



THÈME TECHNIQUE I

Transport longue distance d'animaux vivants :
Les normes et meilleures pratiques de l'OMSA,
y compris la perception sociétale et les aspects
liés à la communication

Dr Daniela Morelli
22/09/2022

THÈME TECHNIQUE I

« Transport longue distance d'animaux vivants : Les normes et meilleures pratiques de l'OMSA, y compris la perception sociétale et les aspects liés à la communication »

Dr Daniela Morelli

Directrice du laboratoire de recherche et développement, Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Abruzzo e del Molise, Térame, Italie

Personne de référence du Centre multinational de l'OMSA pour la collaboration en matière de bien-être des animaux

Original : anglais

Résumé : *Au cours de la 88e Session générale qui s'est tenue virtuellement en mai 2021, la Commission régionale pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA : fondée en tant qu'OIE) s'est mise d'accord pour faire du « Transport longue distance d'animaux vivants : Les normes et meilleures pratiques de l'OMSA, y compris la perception sociétale et les aspects liés à la communication » le sujet du Thème technique I à présenter lors de la 30e Conférence de la Commission régionale à Catane (Italie), du 3 au 7 octobre 2022. Un questionnaire en ligne a été conçu et distribué aux Membres de l'OMSA de la Commission régionale pour l'Europe du 21 juin au 8 juillet 2022 (avec des finalisations mineures jusqu'au 2 août 2022). Les personnes chargées de remplir le questionnaire (sur 47 Membres au total) étaient principalement des Délégués de l'OMSA, des Points focaux nationaux pour le bien-être animal ou des Points de contact nationaux pour le transport longue distance. L'analyse qualitative des informations fournies a été réalisée en regroupant les réponses similaires et, le cas échéant, le schéma géographique des Nations unies a été appliqué pour mettre en évidence tout regroupement spatial des résultats. La grande majorité des Membres (46 sur 47) ont déclaré avoir mis en place une législation spécifique en matière de bien-être des animaux pendant le transport, et la plupart d'entre eux ont déclaré être « généralement alignés » sur les normes de l'OMSA, même s'il y a encore beaucoup de pays dans la Région où certaines exigences cruciales ne sont pas obligatoires. Les plans de voyage et d'urgence font généralement partie de la législation spécifique en matière de bien-être des animaux pendant le transport, de même que le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des exigences légales concernant le transport des animaux par l'Autorité compétente ou par d'autres organismes de certification. La présence de trous importants dans le budget ou dans les ressources disponibles et le personnel qualifié a été déclarée par presque la moitié des Membres ayant répondu (21 sur 47). En ce qui concerne la sensibilisation de la société civile aux questions de bien-être animal pendant le transport, 11 Membres ont fait état d'un niveau de sensibilisation « faible », et ils se trouvaient principalement dans les régions d'Europe du Sud, d'Asie occidentale et d'Asie centrale. La plupart des Membres ayant répondu « sensibilisation élevée » sont regroupés dans les zones géographiques de l'Europe du Nord et de l'Ouest. Il a également été demandé aux Membres d'indiquer les initiatives possibles de l'OMSA qui pourraient améliorer la mise en œuvre des normes, et la plupart d'entre eux ont suggéré de développer des formations et de fournir des orientations supplémentaires par le biais de normes révisées ou nouvelles dans le Code terrestre ou par le biais d'autres documents de l'OMSA.*

Remerciements :

L'auteur remercie S. D'Albenzio et L. Iannetti (Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Abruzzo e del Molise « G. Caporale ») et E. Hamelin et T. Grudnik (Représentation sous-régionale de l'OMSA à Bruxelles) pour leur contribution à la préparation de ce document.

INTRODUCTION

Lors de la 88e Session générale qui s'est tenue virtuellement en mai 2021, la Commission régionale pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA : fondée en tant qu'OIE) a reconnu l'importance cruciale de la mise en œuvre des normes de l'OMSA sur le transport des animaux, en particulier sur de longues distances, chez tous ses Membres. Par conséquent, il a été décidé initialement de faire du sujet « Transport longue distance d'animaux vivants : Les normes et meilleures pratiques de l'OMSA, y compris la perception sociétale et les aspects liés à la communication » l'un des deux Thèmes techniques de la 29e Conférence de la Commission régionale pour l'Europe. Étant donné que cet événement a été organisé sous la forme d'une réunion en ligne avec un ordre du jour limité en raison des restrictions liées à la pandémie de COVID-19, ce sujet a donc été choisi comme Thème technique I de la 30e Conférence de la Commission régionale pour l'Europe prévue pour octobre 2022 à Catane, en Italie.

CONTEXTE

L'un des principaux objectifs de l'OMSA est d'élaborer des normes internationales pour faciliter la sécurité du commerce international, prévenir et contrôler les maladies animales, y compris les zoonoses, et promouvoir la santé et le bien-être des animaux.

L'OMSA reconnaît le décalage entre les normes sur le bien-être animal et la situation réelle dans de nombreux pays. Elle soutient l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et de plateformes régionales en matière de bien-être animal et de la stratégie mondiale de l'OMSA dans ce domaine. L'OMSA encourage la participation de tous ses Membres au processus d'élaboration des normes et travaille avec un large éventail de parties prenantes pour sensibiliser à tous les niveaux aux normes internationales de l'OMSA sur le bien-être animal et renforcer la collaboration entre les partenaires privés et publics pour une mise en œuvre efficace de ces normes.

Le *Code sanitaire pour les animaux terrestres* de l'OMSA (*Code terrestre*) fournit un ensemble de dispositions visant à garantir la santé animale dans le cadre du commerce et des déplacements internationaux d'animaux (Section 5. Mesures commerciales, procédures d'importation et d'exportation et certification vétérinaire) et des recommandations quant au bien-être des animaux pendant le transport de ces derniers par voie terrestre **(10)**, maritime **(11)** et aérienne **(9)**.

Les chapitres 7.2 **(11)** et 7.3 **(10)** du *Code terrestre* couvrent les dispositions et les considérations visant à réduire au minimum les problèmes de bien-être pendant la manipulation et le transport, en abordant les points suivants : le comportement des animaux, les distractions et leur élimination, les responsabilités et les compétences du personnel, la planification du voyage, la documentation, la période précédant le voyage, le chargement, le voyage, le déchargement, la manipulation après le voyage et les actions à entreprendre en cas de refus du voyage.

La stratégie mondiale de l'OMSA en matière de bien-être animal fournit une orientation et une coordination permanentes des actions de l'Organisation dans le domaine du bien-être animal par le biais de l'élaboration de normes sur le bien-être animal, du renforcement des capacités et de la formation, de la communication avec les gouvernements, les organisations et le public et du soutien à la mise en œuvre des normes et des politiques sur le bien-être animal.

La plateforme régionale sur le bien-être animal pour l'Europe, lancée en 2014, facilite l'application des normes de l'OMSA en matière de bien-être animal en Europe et donne aux Services vétérinaires les moyens et le soutien nécessaires pour mettre en œuvre ces normes. Le bien-être des animaux pendant le transport a été identifié comme l'un des sujets prioritaires dans le premier (2014-2016), le deuxième (2017-2019) et le troisième (2020-2023) plans d'action de la plateforme de l'OMSA sur le bien-être animal en Europe. Une série d'activités complète et complémentaires a été réalisée en commençant par l'élaboration de modules de formation sur le transport d'animaux par voie terrestre et maritime, en passant par l'organisation d'ateliers de formation des formateurs et de séminaires régionaux, le suivi des activités démultipliées au niveau des pays, jusqu'aux services du nouveau concept d'ateliers de simulation de voyage complet organisés au niveau régional (Europe) et multirégional (Europe et Moyen-Orient).

L'OMSA a organisé un deuxième Forum mondial (avril 2019, Paris) dédié au thème « Le transport des animaux : une responsabilité partagée » afin de fournir une plateforme pour l'échange ouvert et transparent d'idées, d'expériences et de connaissances spécifiques sur le bien-être des animaux pendant le transport par voie terrestre, maritime ou aérienne et de discuter des propositions visant à améliorer la mise en œuvre des normes internationales pertinentes de l'OMSA avec des participants représentant les Membres de l'OMSA, les organisations internationales, l'industrie, les organisations non gouvernementales (ONG) et la société civile.

