

Le bien-être animal.
Dans le monde entier.



**POUR UNE RÉVISION
AMBITIEUSE DU RÈGLEMENT
1/2005 RELATIF À LA
PROTECTION DES ANIMAUX
PENDANT LE TRANSPORT**

Sommaire

Introduction	1
Passer du transport d'animaux vivants à celui de viande et de carcasse	2
Interdiction des exportations d'animaux vivants vers les pays tiers	2
Interdiction du transport maritime d'animaux vivants	3
Limitation de la durée de transport : le modèle «0-4-8»	4
Interdiction du transport d'animaux non sevrés et de femelles gestantes	4
Limitation de la durée de voyage à 4 heures maximum pour : les volailles, les lapins et les animaux en fin de cycle de production	4
Limitation de la durée de voyage à 8 heures maximum pour : les bovins, les porcins, les ovins et les caprins adultes	5
Limites de température (générales et spécifiques aux espèces)	6
Nouvelle définition de la destination finale	6
Système de contrôle européen indépendant et sanctions dissuasives	7
Autres mesures	8
Références	9

Contact

Elodie Gérôme

Directrice - QUATRE PATTES France

elodie.gerome-delgado@quatre-pattes.org

Clémence Scialom-Ouard

Chargée des Programmes - QUATRE PATTES France

clemence.scialom-ouard@quatre-pattes.org

Pour une révision ambitieuse du règlement 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport

Introduction

Le transports d'animaux entraîne d'immenses souffrances, documentées depuis des décennies par les organisations de protection animale et les médias. Au niveau de l'Union européenne, une commission d'enquête a été mise en place de juin 2020 à décembre 2021. Lors de nombreuses auditions, cette commission a confirmé les traitements cruels, systémiques et récurrents auxquels les animaux sont soumis quotidiennement lors des transports. Elle a également confirmé les violations systématiques de la législation déjà laxiste. En 2020, dans le cadre du « pacte vert pour l'Europe », la Commission européenne a décidé de réviser la législation actuelle sur le bien-être animal, notamment le règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport. Un projet doit être présenté d'ici la fin de l'année 2023. Dans cette note de position, QUATRE PATTES met en avant les demandes principales qui doivent être prises en compte en vue de cette révision. En ce qui concerne la durée maximale de transport, les demandes peuvent être résumées par le modèle « 0-4-8 » : Les transports longues distances et en dehors de l'Union européenne, ainsi que le transport d'animaux non sevrés qui dépendent encore d'une alimentation lactée, doivent être interdits (0). Les volailles et les lapins, ainsi que les animaux en fin de cycle de production, ne doivent pas être transportés pendant plus de quatre heures (4). Pour tous les autres animaux, une durée de transport maximale de huit heures doit s'appliquer, quelle que soit la finalité du transport (8). Nous appelons les décideurs à soutenir la mise en œuvre de nos demandes dans le cadre de la révision du règlement de l'UE relatif au transport et à mettre enfin un terme au transport cruel d'animaux.

Passer du transport d'animaux vivants à celui de viande et de carcasse

Le règlement (CE) n° 1/2005 relatif au transport des animaux devrait être modifié de manière à mettre fin au transport d'animaux vivants pour passer au commerce de viande et de carcasse. En particulier, les transports longues distances de plus de huit heures et les exportations d'animaux vivants en dehors de l'UE devraient être immédiatement remplacés par le transport de viande et de carcasses. Le transport en vue de l'abattage doit être limité au transport vers l'abattoir approprié le plus proche.

