

L'éprouvant transport des veaux en Europe

« Le Monde » a pu constater, lors de la halte d'un camion en France, le peu de soin apporté à de jeunes bovins

REPORTAGE

ROZVADOV (RÉPUBLIQUE TCHÈQUE),
KAPPELEN (HAUT-RHIN) -
envoyée spéciale

Il est 15 heures, jeudi 10 février, quand les veaux, âgés de quatre semaines pour la plupart, se hissent les uns après les autres à l'arrière du semi-remorque, dans un bruit de meullements et de rampes métalliques. A mi-chemin d'un trajet qui les mène de Krizanov, en République tchèque, à Lérída, en Espagne, ils ont fait étape en Alsace, dans un « poste de contrôle » à Kappelen, dans le Haut-Rhin. Cette ferme est un lieu de transit officiellement agréé pour le transport longue distance d'animaux, chargé d'accueillir les bêtes pendant leur halte, de les nourrir... « *Un hôtel-restaurant pour animaux* », comme aime le présenter Alain Muller, le propriétaire de ce site situé dans un charmant village alsacien, à l'orée d'un stade de foot et de champs vallonnés.

Pourtant, lorsque se présente, cet après-midi-là, l'eurodéputée française Caroline Roose (Les Verts), membre d'une commission d'enquête parlementaire sur le transport d'animaux, qui souhaite observer les installations, la gêne des opérateurs est manifeste et les chauffeurs font aussitôt sortir les bêtes du camion. « *Le camion vient d'arriver, ils sont en train de décharger les bêtes* », assure d'abord le responsable des lieux. En quelques minutes, tous les veaux montés à bord sont descendus et reprennent place dans l'étable. En réalité, ce semi-remorque, roulant pour le compte d'une compagnie polonaise, Inter Express Trans, est arrivé il y a déjà plusieurs heures, au milieu de la nuit, à 0 h 30, comme en attestent les observations de Caroline Roose et du Monde, ainsi que le carnet de route du véhicule que nous avons pu consulter. Près de 220 veaux y sont transportés, sur trois niveaux.

Règle enfreinte

Si l'embaras est tel, c'est que charger les veaux pour reprendre la route après seulement 14 h 30 de pause est contraire à la réglementation européenne. Celle-ci stipule, en effet, que pour les animaux non sevrés, comme ces veaux, les camions doivent faire une halte de vingt-quatre heures après dix-neuf heures de route. Une règle fréquemment enfreinte par les transporteurs et que souhaitait contrôler l'eurodéputée en suivant un trajet entre la République tchèque et l'Espagne, avec l'aide de l'ONG Animal Welfare Foundation (AWF), spécialisée dans le suivi des transports d'animaux.

« *Pour la commission d'enquête du Parlement européen, nous avons fait des missions officielles, en Bulgarie notamment, où les installations visitées étaient tellement propres qu'on se demandait si elles avaient jamais accueilli des animaux*, raconte Caroline Roose. Et on a aussi fait des missions non officielles, où on a systématiquement vu des infractions. »

Si la commission d'enquête a officiellement pris fin en décembre 2021, l'élue entend poursuivre les missions de terrain, car les travaux se sont heurtés aux restrictions de voyage liées à la pandémie, et la Commission européenne s'est engagée à réviser la réglementation sur le transport d'animaux d'ici à 2023.

Dans le cas observé en Alsace, le responsable du poste de contrôle assurera finalement que si les animaux sont montés à bord du camion dans l'après-midi, c'était pour libérer le box de l'étable qui les accueillait et permettre d'y changer la palette.



Camions arrivant de la République tchèque pour transporter des veaux en Espagne, lors d'une halte dans le Haut-Rhin, le 10 février. MATHIEU CUGNOT/DIVERGENCE POUR « LE MONDE »

Alain Muller juge la règle des vingt-quatre heures inadaptée, tout comme une partie de la réglementation sur le transport d'animaux, « *pondue par des gens qui n'y comprennent rien* ». « *Je le dis haut et fort, c'est beaucoup trop long. Le transport, c'est un stress. Ces veaux, ce qu'ils veulent, c'est arriver le plus vite possible à destination.* » Et de filer la métaphore : « *C'est comme lorsque vous partez en vacances, vous avez envie de prendre l'avion et d'arriver le plus vite possible à l'hôtel.* »

Lorsque les camions font halte chez lui, les transporteurs lui paient une prestation de service : 500 euros par camion pour que les animaux soient déchargés, nourris (un par un, ces veaux ne pouvant s'alimenter seuls, à raison de dix minutes par animal), le camion rechargé en eau, les litières nettoyées, etc. Pour ce tarif, les chauffeurs disposent également d'une salle de repos, d'une salle de bains et d'une salle à manger-kitchenette.