Les points clés mis en évidence lors du forum comprennent la nécessité d'établir un sens de la responsabilité collective parmi tous les participants de la chaîne de transport, ainsi qu'une responsabilité individuelle clairement identifiée à chaque point de la chaîne, et des mécanismes pour transférer cette responsabilité entre les participants de la chaîne de transport, le rôle d'une communication et d'une coordination efficaces entre les responsables de la réduction du risque d'altération du bien-être animal, la nécessité de développer des cadres et des pratiques réglementaires pour assurer une forte adhésion de toutes les parties prenantes et un engagement à la mise en œuvre pratique, et l'importance d'adopter une approche multidisciplinaire lors du développement de politiques de bien-être animal, y compris les bases scientifiques et les aspects socio-économiques.

En outre, reconnaissant l'importance du sujet, la Commission régionale pour l'Europe a adopté le « Mandat du Point de contact national sur le transport longue distance » en novembre 2020. Le réseau des Points de contact et des Points focaux nationaux pour le bien-être animal aident les Délégués de l'OMSA à traiter les questions connexes.

Les principaux points mis en évidence par les activités organisées via la plateforme de l'OMSA sur le bien-être animal pour l'Europe comprennent la nécessité de renforcer la communication et la collaboration entre les Autorités compétentes et tous les acteurs impliqués dans le transport d'animaux vivants et les avantages d'une planification appropriée et des procédures d'urgence, y compris les processus de leur vérification. Les participants ont appelé à renforcer la collaboration entre les Autorités compétentes, la coopération interrégionale et les activités de soutien à la mise en œuvre des normes de l'OMSA sur le transport des animaux (réseau régional de Points de contact nationaux de l'OMSA sur le transport à longue distance et l'organisation d'ateliers de suivi).

Le transport est une opération stressante dans la vie des animaux d'élevage, qu'ils soient transportés vers des abattoirs, des sites d'exploitation ou des sites de reproduction, alors que les risques pour le bien-être des animaux augmentent généralement avec la distance sur laquelle ils sont transportés. Le bien-être des animaux pendant et à la suite du transport peut être évalué à l'aide d'une série d'indicateurs comportementaux, physiologiques, pathologiques et de qualité de la carcasse. Les mesures de l'étendue de toute maladie, blessure ou mortalité résultant du transport ou exacerbée par celui-ci sont importantes car la santé est un élément central du bien-être **(1)**.

Un transport à longue distance dans le contexte de la Région Europe de l'OMSA (i) peut être effectué au sein du groupe de pays de l'UE dans un cadre réglementaire commun ; (ii) peut impliquer un transport à l'intérieur du pays uniquement, étant donné la géographie de certains grands pays d'Europe ; ou (iii) peut avoir lieu entre des pays de l'UE et des pays tiers, ce qui inclut des questions de commerce international et des contrôles aux frontières pouvant avoir un impact important sur la durée du transport ; (iv) outre ces scénarios régionaux, il existe également des transports d'animaux vivants à longue distance entre l'Europe et le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. En général, le bien-être des animaux pendant le transport est un sujet complexe et à multiples facettes, comprenant des dimensions scientifiques, éthiques, économiques, sociales et politiques. La recherche du bien-être des animaux pendant le transport, en particulier lorsque de longues distances doivent être parcourues, crée une série de défis pour toutes les parties concernées, les agriculteurs, les exploitants, les transporteurs et, surtout, les Autorités compétentes. L'intérêt croissant exprimé par la société civile à l'égard des principales questions relatives au bien-être des animaux pendant le transport et les effets de cette prise de conscience sur les tendances du marché de la viande doivent être étudiés et pris en considération.

Des données détaillées sur le nombre d'animaux transportés par l'ensemble des Membres de la Région Europe de l'OMSA ne sont pas disponibles. Toutefois, l'importance de ces questions peut être démontrée par le fait qu'en 2019, environ 1,4 milliard de bovins, de porcins, de volailles, d'ovins et de caprins et d'équidés ont été échangés entre les États membres de l'UE, et environ 230 millions d'animaux de la même espèce ont été exportés de l'UE vers d'autres pays.

En outre, il est important de souligner que le transport d'animaux dans l'UE (27 des 53 Membres européens de l'OMSA) est couvert par un cadre juridique commun en vertu du Règlement (CE) n°1/2005 relatif à la protection des animaux en cours de transport, qui vise à offrir des conditions de concurrence équitables aux opérateurs tout en assurant une protection suffisante aux animaux transportés.

Le bien-être des animaux, y compris pendant le transport, reste une préoccupation de la société et des ONG et fait désormais partie du débat politique dans la Région, notamment au sein de l'Union européenne, la dernière enquête du Parlement européen (commission ANIT) rappelant par exemple la nécessité d'une meilleure protection des animaux pendant le transport. Au sein de l'UE, l'engagement politique en faveur de l'amélioration du bien-être des animaux pendant le transport est soutenu par diverses actions, notamment la mise en œuvre coordonnée d'une réglementation par le biais d'un réseau de Points de contact nationaux, l'élaboration de documents d'orientation, ainsi que le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre de la réglementation européenne.

Comme mentionné ci-dessus, les Membres de la Commission régionale pour l'Europe ont confirmé l'importance de garantir le bien-être des animaux pendant le transport en appliquant les normes de l'OMSA. La plateforme de l'OMSA sur le bien-être animal en Europe, qui avait proposé des activités pertinentes de renforcement des capacités au cours des années précédentes, a concentré son soutien sur les Membres d'Europe de l'Est et d'Asie occidentale et centrale, et continue à renforcer la collaboration et le partage des meilleures pratiques entre tous les Membres de la Région ainsi que les Membres du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord.

Cette enquête fournit des informations à la Commission régionale pour l'Europe pour permettre, lors la planification des futures activités, de combler les lacunes identifiées dans la mise en œuvre des normes, tout en tenant compte des besoins spécifiques des Membres. En outre, comme la Commission des normes sanitaires pour les animaux terrestres a inclus dans son programme de travail la révision de chapitres spécifiques du *Code terrestre* sur le transport des animaux, les résultats de ce Thème technique peuvent fournir des informations pertinentes de la Région Europe pour une éventuelle révision des normes du Code terrestre.

MATÉRIELS ET MÉTHODES

Un questionnaire en ligne a été conçu par une équipe multidisciplinaire composée d'experts nommés par le Siège et la Représentation sous-régionale de l'OMSA à Bruxelles et le Consortium des centres de collaboration de l'OMSA. Cet outil, mis en œuvre sur la plateforme en ligne Microsoft Forms, a été distribué par le bureau de la Représentation sous-régionale de l'OMSA à Bruxelles aux 53 Membres de la Commission régionale pour l'Europe, afin d'analyser le niveau de mise en œuvre des normes internationales de l'OMSA et des meilleures pratiques actuelles dans le cadre du transport d'animaux à longue distance par voie maritime (11) et par voie terrestre (10).

Le questionnaire est divisé en différentes sections thématiques :

- Cadre législatif qui explore différents aspects clés tels que l'adoption des normes de l'OMSA ou d'autres réglementations et normes, l'autorisation des installations et des moyens de transport, l'attribution formelle des responsabilités, la certification des compétences du personnel, les plans de voyage et d'urgence, l'évaluation et le suivi de la mise en œuvre des exigences législatives, la capacité de l'Autorité compétente à mettre en œuvre les normes et les exigences relatives au transport des animaux.
- Principales lacunes ou principaux manques à combler pour que les Autorités compétentes mettent en œuvre les normes et exigences relatives au transport des animaux.
- Sensibilisation de la société civile et des opérateurs commerciaux aux questions de bien-être des animaux pendant le transport longue distance et aux répercussions sur la protection des animaux.
- Actions ou activités attendues de la part de l'OMSA pour aider les Autorités compétentes à mettre en œuvre les normes et exigences relatives au transport des animaux.

L'analyse des données obtenues a été réalisée en regroupant les réponses similaires et en exprimant le résultat obtenu dans le texte sous forme de pourcentage ou de valeur absolue. En outre, pour l'analyse de certaines informations, la distribution géographique proposée par le schéma géographique des Nations unies (créé uniquement pour l'analyse statistique) a été utilisée pour mettre en évidence, le cas échéant, tout regroupement spatial des résultats.