Argument

Il a été prouvé que l'exportation d'animaux en dehors de l'UE et leur transport pendant plus de huit heures entraînaient de graves souffrances pour les animaux. La quasi-totalité des pays tiers importateurs importe déjà de la viande et d'autres produits d'origine animale tels que le lait en poudre. Cette pratique montre que les alternatives au transport d'animaux vivants sont viables. La transition vers une exportation exclusive de viande, de carcasse et de matériel génétique est tout à fait possible. Le passage à des solutions alternatives au transport d'animaux vivants permet non seulement de réduire la souffrance animale, mais aussi d'augmenter le nombre d'emplois et de créer de la valeur ajoutée dans l'UE. C'est ce qu'a montré une étude récente¹. L'auteur conclut que : « Le passage de l'exportation d'animaux vivants à celle de viande réfrigérée ou congelée, de produits carnés et de sous-produits créerait des emplois dans l'économie locale et donnerait un élan supplémentaire via l'accumulation d'opérations à forte valeur ajoutée au niveau local. Les différents scénarios envisagés dans cette étude, ont mis en évidence que plus les exportations d'animaux vivants, ovins et bovins, sont faibles, plus le nombre d'emplois créés est important. »

- ➔ Le Parlement européen, dans le cadre de la commission d'enquête sur le transport des animaux (ANIT), préconise dans ses recommandations finales² de remplacer le transport d'animaux vivants par un transport exclusif de viande et de carcasse.

Interdiction des exportations d'animaux vivants vers les pays tiers

Nous demandons l'interdiction de toutes les exportations d'animaux vivants vers l'ensemble des pays extérieurs à l'UE, et cela, sans dérogation possible. Des dérogations (type listes blanches de pays tiers) pourraient servir à transporter les animaux vers des pays interdits via des itinéraires alternatifs. En tout état de cause, une fois que les animaux quittent l'UE, le contrôle n'est plus possible et le respect des exigences en matière de bien-être animal n'est donc plus assuré.

Argument

Les exportations vers des pays tiers sont systématiquement sources de souffrance pour les animaux : ovins, caprins et bovins - ces derniers étant majoritairement destinés à l'abattage ou en état de gestation - **sont transportés pendant des jours, voire des semaines** vers des pays tiers, par la route et par la mer. Les dernières décennies ont montré qu'il n'est pas possible de garantir le bien-être des animaux pendant leur transport en dehors de l'UE. Les conditions de transport dans les pays tiers ne répondent pas au minimum requis par la législation européenne sur les transports, comme l'exige pourtant **l'arrêt 424/13³ de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)**. Différentes enquêtes ont montré que la manipulation des animaux est souvent

brutale. Les animaux souffrent systématiquement du fait de la très longue durée des trajets et des conditions inacceptables dans lesquelles ils sont acheminés : manque d'espace pendant des jours et des semaines, sans ventilation suffisante, les animaux sont contraints de se coucher dans leurs excréments. Dans les pays tiers, les conditions climatiques ne sont souvent pas adaptées aux animaux, l'alimentation et l'approvisionnement en eau sont insuffisants, le bien-être des animaux ne peut en aucun cas être assuré. Les conditions d'abattage sont cruelles et non conformes à la législation de l'UE. En effet, il n'y a pas d'étourdissement avant l'abattage, ce qui entraîne une grande souffrance avant et au moment de la mise à mort⁴.

- ➔ Aucun contrôle n'est possible lorsque les animaux quittent l'UE. C'est la raison pour laquelle, les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg, ont collectivement demandé l'interdiction du transport d'animaux vivants vers les pays tiers à l'issue du Conseil des ministres qui s'est tenu en 2021⁵.

Par conséquent, nous demandons l'interdiction totale du transport vers les pays tiers.

Interdiction du transport maritime d'animaux vivants

La révision du règlement (CE) n° 1/2005 sur les transports devrait inclure une interdiction totale du transport d'animaux vivants par voie maritime.