Le responsable du poste de contrôle doit également veiller, selon la réglementation, à ce que les animaux soient inspectés par un vétérinaire avant leur départ et déclarés aptes au transport. Dans le cas observé, les veaux ont bien été vus par un vétérinaire dans la matinée, et les papiers de transport tamponnés, mais Alain Muller précise qu'il ne garde pas les documents vingt-quatre heures : « *Ils sont à disposition sur cette table, les chauffeurs les prennent quand ils veulent* », certains repartant au milieu de la nuit.

D'autres surprises attendent l'eurodéputée, lors de cette visite. Lorsque le camion est arrivé à 0 h 30, les bêtes ont été déchargées mais pas nourries. « *Je ne me lève pas la nuit, quand les camions arrivent*, explique M. Muller. Et puis, après un long voyage, les veaux ont surtout envie de se reposer. » A quelle heure ont-ils été nourris ? A 6 heures ? 7 heures ? « *Vers 8-9 heures* », nous répond-on d'abord. « *Non, non, plus tard : à midi* », corrige un autre membre de l'équipe. Le camion étant parti à 11 heures le mercredi

A leur arrivée au lieu de contrôle, les veaux, non sevrés, n'ont pas été alimentés depuis vingt-cinq heures

de République tchèque, cela signifie que les animaux n'ont pas été alimentés pendant au moins vingt-cinq heures, et probablement plus, car les veaux sont généralement nourris au moins deux ou trois heures avant de prendre la route pour leur laisser un temps de digestion. Par ailleurs, le camion n'est pas équipé de système d'abreuvement adapté, les tétines métalliques dont il est doté, comme sur la majorité des camions de transport, étant destinées... aux cochons.

1,5 million de veaux échangés

A Kappelen, nourrir l'ensemble des 219 veaux du camion nécessite deux heures de travail à quatre employés du poste de contrôle, à raison d'une dizaine de minutes par animal. Une solution de réhydratation, appelée électrolyte, leur est fournie mais pas de lait ou de substitut. « *Le lait leur donnerait la chiasse* », assure Alain Muller.

Sans donner plus de précisions, la réglementation européenne stipule que « *de l'eau, de la nourriture et des périodes de repos sont proposées aux animaux à intervalles réguliers et sont adaptées, en qualité et en quantité, à leur espèce et à leur taille* ». Or, selon la littérature scientifique, l'électrolyte seul ne peut remplir les besoins nutritionnels des veaux non sevrés, qui ont besoin de lait. Chargée de l'organisation de ce voyage, l'entreprise Inter Express Trans n'a pas répondu aux questions du Monde, malgré plusieurs relances.

La route entre la République tchèque et l'Espagne est devenue en quelques années un classique des circuits européens de

transport d'animaux. En 2013, le pays d'Europe centrale n'exportait que 100 veaux vers la péninsule Ibérique. Mais le marché a rapidement pris de l'ampleur : 21 000 veaux exportés en 2017, et plus de 55 000 en 2020, selon les données d'Eurostat. « *Sous-produits* » de l'industrie laitière, environ 1,5 million de veaux sont échangés chaque année entre pays européens – la France étant le deuxième exportateur européen après l'Allemagne ; et l'Espagne, le deuxième importateur après les Pays-Bas.

Pour continuer à fournir du lait, les vaches doivent vêler et leurs petits, trouver un débouché. La République tchèque, qui compte 360 000 vaches laitières, valorise peu ses veaux, particulièrement les mâles, qui ne produiront pas de lait, et l'Espagne s'est fait une spécialité de les engraisser. Un modèle de spécialisation régionale que défend la Copa-Cogeca, premier syndicat professionnel agricole européen, qui estime qu'il participe du « *dynamisme des territoires* », mais qui nécessite des transports longue distance d'animaux et fait débat.