En particulier, selon la liste des Membres de la Commission régionale pour l'Europe, le schéma géographique des Nations unies subdivise le continent comme suit :

Europe de l'Est (dix pays) : Bélarus, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Moldavie, Roumanie, Russie, Slovaquie, République tchèque, Ukraine.

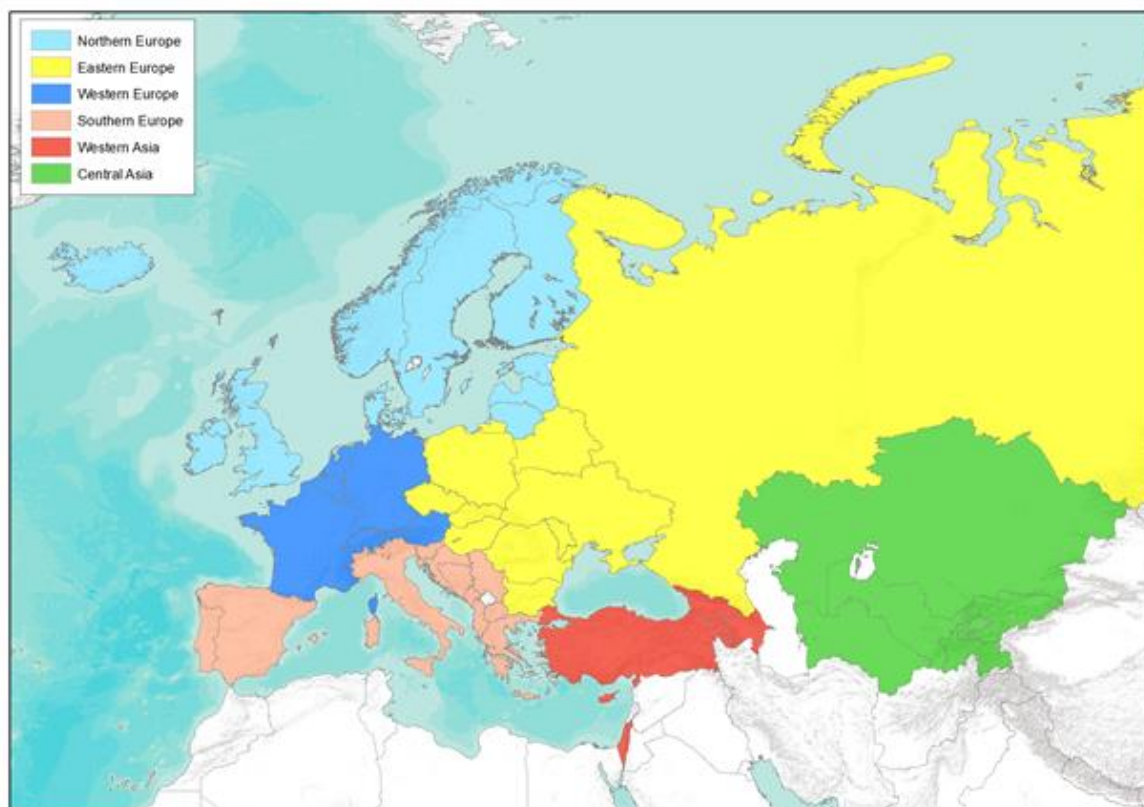
Europe du Nord (dix pays) : Danemark, Estonie, Finlande, Irlande, Islande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Royaume-Uni, Suède.

Europe du Sud (14 pays) : Albanie, Andorre, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Espagne, Grèce, Italie, République de Macédoine du Nord, Malte, Monténégro, Portugal, Saint-Marin, Serbie, Slovénie.

Europe de l'Ouest (huit pays) : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Liechtenstein, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

Asie centrale (cinq pays) : Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan.

Asie occidentale (six pays) : Arménie, Azerbaïdjan, Chypre, Géorgie, Israël, Türkiye



Les résultats du questionnaire sont présentés sous forme de tableau, avec à la fois les chiffres rapportés et le pourcentage des réponses (voir annexe 1).

RÉSULTATS ET DISCUSSION

L'enquête a été réalisée du 21 juin au 8 juillet 2022 (avec des finalisations mineures jusqu'au 2 août 2022) et a été complétée par 47 Membres. Les sondés étaient principalement des Points focaux nationaux de l'OMSA sur le bien-être animal ou des Points de contact nationaux pour le transport longue distance (31 sur 47).

Les questions 1 à 10 et la question 13 avaient pour but d'enquêter sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des normes du *Code terrestre* sur le bien-être des animaux pendant le transport par le biais des normes obligatoires et/ou volontaires actuellement en place dans les pays de la Région, ainsi que sur les systèmes de contrôle.

La mise en œuvre des normes établies sur des bases scientifiques incluses dans le *Code terrestre* relève de la responsabilité de chaque Membre de l'OMSA. L'OMSA soutient toujours ses Membres dans la mise en place des fondements nécessaires à une bonne politique de bien-être animal, notamment une législation actualisée et une amélioration de l'enseignement et de la formation vétérinaires (6). Le bien-être animal pendant le transport à longue distance est considéré comme un sujet prioritaire dans la Région par l'OMSA depuis le lancement de la plateforme régionale sur le bien-être animal pour l'Europe en 2014, avec une série d'activités visant à aider les pays dans la mise en œuvre des meilleures pratiques conformément aux chapitre 7.3 (10) et 7.2 (11) du *Code terrestre*.

Ces questions ont été conçues pour établir une vue d'ensemble de la situation actuelle, y compris l'existence d'une législation qui inclut les exigences clés pour assurer le bien-être des animaux pendant le transport, comme décrit dans les chapitres 7.2 et 7.3 du Code terrestre.

Questions 1 et 2. Dans la question d'ouverture, les Membres ont été invités à indiquer s'ils avaient mis en place une législation spécifique sur le bien-être des animaux pendant le transport. Presque tous les Membres ayant répondu (46 pays) ont donné une réponse positive. L'analyse des commentaires positifs fournis permet de déduire que dans un grand nombre de Membres (41 sur 46), la législation reflète généralement les normes de l'OMSA. En outre, 33 Membres sur 47 (70 %) ont également déclaré qu'ils disposaient de documents non législatifs tels que des procédures de travail ou des modes opératoires et/ou des lignes directrices sur les meilleures pratiques et/ou qu'ils prévoient l'application de programmes volontaires couvrant les questions de bien-être animal pendant le transport. Au contraire, près de 30 % des Membres ne disposent pas de documents non législatifs concernant le bien-être des animaux pendant le transport par voie terrestre et maritime (principalement le transport à longue distance). Les résultats montrent que la plupart des Membres ont déclaré avoir mis en place une législation pertinente ; cependant, sa mise en œuvre dans de nombreux pays de la Région pourrait être davantage soutenue par des documents non législatifs.

Question 3. Interrogés sur l'existence de réglementations spécifiques liées à certains aspects clés pour assurer le bien-être des animaux à transporter ou pendant le transport, 44 des 47 Membres ayant répondu (93 %) ont indiqué leur existence. En particulier, 98 % d'entre eux ont souligné que la législation de leur pays concerne l'inspection des animaux avant et pendant leur voyage, la certification et la tenue de registres. Les obligations législatives garantissent la vérification des exigences minimales relatives à l'aptitude des animaux au voyage. L'agrément des installations, des véhicules, des navires, des conteneurs et des navires rouliers est tout aussi important pour empêcher la mise en place de conditions défavorables et stressantes pour les animaux. L'agrément, en effet, est influencé par la conformité des structures et des moyens de transport aux exigences nécessaires et indispensables pour réduire le stress des animaux transportés. Trente et un (71 %) des Membres ont déclaré disposer de réglementations spécifiques pour l'inspection des animaux et l'agrément des moyens de transport, y compris l'agrément des installations. Dans l'ensemble, les éléments clés énumérés à la question 3 sont inclus dans le cadre réglementaire de la majorité des Membres ; toutefois, des informations plus détaillées sur l'application de ces éléments clés sont nécessaires pour évaluer leur effet sur la garantie du bien-être des animaux pendant le transport.