Argument

Les animaux souffrent de manière systématique pendant lorsqu'ils sont acheminés par bateau et beaucoup d'entre eux meurent avant d'atteindre leur destination finale. Pour exemple, des dizaines de milliers de moutons sont chargés sur des navires à plusieurs niveaux, ce qui rend impossible la prise en charge d'un animal blessé, malade ou en difficulté. De plus, les navires ne peuvent pas être nettoyés. Des facteurs imprévisibles - comme les tempêtes ou les conditions météorologiques difficiles en mer - et l'absence totale de plan d'urgence associé, entraînent de longues heures d'attente et des situations dans lesquelles la vie des animaux est mise en danger. Une fois sur le navire, en cas d'urgence, il n'est pas possible de décharger les animaux et de les soigner. En outre, les animaux ne peuvent plus faire machine arrière et retourner sur le territoire européen. L'un des tristes exemples est celui de la tragédie qui s'est produite en 2021 à bord du *Karim Allah* et de l'*Elbeik* qui devaient assurer le transport de 2600 jeunes taureaux au Moyen-Orient⁶. Les animaux sont restés bloqués en mer pendant des mois, sans eau ni nourriture suffisante. Plus d'une centaine d'entre eux sont morts à bord, les autres ont été abattus en urgence. Les animaux qui meurent pendant le transport maritime sont systématiquement jetés par-dessus bord. Les conditions climatiques sont dures et la ventilation insuffisante : dans certaines zones, il n'y a pas de circulation d'air, ce qui entraîne une augmentation dangereuse des niveaux d'ammoniac sur les bateaux ; au point que certains bovins arrivent aveugles à destination⁷. De même, la très faible circulation d'air est un véritable problème sur les navires de transport de bétail, en particulier sur les modèles anciens non conformes aux normes européennes.

- ➔ Les avis scientifiques de l'EFSA (Autorité européenne de sécurité des aliments) sur les transports d'animaux⁸, publiés en septembre 2022, insistent sur le fait qu'il existe un risque accru pour le bien-être des animaux transportés par mer, car ils sont exposés à des dangers supplémentaires (tels que les temps d'attente dans les ports, la privation de nourriture, la manipulation à l'arrivée) par rapport au transport routier qui a lieu au sein de l'UE.

Limitation de la durée de transport : le modèle «0-4-8»

0 Interdiction du transport d'animaux non sevrés et de femelles gestantes

Interdiction du transport d'animaux non sevrés.

Interdiction du transport d'animaux inaptes ayant atteint ou dépassé 40 % de leur période de gestation.

Argument

Les animaux non sevrés sont souvent transportés pendant une durée pouvant atteindre jusqu'à 21 heures, et cela sans être abreuvés ni nourris. De nombreux animaux meurent pendant et après ces transports. Les animaux non sevrés ne devraient pas être considérés comme aptes au transport. Ils sont sensibles aux maladies, car leur système immunitaire n'est pas encore développé. Le mélange d'animaux de différents groupes provoque des maladies, ce qui entraîne une forte utilisation d'antibiotiques⁹. En outre, l'organisme des animaux non sevrés n'a pas de réserves et ceux-ci dépendent d'une alimentation liquide qui ne peut être fournie pendant le transport. Les animaux malades, blessés, en détresse, non sevrés et en gestation pour lesquels 40 % ou plus de la période de gestation s'est déjà écoulée, ainsi que les animaux qui ont mis bas dans les 8 semaines précédant le transport prévu, devraient être considérés comme inaptes au transport et n'être en aucun cas acheminés, et ce, quelque soit le moyen de transport.

4 Limitation de la durée de voyage à 4 heures maximum pour les volailles, les lapins et les animaux en fin de cycle de production

Le temps de trajet ne doit pas excéder 4 heures pour les volailles, les lapins et les animaux en fin de cycle de production.

