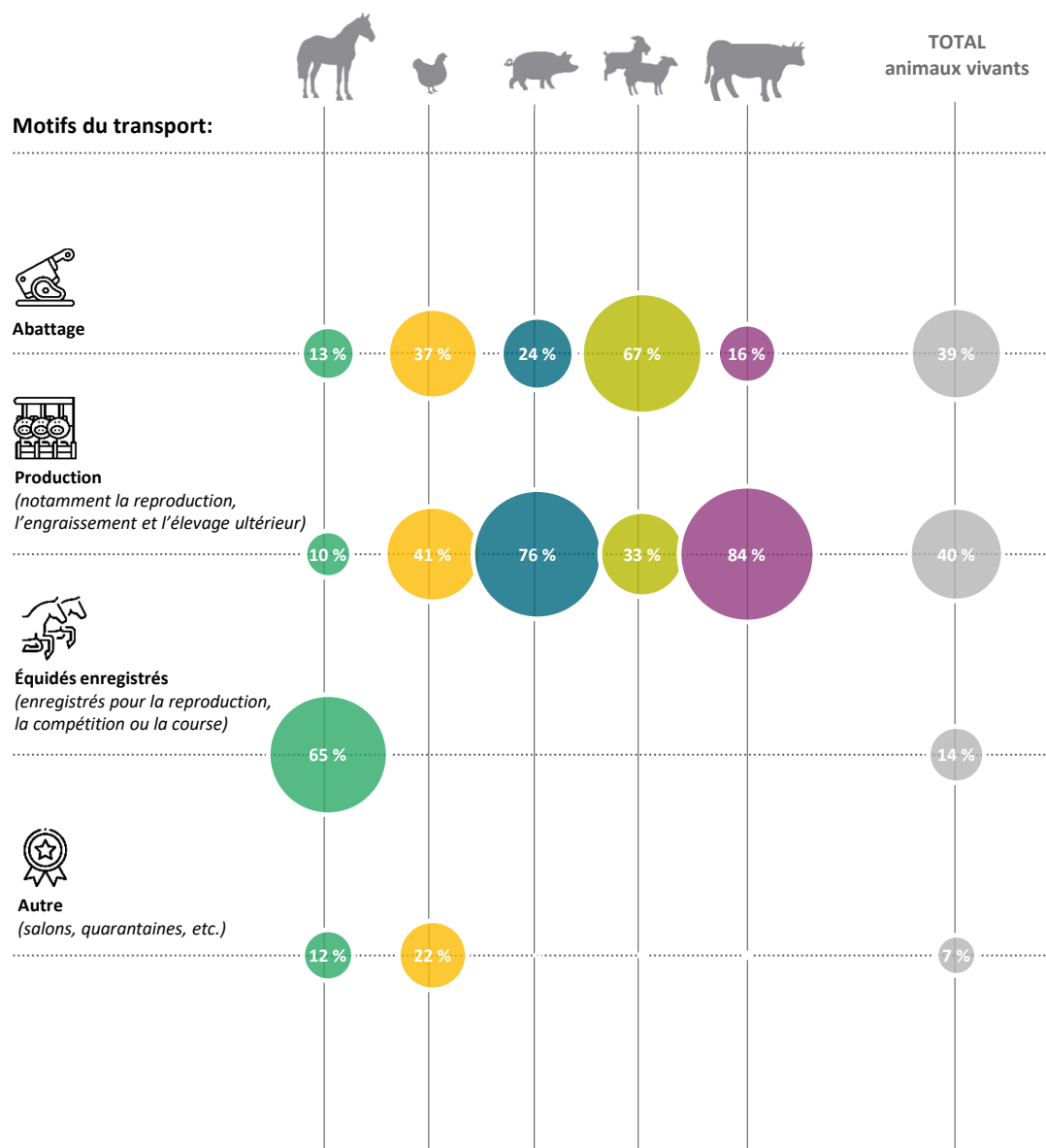
Figure 13 – Exportations d'animaux vivants au départ de l'UE vers des pays tiers, ventilées par mode de transport (2017-2021)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données Comext.

72 Entre 2017 et 2021, les animaux vivants ont principalement été transportés entre les États membres à des fins de production et d'abattage (*figure 14*).