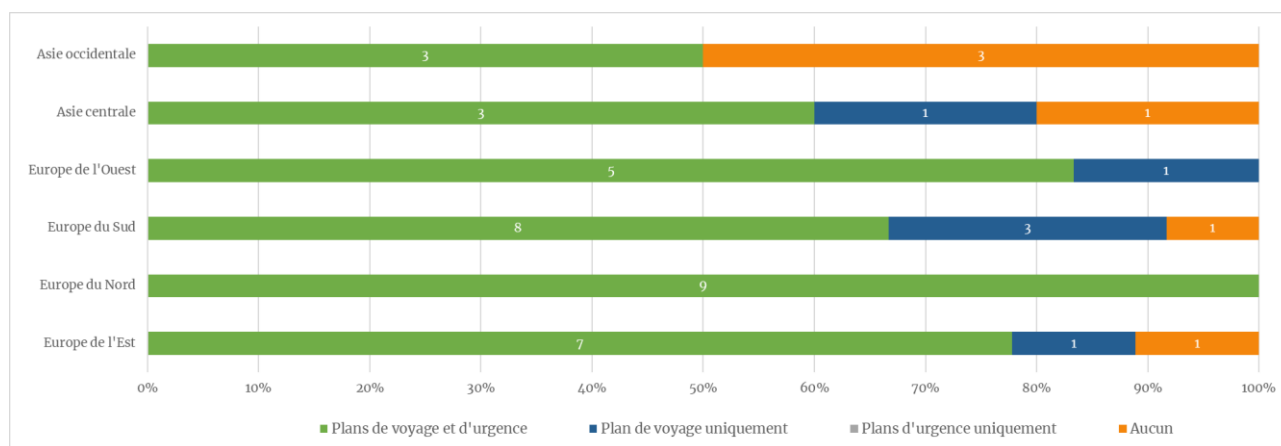
Questions 4 et 5. Les normes de l'OMSA soulignent la responsabilité conjointe de toutes les personnes impliquées dans le bien-être des animaux pendant le voyage de ces derniers et indiquent leurs rôles spécifiques. En ce qui concerne la définition des responsabilités pendant les opérations de transport, la majorité des Pays ayant répondu ont répondu positivement. Ils ont notamment identifié comme acteurs clés les propriétaires ou gestionnaires d'animaux (39 sur 47), les chauffeurs (37 sur 47), les préposés aux animaux (37 sur 47), les entreprises de transport (36 sur 47) et les exportateurs (30 sur 47). Le niveau d'attribution des responsabilités aux gestionnaires d'installations et aux capitaines de navires est plus faible. Cette tendance est confirmée par les commentaires fournis à la question 5. En fait, des compétences spécifiques en fonction des responsabilités lors des opérations de transport, documentées par une formation formelle ou une expérience pratique, sont requises principalement pour les conducteurs (33 sur 47), les préposés aux animaux (28 sur 47), les entreprises de transport (23 sur 47), les propriétaires et/ou gestionnaires d'animaux (13 sur 47). Le nombre de réponses positives concernant les compétences documentées requises pour le capitaine de navire est très faible (3 sur 11), ce qui n'est pas proportionnel au nombre de réponses à la question précédente concernant la responsabilité attribuée à un tel profil professionnel, crucial pour le transport maritime (11 sur 47). La définition précise et la compréhension partagée de la responsabilité spécifique de tous les acteurs impliqués dans le transport d'animaux, en particulier pour les voyages de longue distance et transfrontaliers, peuvent contribuer de manière significative à garantir le bien-être des animaux transportés.

Questions 6 et 7. Un plan de voyage avant le départ (qui comprend un plan de chargement, la durée du voyage, l'itinéraire et l'emplacement des aires de repos) est requis dans la majorité des Membres ayant répondu (41 sur 47). Sur les 41 Membres ayant répondu positivement, 46 % (19 sur 41) appartiennent à l'Europe de l'Est et du Sud, 37 % (15 sur 41) à l'Europe du Nord et de l'Ouest, et 17 % (7 sur 41) à l'Asie occidentale et centrale (Figure 1). Les plans de voyage sont approuvés ou vérifiés par l'Autorité compétente dans 85 % des Membres (35 sur 41). Chez six Membres, principalement dans les régions d'Asie occidentale et centrale, la législation en vigueur n'exige pas de plan de voyage avant le départ.

Questions 8 et 9. Les informations obtenues à la question relative aux plans d'urgence étaient très similaires en termes de pourcentages et de répartition géographique. Dans 35 des 47 Membres ayant répondu, des plans d'urgence pour faire face aux situations d'urgence pendant le transport sont exigés, et ces plans ne sont approuvés ou vérifiés par l'Autorité compétente que dans 30 de ces Membres. Parmi les Membres ayant adopté les plans d'urgence, 43 % (15 sur 35)

appartiennent à l'Europe de l'Est et du Sud, 40 % (14 sur 35) à l'Europe du Nord et de l'Ouest, et 17 % (6 sur 35) à l'Asie occidentale et centrale. Chez douze Membres, principalement en Asie occidentale et centrale et en Europe du Sud, les urgences qui peuvent survenir au cours du processus de transport ne sont pas prises en compte par les plans d'urgence (Figure 1).

Figure 1. Répartition géographique des Membres de l'OMSA dont la législation en vigueur exige un plan de voyage avant le départ ou des plans d'urgence en cas de situations d'urgence pendant le transport, et répartition géographique des pays ne disposant pas de ces deux outils.



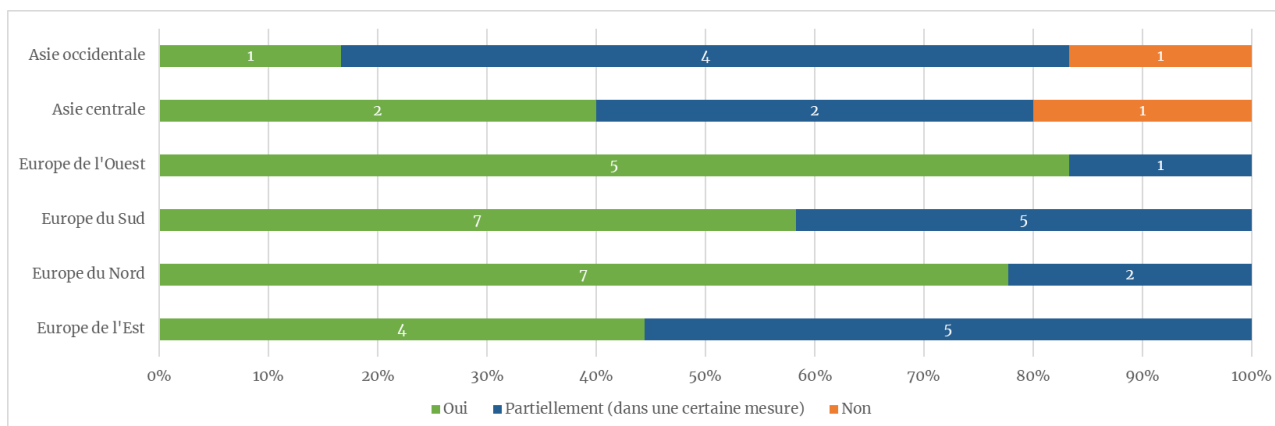
Question 10. Presque tous les sondés (45 sur 47) ont déclaré que le contrôle et l'évaluation de la mise en œuvre des exigences légales concernant le transport des animaux étaient régulièrement effectués par l'Autorité compétente ou d'autres organismes de certification.

Cela concorde avec le fait que presque tous les pays qui ont répondu au questionnaire ont mis en place une législation sur le transport des animaux. Les résultats fournis par les processus de suivi et d'évaluation des Membres peuvent fournir d'autres informations détaillées sur la mise en œuvre des normes de l'OMSA. En outre, le partage des méthodes et des meilleures pratiques de suivi et d'évaluation peut contribuer à renforcer la collaboration entre les Autorités compétentes et à améliorer le bien-être des animaux.

L'OMSA n'est pas responsable de la mise en œuvre et de l'application des normes du *Code terrestre* sur les territoires des Membres, qui dépendent de nombreuses parties à différents niveaux dans les différents pays (7). Étant donné que la seule présence de normes (obligatoires ou volontaires) est cruciale mais pas suffisante pour garantir leur mise en œuvre et leur application effectives, et que l'amélioration du bien-être des animaux pendant le transport est un défi, en particulier lorsque les ressources et les outils font défaut, les questions 11 et 12 visaient à évaluer la présence de problèmes ou de lacunes qui devraient être comblés afin d'obtenir le respect des normes de l'OMSA sur le terrain.