Argument

La législation actuelle permet que **les volailles et les lapins** soient transportés pendant 12 heures. A cela, peuvent s'ajouter jusqu'à 12 heures d'attente supplémentaires à l'abattoir. En outre, ces animaux souffrent d'une faim prolongée en raison de l'arrêt total de leur alimentation jusqu'à 12 heures avant le chargement dans le véhicule de transport. De nombreux animaux meurent régulièrement, par manque de ventilation, en raison de la chaleur ou du froid, par déshydratation ou par épuisement. Les volailles et les lapins sont transportés dans des boîtes de transport sur plusieurs niveaux. L'abreuvement et l'alimentation ne sont pas possibles lors de ces transports. Les animaux situés près de l'extérieur du véhicule sont exposés au froid et aux courants d'air. Les animaux placés au milieu du véhicule souffrent d'un manque de circulation d'air, ce qui entraîne souvent leur asphyxie. Plus le voyage est long, plus la mortalité est élevée. Un rapport d'expertise relatif à différentes études menées, montre que la mortalité des volailles augmente si le trajet dure plus de 4 heures¹⁰. Ce rapport recommande de ne pas dépasser un temps d'attente de 2 heures à l'abattoir. Ainsi, le temps total passé par les animaux dans les conteneurs ne doit pas dépasser 6 heures. Sur ces 6 heures, le temps de transport ne peut

excéder 4 heures. **Les animaux en fin de cycle de production**, telles les vaches souffrant du syndrome de Downer, les truies, les poules pondeuses de réforme, ne sont généralement pas en bonne condition physique, mais sont tout de même régulièrement transportés sur de longues distances, ce qui entraîne de graves souffrances pour les animaux. Les animaux en fin de cycle de production doivent être considérés comme vulnérables et ne doivent donc pas être transportés pendant plus de 4 heures.

→ Le Parlement européen, dans le cadre de la commission d'enquête sur le transport des animaux (ANIT), préconise dans ses recommandations finales une durée de voyage maximale de 4 heures pour les volailles et les lapins ainsi que pour les animaux en fin de cycle de production.

→ L'EFSA dans un avis sur le transport des oiseaux et des lapins recommande de ne pas transporter les poussins d'un jour et de faire acheminer et éclore les œufs fécondés directement sur l'exploitation¹¹.

8

Limitation de la durée de voyage à 8 heures maximum pour les bovins, les porcins, les ovins et les caprins adultes

Le temps de trajet ne doit pas excéder **8 heures** pour les bovins, les porcins, les ovins et les caprins adultes. Le transport en vue de l'abattage ne doit être autorisé que jusqu'à **l'abattoir approprié le plus proche**.

Argument

Plus un transport dure longtemps, plus le bien-être des animaux risque d'être compromis. Le bien-être des animaux ne peut être assuré lors d'un transport d'une durée supérieure à 8 heures. Dans un véhicule de transport, les animaux sont soumis au stress et à l'exiguité. La destination finale doit être **atteignable dans un délai de 8 heures**. La législation doit garantir que les animaux sont uniquement **transportés vers l'abattoir approprié le plus proche**. Il convient d'étendre et de soutenir les initiatives d'abattage mobile au sein de l'UE qui appliquent des normes élevées en matière de bien-être animal, car elles peuvent jouer un rôle essentiel dans la réduction des longs délais de transport vers les abattoirs.

→ Dans son avis scientifique sur le transport des porcs, l'EFSA note que les porcs ont soif après 8 heures de transport et que « les données disponibles suggèrent que la fourniture d'eau dans le véhicule en mouvement peut être inefficace, dans la mesure où certains animaux ne boivent pas ou ne sont pas en mesure de le faire ». Par conséquent, les porcs doivent être déchargés du véhicule afin de répondre à un besoin primaire : celui de s'abreuver et ainsi ne pas mourir de déshydratation.¹²

→ Dans le cadre de l'ANIT, le Parlement européen recommande une durée de transport maximale de 8 heures pour les animaux d'abattage.