Figure 14 – Motifs du transport d'animaux à l'intérieur de l'UE, ventilés par espèce (2017-2021)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données TRACES.

73 Au cours de sa vie, un même animal peut être transporté plusieurs fois et pour différentes raisons. La [figure 15](#) donne l'exemple d'un veau vendu pour sa viande.

Figure 15 – Trajet d'un veau laitier vendu pour sa viande



Remarque: Cet exemple provient de l'analyse de la documentation et des données disponibles. Il n'illustre pas le voyage d'un animal en particulier.

Source: Commission, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 15, 19 et 38; données Comext.

Nouvelles technologies pour améliorer le suivi du transport d'animaux

74 Dans sa résolution de 2019 sur la mise en œuvre du règlement relatif au transport des animaux⁹², le Parlement européen a invité la Commission à établir des normes minimales communes pour les systèmes de traçabilité applicables à l'ensemble des trajets afin de mieux harmoniser la collecte de données.

75 Il a été suggéré, dans un rapport de la Commission, qu'un système informatique ou un logiciel enregistrant les itinéraires, les temps de trajet et d'autres paramètres relatifs aux véhicules transportant des animaux pourraient améliorer le suivi⁹³. Dans le cadre de sa révision de la législation relative au bien-être animal, la Commission envisage d'introduire de nouvelles technologies pour améliorer le suivi et l'application de la législation. Les deux options envisagées sont les suivantes:

- créer un système informatique central pour l'UE, qui permettrait de numériser les certificats et les autorisations, d'effectuer des contrôles automatiques des documents et d'accéder en temps réel aux données relatives aux trajets;
- exiger des États membres qu'ils se dotent de tels outils au niveau national⁹⁴.

76 En Suède, des chercheurs ont montré qu'utiliser des outils numériques permettrait d'optimiser la planification des trajets et la logistique du transport d'animaux. La distance de transport pourrait ainsi être potentiellement réduite⁹⁵.

77 L'Agence européenne de sécurité des aliments (EFSA) estime que le fait d'évaluer l'aptitude des animaux au transport est de la plus haute importance pour contribuer à leur bien-être⁹⁶. En 2015, la Commission a lancé un projet pilote visant à élaborer et à diffuser des guides de bonnes pratiques pour le transport d'animaux à l'intérieur de l'Europe et vers des pays tiers à des fins de reproduction, d'engraissement et

⁹² Parlement européen, [Résolution sur la mise en œuvre du règlement \(CE\) n° 1/2005 du Conseil](#) (2019), point 23.

⁹³ Commission, [Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015](#) (2021), p. 26.

⁹⁴ Commission, [Inception Impact Assessment on animal welfare](#) (2021), p. 4.

⁹⁵ Håkansson N. *et al.*, [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation](#) (2016), p. 261.

⁹⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), p. 27 et 91.

d'abattage. Des guides ont été élaborés pour les bovins, les chevaux, les porcs, les volailles et les ovins⁹⁷. En 2022, une étude de la Commission sur le transport des vaches laitières inaptes a montré qu'en raison d'un manque de compréhension ou d'interprétations différentes de la définition d'«inapte», des vaches ont été transportées alors qu'elles n'auraient pas dû l'être⁹⁸.

78 L'accès limité aux animaux pendant le transport vient compliquer le suivi de leur bien-être⁹⁹. En 2011, l'EFSA a recommandé de mettre au point de meilleurs outils pour assurer ce suivi durant les longs trajets, notamment en:

- intégrant le système de contrôle de la température et le système d'alerte (déjà obligatoires en vertu du règlement sur le transport des animaux pour les véhicules effectuant des voyages de longue durée)¹⁰⁰ dans les systèmes de navigation;
- établissant des normes minimales communes pour une évaluation mieux harmonisée des paramètres faisant l'objet d'un suivi¹⁰¹.

Jusqu'à présent, aucune des recommandations de l'EFSA n'a été prise en compte dans la législation de l'UE. L'absence d'outils de suivi risque de nuire au respect des règles et au contrôle de leur application, ce qui aura des répercussions sur le bien-être animal¹⁰².