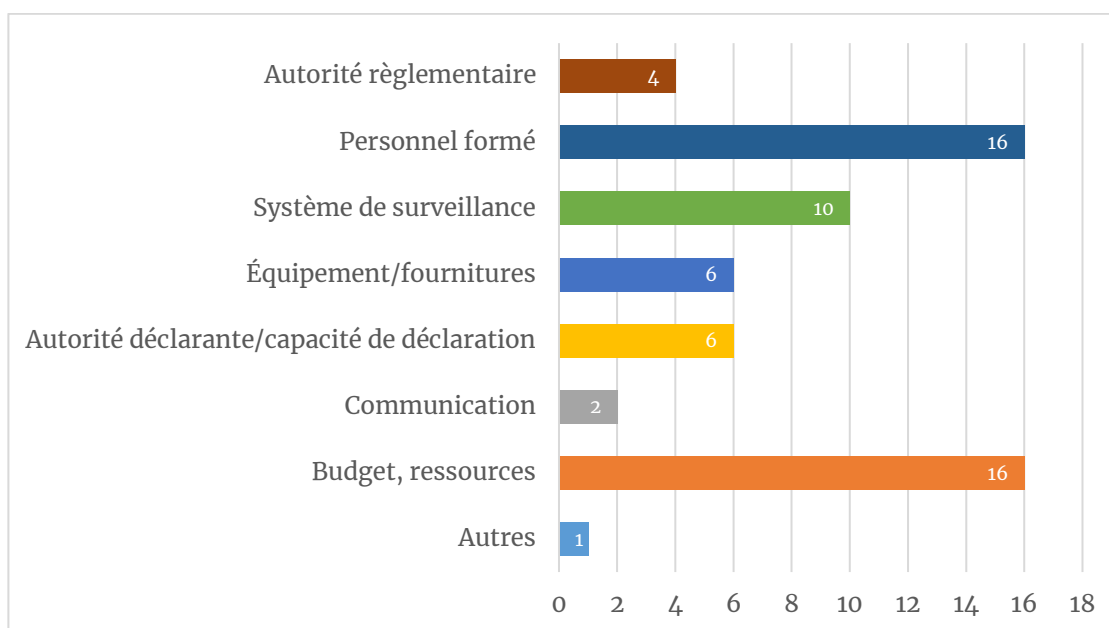
Question 11. En ce qui concerne la question de savoir si l'Autorité compétente a la capacité technique, le personnel formé et la capacité supplémentaire pour mettre en œuvre les normes et les exigences relatives au transport des animaux, 26 Membres ont répondu « oui », 19 ont répondu « partiellement » et deux ont déclaré « non ». Plus de 50 % des Membres ont répondu positivement (26 sur 46). Parmi eux, 46 % (12 sur 26) appartiennent à l'Europe du Nord et de l'Ouest, tandis que 42 % (11 sur 26) à l'Europe de l'Est et du Sud. Parmi les Membres qui ne disposent que partiellement des ressources susmentionnées pour la mise en œuvre des normes de bien-être animal liées au transport, 52 % (10 sur 19) appartiennent à l'Europe de l'Est et du Sud, 31 % (6 sur 19) à l'Asie occidentale et centrale, et 15 % (3 sur 19) à l'Europe du Nord et de l'Ouest (Figure 2).

Figure 2. Membres de l'OMSA où l'Autorité compétente dispose d'une capacité technique complète, partielle ou inexistante, d'un personnel qualifié et d'une capacité supplémentaire pour mettre en œuvre les normes et les exigences relatives au transport des animaux



Question 12. Dans les 21 Membres de l'OMSA qui ont reconnu l'existence de lacunes ou de manques majeurs, le budget ou les ressources disponibles et le personnel formé représentaient les principaux problèmes critiques sur lesquels il fallait travailler (Figure 3).

Figure 3. Nombre total par type de lacunes ou de manques majeurs



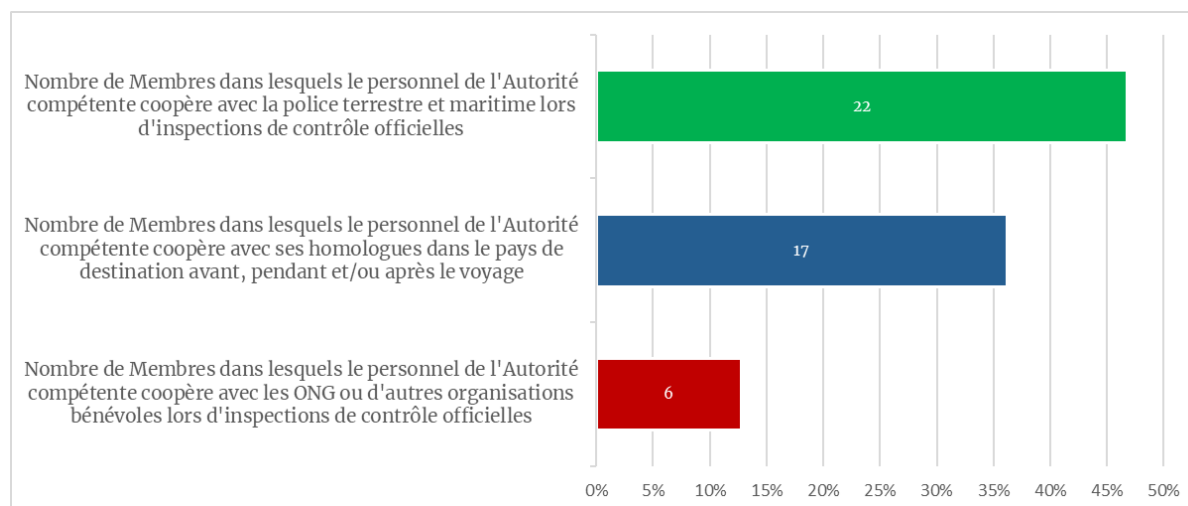
En ce qui concerne la pénurie de personnel qualifié, la quasi-totalité des Membres (14 sur 16) qui ont explicité le problème sont situés en Europe de l'Est et du Sud et en Asie occidentale et centrale. Pour les mêmes zones géographiques, neuf pays sur dix ont également montré l'absence d'un système de contrôle de la mise en œuvre correcte des normes et exigences relatives au transport des animaux.

Un budget et des ressources adéquats semblent également nécessaires pour combler les autres lacunes identifiées, telles que le personnel formé et les systèmes de suivi. La garantie d'un financement suffisant pour l'Autorité compétente est une question complexe et multifactorielle, comprenant des aspects économiques ainsi qu'un engagement politique à long terme et des actions exécutives pour traiter les questions de bien-être animal pendant le transport.

Question 13. Afin d'assurer l'application de la législation relative au bien-être des animaux pendant le transport, les 47 Membres ayant répondu organisent ou effectuent des contrôles officiels. Dans la plupart des pays européens (27 sur 47), l'Autorité compétente centrale et l'Autorité compétente locale organisent ou effectuent des contrôles officiels. Dans 13 des 47 Membres, les contrôles officiels sont effectués uniquement par l'Autorité compétente locale et dans sept d'entre eux, uniquement par l'Autorité compétente centrale. Un faible pourcentage de pays européens (38 %) dispose d'un système de rapport pour analyser, au niveau central, les infractions légales. La présence de ce type de système est géographiquement bien répartie dans la Région Europe, mais comme moins de 50 % des Membres ont ce type de système, il pourrait être intéressant pour les Membres de partager leur expérience afin d'établir le système dans les Membres qui ne l'ont pas.

Dans 47 % (22 sur 47), 36 % (17 sur 47) et 13 % (6 sur 47) des Membres, le personnel de l'Autorité compétente coopère avec la police routière et maritime pendant les contrôles officiels, ou avec ses homologues dans le pays de destination avant, pendant et après le voyage, ou avec les ONG ou d'autres organisations bénévoles (Figure 4) respectivement. La coopération entre l'administration et les parties prenantes pourrait être développée davantage pour améliorer et renforcer le système de contrôle.