Limites de température (générales et spécifiques aux espèces)

Interdiction du transport lorsque les températures extérieures (y compris sur un tronçon de l'itinéraire) sont **inférieures à +5 °C ou supérieures à +25 °C**

- ➔ Interdiction du transport de poules pondeuses de réforme lorsque les températures extérieures (y compris sur un tronçon de l'itinéraire) sont **inférieures à +15 °C ou supérieures à +25 °C**
- ➔ Interdiction du transport de lapins lorsque les températures extérieures (y compris sur un tronçon de l'itinéraire) sont **inférieures à +5 °C ou supérieures à +20 °C**
- ➔ Interdiction du transport de vaches allaitantes lorsque les températures extérieures (y compris sur un tronçon de l'itinéraire) sont **inférieures à +5 °C ou supérieures à +15 °C**

Chaque moyen de transport doit être équipé d'un capteur qui enregistre la température et l'humidité extérieures. En outre, trois capteurs doivent être installés à l'intérieur du véhicule pour mesurer la température et l'humidité intérieures.

Argument

Le transport des animaux s'effectue très souvent dans des conditions de chaleur et de froid extrêmes, sources d'immenses souffrances pour les animaux. De nombreux animaux arrivent morts à leur destination finale en raison du stress thermique, du syndrome d'effondrement physique, de la soif et de l'épuisement. La ventilation des véhicules terrestres ne permet pas un refroidissement suffisant lorsque la température extérieure est élevée. Sur les navires, la ventilation est le plus souvent totalement défaillante. La législation actuelle ne prévoit pas d'interdiction de transport d'animaux en fonction du dépassement de seuils de température. En outre, la température intérieure d'un véhicule de transport n'est aujourd'hui contrôlable qu'à posteriori.

- ➔ L'EFSA note dans ses avis scientifiques⁸ sur les transports d'animaux, que la température à l'intérieur des véhicules ne doit pas dépasser la température critique supérieure, estimée à 25 °C pour les bovins, les chevaux et les porcs à l'engrais et à 22 °C pour les truies.

Nouvelle définition de la destination finale

La destination finale doit être définie comme « un lieu où les animaux doivent séjourner pendant au moins quatre semaines ».

Argument

La législation actuelle dispose qu'un transport se termine lorsque les animaux restent au moins 48 heures à une destination (« destination finale » du transport). Il ne s'agit donc par réellement d'une destination finale mais seulement d'un arrêt prolongé. Les animaux sont le plus souvent transportés encore plus loin après ces 48 heures, pendant des jours voire des semaines. L'augmentation de la durée de séjour minimale garantirait que la destination finale ne soit pas un simple point de transit.

Système de contrôle européen indépendant et sanctions dissuasives

Une application rigoureuse et des sanctions sévères sont nécessaires pour mettre en œuvre la législation.

La mise en place d'un système de contrôle indépendant, composé d'un **personnel de contrôle de l'UE suffisant, bien formé et bien équipé, et de mesures de sanction rigoureuses** sont essentielles pour une bonne application de la législation. Le système de contrôle devra être **mis en œuvre par la Commission européenne** et non au niveau des États membres, afin de permettre l'application de sanctions harmonisées dans l'ensemble de l'Union européenne. La mise en place d'un système de contrôle de ce type nécessite l'allocation d'un budget : le personnel doit être formé régulièrement. En outre, un **catalogue de sanctions** et de mesures correctives doit être élaboré. Les opérateurs doivent se voir refuser la poursuite du transport lorsqu'ils ne peuvent pas prouver qu'ils respectent la législation relative au bien-être des animaux. Il convient de veiller à ce qu'un **pourcentage de contrôle minimum** de 10 % ainsi que des contrôles supplémentaires fondés sur les risques **à n'importe quelle étape du voyage** soient effectués. La Commission européenne doit réaliser des audits pour contrôler les autorités nationales compétentes (planification des transports, etc.), vérifier le chargement et le déchargement des animaux, et contrôler les arrêts intermédiaires et l'arrivée à la destination finale. **L'accès en temps réel aux données de navigation** de tous les transporteurs doit être une condition sine qua non à l'approbation du voyage. **Tous les véhicules de transport**, quelle que soit la durée du trajet, doivent être équipés d'un **système de navigation** et de contrôle de la **température** intérieure et extérieure et d'hygromètres (humidité). L'état des animaux doit faire l'objet d'une surveillance en direct par webcams. Tous les processus, y compris le nombre de transports, doivent être transparents.