Dès 2004, l'Agence européenne de sécurité des aliments concluait, dans un avis scientifique, que « *le transport d'animaux devrait être évité autant que possible, et les trajets être les plus courts possibles* ». En 2016, la Fédération des vétérinaires d'Europe appelait, de son côté, à « *décourager autant que possible les transports longue distance* » et demandait que les animaux soient élevés et abattus « *aussi près que possible des lieux où ils sont nés* ».

« **En fin de parcours, beaucoup de veaux souffrent de diarrhée et d'infections** »

TÉA DRONJIC
vétérinaire

Des différentes catégories d'animaux, les animaux non sevrés sont reconnus comme étant particulièrement sensibles au transport. Entre deux et quatre semaines, les veaux sont en « *déficit immunitaire* », c'est-à-dire qu'ils ne bénéficient presque plus des anticorps fournis à leur naissance par le colostrum (premier lait sécrété par la mère) et qu'ils n'ont pas encore construit leurs défenses immunitaires propres. « *C'est à l'âge où ils sont le plus vulnérables que l'on transporte les veaux, dans un environnement hostile, avec des changements de température, du bruit, du mouvement*, résume Téa Dronjic, vétérinaire slovène et membre d'AWF. *A leur arrivée à destination, beaucoup souffrent de diarrhée, de champignons ou d'infections.* »

Faire un maximum de constats

Sur les routes européennes, les entorses à la réglementation sur le transport d'animaux sont légion : dans leur rapport adopté en décembre 2021, les eurodéputés membres de la commission d'enquête sur le transport d'animaux ont conclu à des « *violations systématiques et une application disparate et inégale des règles, qui accentue les risques pour les animaux* ». Les élus européens relèvent également que le respect aléatoire des règles « *créé une concurrence déloyale au sein de ce secteur, puisque les entreprises et les Etats membres qui [les] respectent sont bien moins compétitifs que ceux qui les enfreignent, ce qui, en retour, peut conduire à une "course au moins-disant"* ».

Comme l'atteste un recensement du centre de recherche du Parlement européen, la fréquence des contrôles et des sanctions par les forces de l'ordre varie d'un Etat membre à un autre. En 2018, la France a déclaré avoir procédé à seulement cinquante-cinq sanctions sur la question du transport d'animaux, contre 294 pour l'Espagne, 949 pour les Pays-Bas, et 4354 pour l'Allemagne (dont toutefois 74 % d'avertissements).

Face à ces contrôles officiels aléatoires, l'ONG AWF s'est donné

pour mission de documenter autant que possible les conditions de ces transports. « *Cela fait plus de vingt ans qu'on suit les transports d'animaux, et les problèmes sont toujours les mêmes*, déplore Iris Baumgärtner, d'AWF. *La différence, c'est qu'aujourd'hui les pouvoirs publics ne peuvent plus dire qu'on est face à des faits isolés.* » Géographe de formation, la militante allemande a observé de nombreux camions, traversés de frontières, chargements et déchargements. A raison d'une à deux missions par mois depuis 1998, soit quelques centaines de missions d'observation de terrain, elle a sillonné l'Europe en compagnie de Téa Dronjic, connaissant toutes les compagnies de transport, les routes, les étapes.

L'objectif est de faire un maximum de constats et, si des infractions sont relevées, de prendre contact avec les forces de police ou de gendarmerie locales. A Kappelen, l'ONG et Caroline Roose n'ayant pu confirmer avec certitude que le transporteur contrevenait à la règle des vingt-quatre heures de pause, la gendarmerie n'a pas été contactée.

Après leur étape alsacienne, les veaux tchèques repartiront bien pour l'Espagne, où ils passeront environ dix mois dans une ferme d'engraissement. Leur destinée finale sera déterminée plus tard : ils pourront être abattus en Espagne, en fonction des cours des marchés, à moins qu'un autre voyage les attende, maritime cette fois, à destination de pays extra-européens (Turquie, Liban, Arabie saoudite...).

La ferme d'arrivée, à Lérída en Catalogne, se situe d'ailleurs opportunément à 100 kilomètres de Tarragone, un port connu pour être le point de départ de cargos bétaillers. Or, une fois à bord des bateaux, d'autres irrégularités peuvent attendre les animaux, les autorités européennes elles-mêmes admettant, dans un rapport de mai 2019, ne pas avoir d'informations « *sur l'état de santé et le bien-être des animaux pendant les voyages en mer* ». ■

MATHILDE GÉRARD