Figure 4. Membres de l'OMSA coopérant avec d'autres organisations lors des inspections de contrôle officielles ou avant, pendant et/ou après le voyage par type d'organisation

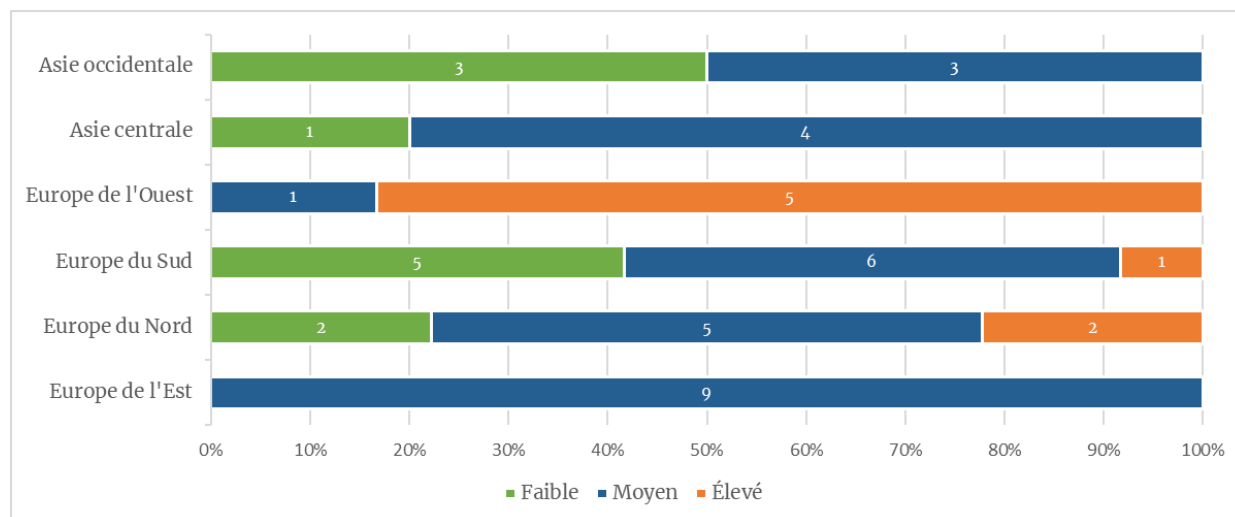


Les questions 14 à 18 visaient à comprendre la perception des sondés quant au niveau de sensibilisation exprimé par la société civile des Membres concernant les questions de bien-être animal pendant le transport, et les effets possibles qu'une telle sensibilisation pourrait avoir sur le bien-être animal dans la Région. Comme les connaissances consolidées dans les domaines sociaux et économiques, le comportement d'achat des consommateurs est un processus complexe qui trouve son origine dans la collecte et l'analyse de toutes les informations accessibles sur le produit à acheter (matières premières, système de production, niveau de qualité, prix et placement). Cela forme chez les individus ou les groupes d'individus ce qu'on appelle l'intention d'achat qui se transforme (ou non) en décision d'achat finale, et en communications interpersonnelles connexes, ayant le pouvoir d'influencer le comportement d'achat d'autres consommateurs potentiels. Ces facteurs multidimensionnels influent toujours sur les stratégies de « marketing mix » mises en œuvre par les opérateurs économiques pour préserver ou accroître leurs parts de marché. **Ce** que veulent les consommateurs, **la façon** dont le produit **répond ou non** à leurs attentes, **la façon** dont les caractéristiques du produit **sont perçues** par les clients potentiels ou réels, **la façon** dont le produit **se distingue** des articles similaires des concurrents et **la façon** dont les producteurs ou les vendeurs **communiquent avec leurs clients** au sujet du produit sont des leviers essentiels pour déterminer le succès d'une entreprise sur un marché spécifique. Les recherches menées dans le cadre du projet Welfare Quality® (4) montrent que le bien-être des animaux est reconnu comme un élément de différenciation des produits et donne des notions plus larges de la qualité. Il est également identifié comme un engagement éthique et de qualité des fournisseurs de denrées alimentaires envers leurs consommateurs.

Les résultats de l'enquête sont interprétés à la lumière de ce préambule dans la Figure 5. La majorité des sondés (28 sur 47) ont déclaré un niveau « moyen » de sensibilisation exprimé par la société civile dans leur pays (**question 14**), mais il y avait aussi une partie substantielle de Membres montrant la présence d'un niveau « élevé » ou « faible » de sensibilisation.

Il est intéressant de noter que la plus grande partie des Membres ayant répondu avec un « haut niveau de sensibilisation » sont regroupés dans les zones géographiques de l'Europe du Nord et de l'Ouest (7 sur 8), tandis que les Membres ayant un « faible niveau de sensibilisation » sont principalement inclus dans les zones de l'Europe du Sud, de l'Asie occidentale et centrale (9 sur 11).

Figure 5. Nombre de Membres de l'OMSA ayant répondu par niveau de sensibilisation et par zone géographique



Ce faible niveau de sensibilisation était surreprésenté dans les mêmes zones géographiques où, selon les réponses à la question 12, les Autorités compétentes présentent des lacunes ou des manques majeurs dans la mise en œuvre des normes du *Code terrestre* relatives au bien-être des animaux pendant le transport : 13 des 21 Membres présentant des lacunes ou des manques importants se trouvent en Europe du Sud, en Asie occidentale et centrale, tandis que seulement trois sur 21 se trouvent en Europe du Nord et de l'Ouest. Cela pourrait être considéré comme une confirmation supplémentaire du fait que la présence d'un soutien de la société civile est étroitement liée à la capacité effective de mise en œuvre des normes du *Code terrestre* sur le bien-être animal, étant donné que cela doit nécessairement passer par la sensibilisation, la communication, l'éducation et la formation **(8)**.

Ceci est également cohérent avec les réponses aux **questions 15 et 16**, qui visaient à déterminer si la sensibilisation de la société civile aux questions de bien-être animal pendant le transport pouvait influencer le choix des consommateurs et des opérateurs commerciaux et, par conséquent, faciliter l'application des normes de l'OMSA. En fait, 23 Membres sur 47 étaient d'accord avec cette hypothèse, en particulier en ce qui concerne l'influence possible sur les opérateurs commerciaux (question 16), tandis qu'une faible proportion de Membres (16 sur 47) étaient d'accord sur le fait que la sensibilisation de la société civile aux questions de bien-être animal pendant le transport pourrait également entraîner des répercussions sur les choix des consommateurs (question 15). De nombreux Membres étaient cependant « neutres » à l'égard de ces deux questions (21 à la question 15 ; 15 à la question 16). Dans les deux cas, l'Europe du Sud semble être la région la plus sceptique quant aux effets positifs possibles de la sensibilisation de la société civile sur la mise en œuvre de mesures visant à protéger le bien-être des animaux pendant le transport à longue distance (cinq réponses « pas d'accord » sur dix à ces deux questions provenaient de cette région). L'Europe du Nord et de l'Ouest sont plus en accord avec cette approche (17 réponses sur 30 dans ces régions).

Symétriquement à la sensibilisation de la société civile se trouve l'attention portée au niveau de sensibilisation exprimé par les opérateurs commerciaux à l'égard de leur rôle et de leurs responsabilités en matière de protection des animaux pendant le transport longue distance par voie terrestre et maritime. D'après les réponses fournies à la **question 17**, les entreprises de transport d'animaux apparaissent comme la catégorie la plus pertinente (45 % des sondés, soit 21 sur 47, les considèrent comme très conscients de leur rôle et de leurs responsabilités en matière de protection des animaux transportés), tandis que le niveau de sensibilisation exprimé par les agriculteurs, les exportateurs, les agents d'affaires ou d'achat/vente et les fabricants de camions d'animaux est considéré comme majoritairement moyen.

Les résultats étaient différents en ce qui concerne les profils professionnels des personnes qui travaillent avec les animaux pendant le transport, tels que les conducteurs, les préposés aux animaux et les responsables et le personnel des points

de repos. Les sondés considèrent que le niveau de conscience qu'elles ont de leur rôle et de leurs responsabilités pour assurer le bien-être des animaux à chaque étape du transport terrestre et maritime est moyen-élevé.

Le questionnaire a également recueilli des informations sur les initiatives déjà en place chez les Membres pour accroître le niveau de sensibilisation de la société civile et des opérateurs économiques au bien-être animal (**question 18**). La majorité des Membres ont donné une réponse positive (seuls 16 sur 47 ont répondu « non » à la mise en place d'initiatives visant à accroître le niveau de sensibilisation de la société civile et des opérateurs économiques).