Argument

La législation existante (1/2005 et CJUE 424/13) n'est pas respectée et des infractions systémiques sont constatées lors du transport d'animaux vivants. Les contrôles et les sanctions ne sont pas harmonisés entre les États membres, ce qui entraîne des distorsions de concurrence pour les pays qui se conforment à la législation.

Par exemple, certains États membres autorisent des véhicules de transport que d'autres refuseraient. Certains États membres ne prennent pas de mesures dissuasives en cas d'infractions répétées de la part des entreprises. Certaines autorités compétentes approuvent des voyages qui devraient être refusés, que ce soit en raison de plans de transport inconcevables ou de prévisions de température inadéquates ou autres. Les contrôles sont insuffisants lors du chargement et du déchargement, et pratiquement inexistant sur la route, sur les navires et dans les ports. Dans les pays tiers en particulier, il n'y a pas de contrôle à l'arrivée dans le port et lorsque les animaux sont transportés jusqu'à leur destination finale. Il n'y a pratiquement aucune conséquence en cas de non-respect et les sanctions varient considérablement d'un État membre à l'autre. Nous demandons un véritable changement dans le système de contrôle.

- ➔ L'interprétation hétérogène de la législation et les infractions systémiques ont été analysées par la commission d'enquête de l'ANIT sur le transport des animaux. Suivant les recommandations de la commission d'enquête, le Parlement européen a demandé à la Commission européenne de dresser une liste des opérateurs en infractions graves et répétées au règlement, liste qui devra être mise à jour régulièrement et communiquée aux autorités nationales.
- ➔ Le Parlement européen a également demandé à la Commission européenne de faciliter l'accès à la plateforme TRACES, en élargissant l'accès à tous les utilisateurs autorisés et en la rendant facilement consultable par les autorités nationales compétentes.

Autres mesures

- ➔ Une réduction drastique de la production, de manière à réduire considérablement le nombre d'animaux, est nécessaire pour mettre un terme au transport longues distances.
- ➔ La première mesure à prendre pour réduire la production pourrait être d'allonger la période de vêlage, ce qui permettrait de réduire d'au moins un tiers le nombre de naissances de veaux en raison d'une réinsémination plus tardive des vaches¹³.
- ➔ La mise en place de structures d'engraissement locales afin que les veaux ne soient plus envoyés à l'étranger pour y être engraisés, la création de structures d'élevage de veaux mâles et femelles nourris sous la mère.
- ➔ L'utilisation de races spécialisées à haut rendement devrait être interdite. D'autres objectifs d'élevage, tels que les races à double usage, devraient être soutenus afin que les exploitations se détournent des races à haut rendement.
- ➔ L'abattage régional/décentralisé et à la ferme doit être étendu afin de réduire les temps de transport et de rendre les systèmes moins vulnérables.

Argument

Les nombreux problèmes liés au transport des animaux ne pourront pas être résolus si le nombre d'animaux reste élevé et si la production intensive se poursuit dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Une forte réduction du nombre d'animaux d'élevage et des changements de grande envergure en ce qui concerne l'hébergement et l'élevage des animaux sont nécessaires pour résoudre ces problèmes. Des alternatives existent déjà et peuvent être rapidement mises en œuvre au niveau européen.