79 En 2022, l'EFSA a suggéré de développer des caméras faisant appel à l'intelligence artificielle pour assurer le suivi du bien-être des animaux pendant le transport, des capteurs pour mesurer le stress causé par les mouvements des véhicules, ainsi que des ceintures pour les chevaux afin d'enregistrer leurs données physiologiques pendant le transport. Les outils technologiques disponibles dans ce domaine ont été utilisés dans le cadre d'études scientifiques, mais pas encore dans la pratique¹⁰³.

⁹⁷ Site internet du projet pilote «*Animal Transport Guides*».

⁹⁸ Commission, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. iv.

⁹⁹ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 91.

¹⁰⁰ Annexe I, chapitre VI, section 3, du règlement (CE) n° 1/2005 de la Commission.

¹⁰¹ EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011), p. 88.

¹⁰² Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 33.

¹⁰³ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 18 à 19, 91.

Défis et pistes d'action

80 Le transport peut avoir des conséquences négatives sur le bien-être des animaux. L'UE a pris des initiatives pour améliorer le bien-être animal pendant le transport, en adoptant des règles en la matière et en supervisant leur application par les États membres. Le transport d'animaux est avant tout motivé par des facteurs économiques. Les différences de coûts entre les États membres et la nécessité d'exploiter les économies d'échelle ont conduit à la spécialisation du secteur de l'élevage et à une concentration dans le secteur de l'abattage, favorisant ainsi le transport d'animaux. Les préférences des consommateurs peuvent également avoir une incidence sur la volonté des opérateurs économiques de déplacer des animaux vivants.

81 Les conséquences négatives du transport sur le bien-être animal pourraient être atténuées en limitant le nombre et la durée des trajets, ainsi qu'en améliorant les conditions de transport des animaux vivants. Dans le cadre de notre analyse, nous avons recensé plusieurs défis et pistes d'action pour les décideurs politiques et les parties prenantes de l'UE, qui pourraient être pris en compte lors de la révision à venir de la législation de l'Union dans ce domaine.

82 Trouver des solutions pour éviter le transport d'animaux vivants. Le transport de viande plutôt que d'animaux vivants est plus durable en matière de bien-être animal ainsi que d'incidence sur l'environnement et sur le changement climatique, mais d'un point de vue économique, il arrive qu'il ne soit pas rentable. Un autre moyen de réduire partiellement le transport d'animaux est de rapprocher le lieu d'abattage du site de production. Pour y parvenir, il faudrait trouver des moyens de promouvoir et de favoriser le développement d'abattoirs de proximité et le recours aux abattoirs mobiles, bien qu'ils représentent souvent des solutions à petite échelle répondant à des besoins spécifiques et à une demande de niche.

83 Fournir de meilleures informations aux consommateurs afin de les aider à faire des choix éclairés. Les choix des consommateurs pourraient également constituer un important moteur de changement. Les consommateurs se tournent généralement vers la viande produite localement, et certains sont prêts à accepter des prix plus élevés si le produit fait mention de bonnes conditions d'élevage. Cependant, la terminologie utilisée sur les étiquettes des denrées alimentaires et la multiplication des systèmes d'étiquetage dans les États membres sont source de confusion. Accroître la transparence et l'harmonisation, par exemple au moyen d'un système d'étiquetage du bien-être animal établi au niveau de l'UE, pourrait aider les consommateurs à faire des choix éclairés. Par ses campagnes de promotion, la Commission soutient l'industrie

alimentaire et les agriculteurs de l'UE dans la vente de leurs produits agricoles, notamment la viande (fraîche, réfrigérée et congelée) et les préparations à base de viande.

84 Promouvoir des changements structurels pour rendre la chaîne

d'approvisionnement alimentaire plus durable. Le pacte vert pour l'Europe et la stratégie «De la ferme à la table» encouragent la transition vers un système alimentaire plus durable. Une telle transition nécessite de procéder à des changements structurels dans la chaîne d'approvisionnement et dans les modes de consommation alimentaire. La mise en place d'incitations financières bien conçues pourrait jouer un rôle direct en envoyant les bons signaux sur les prix et en poussant les producteurs, les utilisateurs et les consommateurs à adopter un comportement durable.

85 Attribuer une valeur monétaire à la souffrance animale et l'intégrer dans le coût du transport et le prix de la viande. Le niveau de bien-être animal n'est pris en compte ni dans le coût du transport, ni dans le prix de la viande. L'élaboration d'une méthode de tarification de la souffrance animale pourrait être l'occasion d'introduire des systèmes d'incitation encourageant les sociétés de transport à prévenir les manquements en matière de bien-être animal, et de réduire au minimum l'attrait économique des pratiques non conformes.