Les Membres qui organisent des activités de sensibilisation se répartissent assez équitablement entre les différentes zones géographiques, même si elles sont légèrement plus fréquentes en Europe du Nord et de l'Ouest (11 sur 15).

Les campagnes de sensibilisation sont principalement organisées par les Autorités compétentes (11 sur 31), les Autorités compétentes, les ONG, les médias et les réseaux sociaux (14 sur 31) et les ONG, les médias et les réseaux sociaux (6 sur 31).

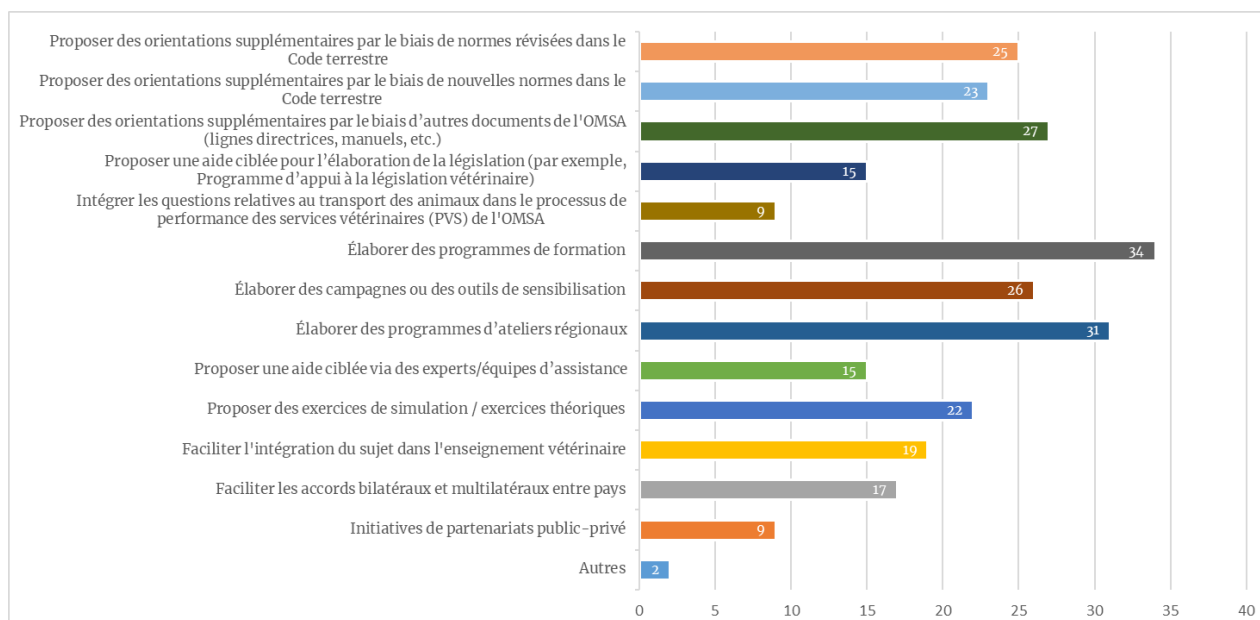
Ces initiatives visent surtout à augmenter :

- les contrôles par les Autorités compétentes et l'application de sanctions plus sévères ou de condamnations pénales
- les mesures de protection adoptées par les opérateurs économiques avant le départ et pendant le transport à longue distance comme conséquence d'un changement culturel dans toute la chaîne de production.

Il convient de souligner que 31 % des sondés qui ont indiqué la portée de l'initiative en place (9 sur 29) ont déclaré qu'ils avaient décidé d'arrêter définitivement le transport d'animaux sur de longues distances par la loi dans le pays ou dans la région.

Question 19. La question finale posée aux Membres de la Région Europe concernait l'indication de toute action ou activité possible de l'OMSA pour aider les Autorités compétentes à mettre en œuvre ou à gérer plus efficacement les normes et les exigences relatives au transport des animaux (Figure 6).

Figure 6. Nombre total par type d'action ou d'activité possible de l'OMSA pour aider les Autorités compétentes



À cet égard, 39 Membres ont suggéré d'élaborer des programmes de formation ou des ateliers régionaux ou de proposer des exercices de simulation ou sur table et de faciliter l'intégration du sujet dans les programmes d'enseignement vétérinaire. Ce résultat, même s'il était prévisible, ne doit pas être sous-estimé. Il prouve la nécessité d'interventions urgentes et ciblées de renforcement des capacités visant à accroître l'efficacité des contrôles effectués par les Services vétérinaires sur le bien-être des animaux pendant le transport.

Sur les 39 Membres mentionnés ci-dessus, 15 appartiennent à l'Europe de l'Est et du Sud, 13 à l'Europe du Nord et de l'Ouest, et 11 à l'Asie occidentale et centrale.

La demande formulée par 34 Membres à l'OMSA pour des orientations supplémentaires par le biais de normes révisées dans le *Code terrestre* ou l'élaboration de nouvelles normes supplémentaires ou par le biais d'autres documents de l'OMSA, peut être considérée comme cohérente et complémentaire avec le besoin de formation spécifique qui vient d'être illustré.

En fait, parallèlement à d'autres interventions de renforcement des capacités, des orientations supplémentaires de l'OMSA dans ce domaine pourraient faciliter le rôle de ses Membres dans la protection des animaux transportés dans la Région. La répartition géographique des Membres exprimant les deux macro-besoins est assez similaire en ce qui concerne l'Europe de l'Est et du Sud (16 sur 34) et l'Asie occidentale et centrale (10 sur 34). Pour l'Europe du Nord et de l'Ouest, le besoin d'orientations supplémentaires est moins perçu que le besoin d'activités de formation (seuls 8 Membres sur 34 ont reconnu ce besoin).

La question du développement de campagnes de sensibilisation se pose surtout en Europe de l'Est et du Sud (13 sur 26), et moins en Europe du Nord et de l'Ouest (9 sur 26) et en Asie occidentale et centrale (4 sur 26).

Vingt-deux (22) Membres ont indiqué deux des activités au moyen desquelles l'OMSA peut aider les Membres : i) l'assistance ciblée pour le développement de la législation et ii) l'assistance ciblée par des experts/équipes d'assonance. La plupart des Membres qui expriment ces besoins (17 sur 22) sont originaires d'Asie occidentale et centrale (5 sur 17), et d'Europe de l'Est et du Sud (8 sur 17).

En ce qui concerne le soutien de l'OMSA au processus de mise en place d'accords bilatéraux et multilatéraux entre pays, 17 sondés ont exprimé un tel besoin, et en particulier ceux appartenant à l'Europe de l'Est et du Sud (9 sur 17) et à l'Europe du Nord et de l'Ouest (6 sur 17).

Neuf Membres ont identifié comme activités possibles de l'OMSA l'intégration des questions relatives au transport des animaux dans le Processus PVS d'évaluation de la performance des Services vétérinaires et la promotion des initiatives de partenariat public-privé.

CONCLUSIONS

On ne dispose pas de données détaillées sur les animaux transportés depuis et vers la Région Europe, mais des milliards de bovins, de porcins, de volailles, d'ovins, de caprins et d'équidés ont été échangés et transportés dans la Région Europe. Ces animaux sont principalement transportés pour l'abattage, l'engraissement et la reproduction. Des considérations économiques (libre-échange, libre-concurrence, spécialisation des systèmes de production), ou culturelles (préférences des consommateurs, considérations religieuses) motivent le transport du bétail sur de longues distances **(3)**. Le transport est certainement un moment critique en ce qui concerne le bien-être des animaux ; il implique deux types d'actions différentes, les déplacements directs et la contention : aucune de ces actions ne fait partie de l'expérience normale d'un animal, elles peuvent donc être de grands facteurs de stress. Les animaux sont forcés de monter dans un véhicule qu'ils n'ont jamais vu auparavant, souvent par des personnes inconnues, parfois mélangés à des animaux inconnus, soumis à des vibrations et autres sensations qu'ils n'ont jamais connues. Cela est particulièrement évident pour les transports longue distance, lorsque ces conditions « nouvelles » durent longtemps et peuvent être associées à d'autres sensations désagréables comme la faim, la soif, l'épuisement, le manque d'espace et de repos pendant le transit, l'inconfort thermique et, en général, la peur. Tous ces éléments contribuent au piètre bien-être des animaux transportés, et ils augmentent également la sensibilité aux infections et l'excrétion d'agents infectieux chez les animaux déjà infectés **(2)**. L'OMSA reconnaît l'importance de ce moment délicat, chaque fois qu'il se produit au cours de la vie des animaux transportés pour différentes raisons, et identifie clairement comme problème principal, qui pourrait menacer la gestion correcte d'un transport longue distance, le fait qu'un certain nombre d'acteurs différents pourraient être impliqués dans le processus, souvent dans différents pays.

