

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-CF1575

présenté par

M. Carrière, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

**ARTICLE 35****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	10 000 000	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	10 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
<b>TOTAUX</b>	<b>10 000 000</b>	<b>10 000 000</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Chaque année, des millions d'animaux de rente sont transportés par voie maritime dans le monde. En Europe, l'un des premiers ports d'exportation est Sète, d'où les animaux partent à destination de ports turcs, israéliens, libanais, du Maghreb ou du Moyen-Orient. D'autres, venant d'Amérique du Sud, des États-Unis ou du Canada, sont importés pour être abattus en Europe (accords Mercosur et CETA). La raison de ces chassés-croisés : le profit économique. La conséquence : beaucoup de souffrance, des dommages environnementaux, des risques sanitaires et des dangers pour la sécurité maritime.

La grande majorité de la flotte de navires utilisés est constituée d'anciens ferries ou vraquiers reconvertis, âgés en moyenne de 35 ans, classés par des sociétés de classification de seconde zone, et battant des pavillons reconnus pour leurs mauvaises performances. La plupart du temps, ces voyages en mer sont précédés et suivis de trop longs voyages terrestres. A bord, les animaux souffrent de surdensité, fatigue, stress, stress thermique et hydrique, blessures, maladies, manque de soins, défaillances dans les systèmes d'abreuvement, d'alimentation, d'aération, et les aménagements du navire, sans oublier les pertes d'équilibre et divers désagréments liés aux mouvements de la mer, inconnus sur le « plancher des vaches » qui leur est naturel. Très peu d'attention est portée à leur devenir une fois arrivés à destination, que ce soit en matière d'infrastructure, de maltraitance ou de conditions d'abattage. La réalité est que nous admettons de faire voyager des animaux vivants sur des navires sous normes dont on n'a plus voulu pour les autres types de transports.

Les textes régissant les aspects de responsabilité du transporteur maritime ne sont que peu efficaces pour la protection des animaux, puisque, en droit français comme en droit international, la liberté contractuelle est la règle et qu'il lui est donc loisible de s'affranchir de nombre d'obligations s'appliquant aux autres transports, du fait d'un "vice inhérent à la nature de la marchandise". Les deux autres groupes de textes en revanche, s'ils étaient correctement appliqués, contrôlés et sanctionnés seraient susceptibles, sinon de supprimer, du moins d'alléger les souffrances subies à bord. Des enquêtes effectuées, tant par des ONG que par diverses institutions (rapport ANIT33 , Cour des comptes européenne, EFSA...), démontrent clairement les multiples défaillances, incohérences, inégalités d'application qui entourent ces transports et finissent par en faire des modèles de mauvaises pratiques. Il est de la responsabilité des États, notamment européens, qui se flattent d'être les plus avancés en matière de bien-être animal, de vérifier la conformité des navires qui viennent dans leurs eaux, aux législations applicables, nationales, européennes ou internationales.

Cependant, ces navires ne sont que rarement contrôlés autrement que de façon documentaire, alors que, selon les critères du Memorandum de Paris sur les contrôles par l'État du Port, ces navires devraient être des cibles prioritaires pour les inspections. Si c'était le cas, nombre d'entre eux seraient, au vu de leur état, détenus avec interdiction de prendre la mer.

Outre les conséquences funestes pour les animaux, ces navires en très mauvais état présentent des risques certains pour la sécurité de la navigation, notamment pour des défauts de stabilité, mais sont aussi source de pollution - carcasses à la mer, moteurs anciens très consommateurs de fuel lourd marin - sans parler des conditions de travail indignes des équipages.

Cet amendement d'appel vise donc à renforcer drastiquement les inspections des navires dans le cadre des contrôles de l'État du Port, à y relever les défaillances et appliquer les détentions nécessaires. Il vise également à imposer de véritables contrôles vétérinaires avant l'embarquement et imposer la présence de vétérinaires à bord pendant le voyage, ou tout au moins la présence de convoyeurs ayant une expérience vétérinaire.

Cet amendement est issu d'une proposition de Convergence Animaux Politique (CAP).

Les crédits permettant d'abonder 10 millions d'euros en AE et en CP le programme n°203 "infrastructures et services de transports" (action 43 « Ports») sont prélevés sur le du programme n°345 "service public de l'énergie" et plus particulièrement son action 11-02.