86 Obtenir une vue d'ensemble centralisée et complète du transport d'animaux, assurer le suivi des conditions de transport d'animaux vivants et encourager l'optimisation logistique. Les États membres collectent des informations sur les mouvements d'animaux à des fins de lutte contre les maladies. La Commission ne dispose pas de données centralisées complètes sur le transport d'animaux. Un système informatique au niveau de l'UE qui enregistrerait tous les trajets d'animaux vivants, nationaux ou non, pourrait améliorer le suivi et permettre à la Commission d'obtenir des données centralisées complètes sur les mouvements. Les outils numériques seraient également un moyen d'optimiser la planification et la logistique du transport d'animaux. L'accès limité aux animaux pendant le transport vient compliquer le suivi de leur bien-être. Les outils technologiques disponibles dans ce domaine ont été utilisés dans le cadre d'études scientifiques, mais pas encore dans la pratique. Les nouvelles technologies telles que des caméras et des capteurs pourraient aider à mesurer et à assurer le suivi du bien-être des animaux pendant le transport.

Le présent document d'analyse a été adopté par la Chambre I, présidée par Joëlle Elvinger, Membre de la Cour des comptes, à Luxembourg en sa réunion du 1^{er} mars 2023.

Par la Cour des comptes

Tony Murphy
Président

Annexe

Annexe I – Principales publications examinées

Baltussen W.H.M. *et al.*, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009)

Baltussen W.H.M. *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017)

Bittlmayer H., *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019)

Commission, *Rapport sur l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport* (2011)

Commission, *Rapport de synthèse sur les systèmes destinés à éviter le transport d'animaux inaptes au sein de l'UE* (2015)

Commission, *The future of the livestock sector* (2020)

Commission, *Welfare of animals exported by road* (2020)

Commission, *Welfare of animals transported by sea* (2020)

Commission, *Rapport évaluant l'indication obligatoire du pays d'origine ou du lieu de provenance des viandes des animaux des espèces porcine, ovine, caprine et des volailles* (2021)

Commission, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021)

Commission, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022)

Commission, *Study on animal welfare labelling* (2022)

Commission, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022)

Commission, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022)

Commission, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022)

Rapport spécial 31/2018 de la Cour – «Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre»

EFSA, *Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport* (2011)

EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022)

EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022)

EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021)

EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019)

EFA, *Live animal transport* (2021)

Eurofound, *Meat processing workers* (2018)

Parlement européen, *Résolution sur la protection des animaux pendant le transport* (2012)

Parlement européen, *Résolution sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil* (2019)

Parlement européen, *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* (2021)

Håkansson N. *et al.*, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016)

Hoste R., *International comparison of pig production costs* (2018)

Hultgren J., *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022)

IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021)

Van Horne P.L.M., *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018)

Van Wageningen C. *et al.*, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015)

Van Wageningen C., *The economics of animal transport* (2019)

Van Wageningen C., Baltussen W., *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021)

Abréviations et acronymes

ANIT: commission d'enquête du Parlement européen sur la protection des animaux pendant le transport

EFA: Eurogroup for Animals

EFSA: autorité européenne de sécurité des aliments

EPRS: service de recherche du Parlement européen

IPOL: direction générale des politiques internes de l'Union (Parlement européen)

ONG: organisation non gouvernementale

PAC: politique agricole commune

Glossaire

Comext: base de données d'Eurostat sur le commerce de biens, à la fois entre les États membres de l'UE et avec les pays tiers.

Engraissement: élevage d'animaux en vue de la production de viande.

Finition: dernière étape de l'engraissement, en amont de l'abattage.

Lot: quantité de biens faisant l'objet d'un certificat ou d'un document unique et acheminés du même lieu d'origine vers la même destination, par le même mode de transport.

Reproduction: élevage d'animaux en vue d'obtenir des progénitures.

TRACES: plateforme en ligne de la Commission contenant des informations sur la certification sanitaire et phytosanitaire pour les échanges d'animaux, de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux d'origine animale et non animale, ainsi que de plantes, tant au sein de l'UE qu'avec des pays tiers.