L'OMSA est l'organisation internationale qui produit des normes communément reconnues, énonçant les fondements scientifiques sur lesquels le bien-être des animaux doit être assuré. Ces normes sont approuvées par différents pays, dotés de législations différentes, et par différentes parties prenantes, aux intérêts différents. Le transport longue distance est peut-être la situation dans laquelle le rôle de l'OMSA en tant qu'organisation de référence commune est le plus évident et le plus utile, notamment en ce qui concerne le bien-être des animaux. L'OMSA devrait favoriser l'émergence d'un sens de la responsabilité collective parmi tous les acteurs de la chaîne de transport, ainsi qu'une communication et une coordination efficaces entre les responsables de la réduction du risque de détérioration du bien-être animal, sur la base de cadres réglementaires adéquats. En outre, les données et les informations disponibles pourraient permettre à l'OMSA d'orienter les stratégies, d'analyser et d'anticiper les priorités, les besoins, les lacunes et les limites des Membres de l'OMSA en matière de bien-être animal pendant le transport, afin de fournir de façon croissante, également par l'intermédiaire des Représentations régionales et sous-régionales de l'OMSA, i) un soutien technique approprié aux Membres de l'OMSA pour la mise en œuvre des normes relatives au bien-être animal du *Code terrestre*, y compris la fourniture d'outils pertinents pour le développement, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la législation vétérinaire en matière de bien-être animal ; ii) des programmes d'éducation ciblés et appropriés, basés sur des méthodologies modernes efficaces, pour renforcer les compétences des Autorités compétentes et des acteurs clés impliqués dans le transport des animaux.

Sur la base des résultats obtenus à partir du questionnaire, il convient de souligner certains aspects critiques relatifs à la mise en œuvre effective des normes de l'OMSA relatives au bien-être des animaux pendant le transport :

- bien que la grande majorité des Membres de l'OMSA déclarent avoir mis en place une législation « généralement alignée » sur les normes du *Code terrestre*, il existe encore de nombreux Membres dans la Région dans lesquels certaines exigences cruciales ne sont pas incluses (par exemple, les responsabilités spécifiques définies et la formation ou l'expérience pratique documentée obligatoire pour les personnes en charge des animaux) ;
- l'accès aux lignes directrices et autres documents non législatifs pour tous les Membres de l'OMSA pourrait être extrêmement utile pour permettre l'application de la législation existante. Conformément à ce qui est demandé par les sondés, des orientations supplémentaires de l'OMSA dans ce domaine pourraient faciliter le rôle de ses Membres dans la protection des animaux transportés ;
- les plans de voyage et les plans d'urgence font généralement partie de la législation spécifique sur le bien-être des animaux pendant le transport. Le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des exigences légales concernant le transport des animaux sont régulièrement effectués par l'Autorité compétente ou d'autres organismes de certification ; de plus, la majorité des Membres de l'OMSA déclarent avoir des réglementations spécifiques pour l'inspection des animaux, l'approbation des moyens de transport et l'approbation des installations ; une analyse plus détaillée pourrait évaluer le niveau d'application des outils et actions de contrôle mentionnés ci-dessus et

identifier les Membres dans lesquels ceux-ci devraient encore être mis en place et définir des méthodes de mise en œuvre efficaces (par exemple, jumelage, formation, apprentissage en ligne) ;

- près de la moitié des Membres de l'OMSA ayant répondu déclarent la présence de lacunes importantes en matière de budget ou de ressources disponibles et de personnel formé, nécessaires à la mise en œuvre effective des normes de l'OMSA sur le bien-être animal, même si celles-ci sont incluses dans la législation obligatoire. Ce résultat prouve la nécessité d'interventions urgentes et ciblées de renforcement des capacités visant à accroître l'efficacité des contrôles effectués par les Services vétérinaires sur le bien-être des animaux pendant le transport ;
- en particulier dans certaines zones géographiques, des efforts sont nécessaires pour sensibiliser les parties prenantes impliquées dans les questions de bien-être animal pendant le transport. La sensibilisation des consommateurs et des transporteurs devrait constituer un puissant levier pour renforcer le processus de mise en œuvre effective des normes de l'OMSA en matière de bien-être animal ;
- une formation et des conseils supplémentaires de l'OMSA dans ce domaine pourraient faciliter le rôle des Autorités compétentes des Membres dans la protection des animaux transportés dans la Région.

RÉFÉRENCES

1. Broom D.M. (2005). The effects of land transport on animal welfare. *Rev. Sci. Tech. Office International des Epizooties*, 24, 683 – 691.
2. EFSA. (2004). Opinion of the Scientific Panel on Animal Health and Welfare on a request from the Commission related to the welfare of animals during transport (Question N° EFSA-Q-2003-094) adoptée le 30 mars 2004. *The EFSA Journal* 44: 1-36
3. Massot A., Negre F., Vinci C. and Dinkel T. (2021). Patterns of Livestock Transport in the EU and to Third Countries. research for ANIT Committee, European Parliament report No. PE 690.883.
4. Welfare Quality®. “Marketing Farm animal welfare”
http://www.welfarequality.net/media/1041/fact_sheet_marketing_farm_animal_welfare_final.pdf (consulté le 5 septembre 2022).
5. Organisation mondiale de la santé animale (OIE) (2008). Compte-rendu de la deuxième Conférence mondiale sur le bien-être animal « Pour une application effective des normes de l’OIE » Le Caire, Égypte, 20-22 octobre 2008.

<https://www.oie.int/2021/03/proceedings-2008> PDF. (consulté le 6 septembre 2022).
6. Organisation mondiale de la santé animale (OIE) (2012a). Proceedings of the third OIE Global Conference on Animal welfare: Considerations and approaches to animal welfare policy (K. Schneider). Kuala Lumpur, Malaisie, 6-8 novembre 2012.

<https://www.oie.int/fileadmin/eng/AW2012/abstracts/Karen%20Schneider.pdf> (consulté le 6 septembre 2022).
7. Organisation mondiale de la santé animale (OIE) (2012b). Proceedings of the third OIE Global Conference on Animal welfare: Strategies and tools to strengthen good veterinary governance, including the role of OIE animal welfare focal points (G. Molomo). Kuala Lumpur, Malaisie, 6-8 novembre 2012.

<https://www.woah.org/fileadmin/eng/AW2012/rapports/5.3.%20Molomo.pdf>. (consulté le 6 septembre 2022).
8. Organisation mondiale de la santé animale (OIE) (2018). Rapport du Forum mondial de l’OIE sur le bien-être animal. « Accompagner la mise en œuvre des normes de l’OIE ». Paris, France, 28-29 mars 2018.
<https://www.oie.int/app/uploads/2021/03/a-report-1st-aw-global-forum.pdf> (consulté le 6 septembre 2022).
9. Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) (2022). Transport d’animaux par voie aérienne. Chapitre 7.4 dans le *Code sanitaire pour les animaux terrestres*, OMSA, Paris, France. Disponible à l’adresse :
https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chapitre_aw_air_transpt.htm (consulté le 5 septembre 2022).
10. Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) (2022). Transport d’animaux par voie terrestre. Chapitre 7.3 dans le *Code sanitaire pour les animaux terrestres*, OMSA, Paris, France. Disponible à l’adresse :
https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chapitre_aw_land_transpt.htm (consulté le 5 septembre 2022).
11. Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) (2022). Transport d’animaux par voie maritime. Chapitre 7.2 dans le *Code sanitaire pour les animaux terrestres*, OMSA, Paris, France. Disponible à l’adresse :
https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/?id=169&L=1&htmlfile=chapitre_aw_sea_transpt.htm (consulté le 5 septembre 2022).