



N° 5165

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 mars 2022.

PROPOSITION DE LOI

modifiant certaines règles relatives au transport aérien international pour limiter le trafic d'espèces sauvages,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par Mesdames et Messieurs

Jean-Michel MIS, Loïc DOMBREVAL, Jean-Charles COLAS-ROY, Claire O'PETIT, Nicole DUBRÉ-CHIRAT, Pierre PERSON, Daniel LABARONNE, Frédéric BARBIER, Pierre CABARÉ, Sereine MAUBORGNE, Laurence VANCEUNEBROCK, Alice THOUROT,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis de nombreuses années, le trafic international d'espèces sauvages pèse sur la crise de la biodiversité. Considérée comme la quatrième activité transnationale organisée la plus lucrative au monde, le trafic d'espèces animales et végétales apparaît aujourd'hui comme une des causes majeures de leur disparition après la destruction de leur habitat naturel et les changements climatiques.⁽¹⁾

Au-delà de la menace qu'il fait peser sur la biodiversité, le trafic international d'espèces alimente souvent les réseaux criminels, nourrit la corruption dans les pays exportateurs, et peut avoir de graves conséquences en termes de sécurité et de santé publique.⁽²⁾ La situation de la France est particulière, et implique son exemplarité. Elle compte 12 territoires d'outre-mer répartis sur l'ensemble du globe qui hébergent une quantité très importante d'espèces menacées. Selon un rapport récent publié par WWF et l'association TRAFFIC⁽³⁾, la France est l'un des principaux pays importateurs de produits issus d'espèces sauvages destinés au marché européen, et l'un des principaux points de sortie pour les (ré)exportations vers des pays tiers à l'Union européenne.

Le commerce illégal net d'espèces sauvages représente ainsi l'une des problématiques nécessitant davantage de prise en compte par les autorités françaises. Il ressort de l'analyse des données relatives aux saisies entre 2008 et 2017, que la France a été le troisième pays de l'Union Européenne à avoir importé le plus grand nombre de spécimens d'espèces inscrites à la CITES (environ 28 millions de spécimens et 13 000 tonnes).

La Convention de Montréal de 1999 pour l'unification des règles relatives au transport aérien en France et dans tous les autres États membres de l'Union européenne, a pour but prioritaire la protection des passagers voyageant sur des vols internationaux et la responsabilité civile des transporteurs aériens lorsque les passagers, leurs bagages et leurs marchandises subissent des dommages. Ainsi, bien qu'elle permette de responsabiliser l'ensemble des acteurs du secteur, y compris les

(1) WWF, Pas à vendre : mettre un terme au commerce illégal des espèces classées à la CITES sur les sites du patrimoine mondial, 2017.

(2) Interpol, Atlas mondial des flux illicites, 2018.

(3) WWF, TRAFFIC, "The role of France in wildlife trade. An analysis of CITES and seizure data", 2020. à l'embarquement de ses marchandises ou bagages.

transporteurs, le champ couvert par cette Convention et les principes qu'elle instaure sont insuffisants pour assurer un meilleur contrôle du trafic international d'espèce par transport aérien.

Les recommandations publiées par l'Association du transport aérien international (IATA) pour le transport des animaux vivants (LAR) et des cargaisons de périssable (PCR) ne sont pas toujours suivies par les États membres signataires lorsqu'elles ne sont pas contraignantes.

Considérant ainsi les graves conséquences du commerce illégal animalier sur la protection de la biodiversité et la fragilité des réglementations existantes pour en faire face, cette proposition de loi vise à renforcer la lutte contre le trafic d'espèces dans le transport aérien international.

L'**article 1^{er}** vise à uniformiser les règles pour les bagages en soute autorisés par voyageur en provenance de l'étranger – par une réduction du poids des bagages autorisés par voyageur à 23 kilogrammes, l'autorisation actuelle de 32 kilogrammes maximum sans justification autre que commerciale, ouvrant la voie à des bagages entiers remplis de viande de brousses, situation qui devrait être stoppée d'urgence.

L'**article 2** prévoit une limitation du volume d'importation de poissons venant de l'étranger – les limitations pour l'importation de la viande de brousse par transport aérien sont plus strictes que celles pour l'importation de poisson, malgré les risques sanitaires équivalents. Visant l'uniformisation des réglementations et la réduction des risques sanitaires aux douanes, le volume maximum des glacières pour l'importation des poissons sera de 20 kilogrammes.

L'**article 3** qui modifie le code de l'environnement prévoit d'inscrire la responsabilité juridique du transporteur aérien vis-à-vis de la cargaison des passagers contenant des spécimens d'une espèce animale ou végétale protégée (article L. 415-3 du code de l'environnement). Le cadre juridique actuel n'engage que la responsabilité du passager pour le transport de marchandises illégales comme spécimens ou produits d'espèces CITES. Il faut donc accroître la responsabilité légale du transporteur une fois qu'il a accepté la LTA (Lettre de Transport Aérien) de l'expéditeur ou du passager et procédé

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Dans le transport aérien des passagers venant de l'étranger, le volume des bagages en soute autorisé par voyageur sera de 23 kilogrammes.
- ② II. – Le volume autorisé s'applique à toutes les compagnies aériennes, indépendamment du pays d'origine.
- ③ III. – Est interdite aux compagnies aériennes la commercialisation de bagages en soute au-dessus du volume autorisé de 23 kilogrammes.

Article 2

Dans l'importation des poissons, le volume maximum des glacières transportées par les compagnies aériennes sera de 20 kilogrammes.

Article 3

- ① L'article L. 415-3 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « L'amende est doublée lorsque les transports visés aux 2° et 3° sont réalisés par un transporteur aérien après l'acceptation de la lettre de transport aérien de l'expéditeur ou du passager et l'embarquement de ses marchandises ou bagages. »