Références

- 1 Cazacu, C. (2018) : Romanian livestock industry - a comparison study on the impact of replacement of live exports of bovine and ovine with refrigerated/frozen meat. https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/240162/Economic_Report_-_Romanian_Live_Export.pdf
- 2 Parlement européen (2022) : Recommandation du Parlement européen du 20 janvier 2022 à l'intention du Conseil et de la Commission à la suite de 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. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0015_FR.html
- 3 Affaire C-424/13 (2015) : Arrêt de la Cour (cinquième chambre) du 23 avril 2015. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62013CA0424>
- 4 FOUR PAWS (Ed.) (2021) : Live animal transport: Closing the gap between EU Requirements and Enforcement (p. 96). <https://media.4-paws.org/7/8/b/a/78ba7160a67dc1c4f71572ad412cb7c0b62510e6/Tiertransporte-EN--full-web.pdf>
- 5 Conseil de l'Union européenne (2021) : Conclusions du Conseil sur le bien-être des animaux pendant le transport maritime sur de longues distances vers des pays tiers. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10086-2021-ADD-1/fr/pdf>
- 6 Ortega-Abogados, J. (2021) : Accountability Report: The Karim Allah and Elbeik's crises - Animal welfare during sea transport. https://www.eurogroupforanimals.org/files/eurogroupforanimals/2021-05/2021_06_01_joa_accountability_report.pdf
- 7 Boada et al. (2021) Animal welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorization. https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/ANIT/DV/2021/05-25/Report_Boada_Animalwelfareonseavessels_EN.pdf
- 8 EFSA (2022a) : Recommandations pour améliorer le bien-être des animaux pendant le transport. <https://www.efsa.europa.eu/fr/news/more-space-lower-temperatures-shorter-journeys-efsa-recommendations-improve-animal-welfare>
- 9 BMEL (2019) : Bericht des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft über die Evaluierung des Antibiotikaminimierungskonzepts der 16. AMG-Novelle (2019). https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Tiere/Tiergesundheit/Tierarzneimittel/16-AMG-Novelle-Bericht.pdf;jsessionid=16545A86FADBD5E9115767A90038CF.live851?_blob=publicationFile&v=2
- 10 Krautwald-Junghanns, M.E. (2021) : Sachverständigengutachten Transport von Hühnern (Gallus gallus f. dom.) zum Schlachthof. https://tierschutz.hessen.de/sites/tierschutz.hessen.de/files/Gutachten_Geflügeltransport_final_2021.pdf (pp. 12, 15 et 36)
- 11 EFSA (2022b) : Bien-être des oiseaux domestiques et des lapins transportés dans des conteneurs. <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7441>
- 12 EFSA (2022c) : Bien-être des porcs pendant le transport. <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445>
- 13 QUATRE PATTES (2022) : Solution concepts for dairy farms in order to end the transport of unweaned calves. https://media.4-paws.org/c/2/d/9/c2d9f48647690f86377c19527c453204e70298a4/Position_Paper_Calves_EN-February-2022.pdf

Qui sommes-nous ?

QUATRE PATTES est l'organisation mondiale de protection des animaux sous influence humaine directe, qui révèle leurs souffrances, sauve les animaux en détresse et les protège. Fondée en 1988, QUATRE PATTES plaide pour un monde dans lequel les humains traitent les animaux avec respect, compassion et compréhension. Les campagnes et projets durables se concentrent sur les chiens et chats errants, les animaux de compagnie, les animaux d'élevage et les animaux sauvages détenus dans de mauvaises conditions, vivant dans des zones de conflit, ou ayant été victimes d'une catastrophe naturelle. Avec des bureaux en France, en Afrique du Sud, en Allemagne, en Australie, en Autriche, en Belgique, en Bulgarie, au Kosovo, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Suisse, en Thaïlande, en Ukraine, aux USA et au Vietnam ainsi que des refuges et sanctuaires pour animaux dans onze pays, QUATRE PATTES fournit une aide rapide et des solutions durables.



QUATRE PATTES France

6 rue Charles Floquet

92120 Montrouge, France

Téléphone : +33 (0)9 87 79 27 08

Mail : info@quatre-pattes.org



quatre-pattes.org



[quatrepattes_france/instagram](https://www.instagram.com/quatrepattes_france/)



[quatrepattesfrance/facebook](https://www.facebook.com/quatrepattesfrance/)



[quatre-pattes3900/youtube](https://www.youtube.com/channel/UC3900quatre-pattes)