Veau laitier: jeune bovin conçu à des fins de production laitière.

Équipe de la Cour des comptes européenne

Le présent document d'analyse a été adopté par la Chambre I (Utilisation durable des ressources naturelles), présidée par Joëlle Elvinger, Membre de la Cour. L'analyse a été effectuée sous la responsabilité d'Eva Lindström, Membre de la Cour, assistée de: Kristina Maksinen, cheffe de cabinet, Katharina Bryan, ancienne cheffe de cabinet, Johan Stalhammar, attaché de cabinet, Elena Graziuso, assistante politique et Andrzej Robaszewski, économiste affecté au cabinet suédois; Emmanuel Rauch, manager principal; Michela Lanzutti, cheffe de mission; Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang et Zvonimir Novoselic, auditeurs. Ont également participé à l'élaboration du présent document: Marika Meisenzahl pour l'assistance graphique, Stamatis Kalogirou et Lukasz Kolodziej pour l'analyse des données et la création des tableaux de bord, Agata Sylwestrzak et Laura Mcmillan pour l'assistance linguistique.



De gauche à droite: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang et Michal Szwed.

DROITS D'AUTEUR

© Union européenne, 2023

La politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne est définie dans la [décision n° 6-2019 de la Cour des comptes européenne](#) sur la politique d'ouverture des données et la réutilisation des documents.

Sauf indication contraire (par exemple dans une déclaration distincte concernant les droits d'auteur), le contenu des documents de la Cour, qui appartient à l'UE, fait l'objet d'une [licence Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ainsi, en règle générale, vous pouvez en réutiliser le contenu à condition de mentionner la source et d'indiquer les modifications éventuelles que vous avez apportées. Si vous réutilisez du contenu de la Cour des comptes européenne, vous avez l'obligation de ne pas altérer le sens ou le message initial des documents. La Cour des comptes européenne ne répond pas des conséquences de la réutilisation.

Vous êtes tenu(e) d'obtenir une autorisation supplémentaire si un contenu spécifique représente des personnes physiques identifiables (par exemple sur des photos des agents de la Cour) ou comprend des travaux de tiers.

Lorsqu'une telle autorisation a été obtenue, elle annule et remplace l'autorisation générale susmentionnée et doit clairement indiquer toute restriction d'utilisation.

Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n'appartiennent pas à l'UE, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement aux titulaires des droits d'auteur.

— Figures – Icônes: toutes les figures ont été conçues à l'aide de ressources provenant du site [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Tous droits réservés.

Les logiciels ou documents couverts par les droits de propriété industrielle tels que les brevets, les marques, les modèles déposés, les logos et les noms, sont exclus de la politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne.

La famille de sites internet institutionnels de l'Union européenne relevant du domaine europa.eu fournit des liens vers des sites tiers. Étant donné que la Cour n'a aucun contrôle sur leur contenu, vous êtes invité(e) à prendre connaissance de leurs politiques respectives en matière de droits d'auteur et de protection des données.

Utilisation du logo de la Cour des comptes européenne

Le logo de la Cour des comptes européenne ne peut être utilisé sans l'accord préalable de celle-ci.

Ce document décrit les principales considérations qui sous-tendent le transport d'animaux vivants et illustre les tendances du secteur. Chaque année, des milliards d'animaux vivants sont transportés par voie routière, maritime, ferroviaire ou aérienne dans l'UE, mais aussi à destination ou en provenance de celle-ci, et ce pour divers motifs, tels que la reproduction, l'engraissement ou l'abattage. L'UE dispose d'une législation relative à la protection des animaux pendant le transport, mais la Commission européenne et des études universitaires ont révélé l'existence de faiblesses. Trouver des solutions pour éviter le transport d'animaux vivants, mieux informer les consommateurs, promouvoir des changements structurels vers une chaîne d'approvisionnement alimentaire plus durable, attribuer une valeur monétaire à la souffrance animale et l'intégrer dans le coût du transport et le prix de la viande, ainsi qu'encourager l'utilisation des nouvelles technologies sont autant de défis à relever et de pistes à creuser.

COUR DES COMPTES EUROPÉENNE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tél. +352 4398-1

Contact: eca.europa.eu/fr/Pages/ContactForm.aspx
Site web: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE