



Protection animale dans les transports

Exposé de M. Carlo Schmid-Sutter, président, Syndicat suisse des marchands de bétail SSMB à l'occasion du 13^e congrès de la Protection Suisse des Animaux PSA sur les animaux de rente *Protection des animaux de rente hier, aujourd'hui et demain*, le 21 avril 2011 à Olten

Tout d'abord, je souhaiterais vous remercier de m'offrir la possibilité de partager avec vous quelques réflexions sur la thématique de la protection animale dans les transports. Dans mon intervention qui présuppose la connaissance des textes législatifs pertinents avec le sujet, j'aborderai quelques éléments pratiques selon l'articulation suivante: dans un premier temps (I.), je présenterai quelques faits sur les transports d'animaux en Suisse. Je passerai ensuite (II.) au comportement des animaux dans les transports et je me pencherai (III.) sur les activités du SSMB dans le domaine de la protection des animaux pour après évoquer (IV.) le potentiel d'améliorations possible. Quelques conclusions viendront parachever le tout.

I. Quelques faits sur les transports d'animaux

Les membres du SSMB vendent par an tout juste 3,5 millions de têtes de bétail pour une valeur de 2 milliards de francs soit 20% du revenu brut agricole. Ces chiffres témoignent indubitablement du fait que les transports d'animaux ne peuvent pas nous laisser indifférents et que nous devons impérativement réfléchir sur la protection des animaux dans les transports.

En outre, les formes de distribution ont bien changé au cours des dernières années. Nous constatons que pour les animaux labellisés, le transporteur n'est souvent pas intégré dans le processus de mise sur le marché; il est placé devant le choix soit d'accepter des prescriptions privées qui dépassent les dispositions de la législation sur la protection des animaux, qui sont liées au label et définies unilatéralement, et par conséquent de se soumettre à des mécanismes de sanctions privés qui remplacent les procédures pénales et civiles ayant une légitimité démocratiques soit d'être exclu de la chaîne de vente.

Face à cette situation, le SSMB a dû se pencher non seulement sur les dispositions fédérales de droit public concernant la protection animale dans les transports, mais aussi depuis quelques temps réfléchir intensément aux systèmes de sanctions privés qui vont plus loin que la loi publique.

J'aimerais souligner ici que des transports corrects sont extrêmement efficaces dans la prévention des épizooties, ce qui est une incitation supplémentaire pour maintenir et optimiser la protection des animaux dans les transports au niveau élevé actuel.

La distance et le temps de transport sont une dimension significative pour la protection animale. Nous constatons que 60% des bovins abattus en 2009 en Suisse ont parcouru une distance inférieure à 60 km de leur exploitation à l'abattoir. 80% des animaux de boucherie proviennent d'un rayon de moins de 100 km. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la durée et la distance moyennes parcourues par les différentes espèces d'animaux

de rente pour constater que le type de mise sur le marché exerce une influence notable sur les temps de transport. C'est la seule explication au fait que les bovins par exemple, sont transportés 2 heures de plus que les veaux d'étal pour une distance moyenne de 150 km pour les deux types d'animaux. Ces chiffres montrent de façon irréfutable que la durée et la distance de transport telles qu'elles sont pratiquées sont tout à fait défendables et que nous avons des résultats excellents, tout particulièrement en comparaison avec l'UE. A ce propos: on estime dans l'UE que 80 millions d'animaux par an sont transportés pendant plus de 8 heures (transports de type 2).

II. Comportement des animaux face aux transports

Il faut savoir comment les animaux vont se comporter dans les transports. Je me fonde ici sur une étude du Livestock Research Institute Wageningen, Pays-Bas et sur les recherches pratiquées au Friedrich-Loeffler Institut en Allemagne. Divers paramètres, notamment la variation de la hauteur entre le garrot des animaux et le plafond (10,15, 20 et 40 cm), ont été mesurés dans les transports de vaches adultes, de veaux et de génisses gravides. D'une manière générale, ces études ne sont certes pas exemptes de contradictions et ne permettent donc pas de tirer des conclusions définitives. Elles ont toutefois le mérite de mettre en évidence les phases sensibles lors des transports d'animaux. Il en ressort clairement que les vaches adultes donnent nettement plus de coups de tête contre le plafond que les veaux ce qui n'étonnera personne vu la différence de taille, mais qu'en revanche, les veaux s'agitent beaucoup plus. La mesure de la fréquence cardiaque montre que ce sont avant tout le chargement et le déchargement qui représentent un stress maximum pour les animaux. Tous ces tests ont mis en évidence que la hauteur de 20 cm au-dessus du garrot, recommandée par la DG Sanco, est davantage justifiée par la circulation de l'air que par le risque de blessures subies par l'animal ou la carcasse. Bref, il ressortait de toutes ces études que la densité d'animaux dans le chargement avait bien plus d'influence sur le bien-être animal que la hauteur au plafond!

III. Activités du SSMB

Ma présentation du comportement des animaux dans les transports avait pour but de vous exposer les bases de nos formations initiale et continue des transporteurs d'animaux

En partenariat avec l'ASTAG, le SSMB est reconnu par l'OVF comme instance officielle de formation. Lors de l'organisation de nos formations initiale et continue, nous tenons à ce que les connaissances scientifiques soient dispensées en se référant à la pratique. Nous avons mis l'accent sur le chargement et le déchargement étant donné qu'il s'agit du moment le plus délicat dans le transport des animaux et par conséquent pour le facteur humain. Il va de soi que nous insistons également sur un équipement correct et sur le comportement adéquat de conduite des véhicules de transport.

Outre la formation, nous réalisons d'autres activités dans le domaine de la protection animale lors des transports d'animaux. Le SSMB dispose de par exemple une base de données alimentée en ligne pour gérer les formations initiale et continue, ce qui permet de savoir qui a fait quelle formation à tel moment ainsi que les attestations qui ont été décernées à cette personne à cette occasion.

Dans le cadre de la certification ISO 9001:2008 (solution de branche), notre association attache une importance particulière aux transports d'animaux. 80 entreprises de négoce de bétail se sont affiliées à cette solution de branche qui est une garantie de qualité.

Un bref état des lieux des formations initiale et continue nous donne les éléments suivants:

En incluant le délai de transition imparti par l'art. 150 de l'ordonnance sur la protection des animaux, ces formations ne deviennent obligatoires qu'à partir du 1^{er} septembre 2013. Nous avons toutefois appliqué immédiatement l'ensemble des dispositions en la matière en raison de réflexions pertinentes pour le marché. Nous pouvons d'ores et déjà affirmer que

- d'ici fin 2011, 310 professionnels du transport d'animaux auront rempli l'obligation de suivre une formation continue de 7 heures;
- d'ici fin 2012, plus 90% des transporteurs d'animaux qui conduisent un véhicule de plus 3,5 tonnes auront rempli l'obligation de suivre une formation continue;
- pendant le printemps, tout juste 480 marchands de bétail, soit 35% de tous les détenteurs de patente, auront accompli une formation se fondant sur l'ordonnance sur les épizooties. De nombreux transporteurs d'animaux, qui conduisent un véhicule de plus 3,5 tonnes, fréquentent ce type de perfectionnement professionnel;
- les feuilles d'évaluation remplies à la fin des cours indiquent que les cours obtiennent une note entre bon et excellent;
- les réponses aux 17 questions posées pour vérifier les résultats d'apprentissage ont une moyenne de 2,2 erreurs.

IV. Potentiels d'amélioration

La formation nous met en contact direct avec l'état d'esprit qui règne chez les transporteurs d'animaux. Les réactions des contrôles de protection animale sont eux aussi un mécanisme efficace de vérification et de développement pour améliorer la qualité de la protection animale dans les transports. Les réactions des transporteurs nous ont inspiré les propositions d'amélioration ci-dessous.

- Force est de constater que les autorités et la PSA divergent dans l'interprétation de certains articles de loi, en particulier ceux régissant la capacité des animaux d'être transportés et la durée du transport. Le groupe spécialisé TTS (tierschutzfreundliche Tiertransporte und Schlachtbetriebe) de Proviande a mis immédiatement sur pied un groupe de travail pour trouver un dénominateur commun.
- Un grief récurrent chez nos membres est le laps de temps qui s'écoule entre le contrôle d'un transport d'animaux effectué par la PSA et la transmission de son rapport. D'une part, un rapport qui n'est pas élaboré sous la pression des délais

peut tout à fait être à l'avantage d'un transporteur et, d'autre part, un rapport ne doit pas toujours être défavorable. Par ailleurs, les personnes contrôlées ont bien entendu aussi droit à savoir rapidement ce qui a été considéré comme positif et négatif. Je me suis du reste souvent demandé si un procès-verbal remis immédiatement après le contrôle ne pourrait pas être utile.

- Il arrive régulièrement que les jours de marché public d'animaux de boucherie, il y a parfois de longues files d'attente aux abattoirs. Le transporteur d'animaux ne comprend pas pourquoi on exige de lui de se rendre sans retard à l'abattoir pour ensuite devoir y attendre parfois jusqu'à deux heures. Avec les beaux jours qui s'approchent, il ne reste plus qu'à espérer que les vétérinaires dans les abattoirs puissent résoudre ce problème.

V. Conclusions

Mon exposé avait pour but de vous montrer que les marchands de bétail et les transporteurs d'animaux sont un maillon important dans la chaîne de valeur ajoutée des produits carnés et, par conséquent, sont un élément constitutif important de la sécurité alimentaire. En effet, ils prennent au sérieux la protection des animaux qu'ils considèrent comme faisant partie d'une production alimentaire de qualité élevée. La protection des animaux doit cependant toujours être appropriée à l'espèce, raison pour laquelle nous estimons peu utile l'humanisation des animaux avec des exigences qui peuvent en découler vis-à-vis des détenteurs et des transporteurs d'animaux et qui dépassent largement ce qui est respectueux de l'espèce.

Au cours des deux années écoulées, le SSMB a été, de concert avec l'ASTAG, un élève appliqué qui fait bien ses devoirs et qui a beaucoup investi dans des programmes intéressants de formation initiale et continue à l'intention des transporteurs d'animaux et des marchands de bétail.

Outre l'équipement des véhicules, l'être humain est le paramètre central pour la protection des animaux dans les transports. Son comportement avec les animaux est décisif pour eux. Nous avons pour tâche de former les êtres humains en protection animale pour que le niveau élevé actuel de protection animale soit maintenant et, le cas échéant, encore amélioré dans les transports des animaux.

Finalement, je tiens à remercier les autorités et la PSA pour leur esprit d'ouverture et de collaboration constructive. Il est dans la nature des choses que nous ne partageons pas toujours le même avis, mais nous pouvons affirmer que nous recherchons des solutions dans un climat d'estime réciproque. C'est justement dans la formation initiale et continue des transporteurs que nous sommes particulièrement sensibles à la collaboration et à la compétence spécialisée de la PSA.