



# **Guide des bonnes pratiques pour le transport des volailles**



**COMMISSION EUROPEENE**

Direction générale pour la santé et de la sécurité alimentaire  
Direction G — Gestion de crise dans les domaines alimentaires, des animaux et des plantes  
Unité G.2 — Bien-être et santé animale

*Contact:* Denis Simonin

*E-mail:* SANTE-CONSULT-G2@ec.europa.eu

*Commission Européenne  
B-1049 Bruxelles*

# **Guide des bonnes pratiques pour le transport des volailles**

## Information légale

Ce document a été élaboré pour la Commission Européenne, cependant ce document ne reflète que les opinions des auteurs, et la Commission ne peut pas être tenue pour responsable pour quelque usage qui pourrait être fait des informations contenues.

Plus d'information sur l'Union Européenne est disponible sur Internet (<http://www.europa.eu>).

***EUROPE DIRECT is a service to help you find answers  
to your questions about the European Union***

Freephone number (\*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(\* ) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you)

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2018

---

PDF

ISBN:978-92-79-87146-7

doi: 10.2875/66611

EW-BI-18-004-FR-N

---

© European Union, 2018

La reproduction est autorisée sous réserve de citer la source.

## ***Remerciements***



## ***Correspondance***

Tout courrier en lien avec ce projet doit être adressé par e-mail à :

[hans.spolder@wur.nl](mailto:hans.spolder@wur.nl)

## ***Citation***

Veillez désigner ce document sous le nom de : Consortium du Projet des Guides pour le Transport d'Animaux (2017). « Guide des bonnes pratiques pour le transport des volailles »



# Contenu

0.	Introduction.....	8
0.1	Approche et remerciements.....	8
0.2	But de ce guide .....	11
0.3	Principaux risques pour la protection animale pendant le transport des volailles...11	
0.4	Mesures réalisées sur des animaux .....	12
0.5	Structure du guide .....	13
0.6	Liste de définitions .....	14
1.	Aspects Administratifs.....	15
1.1	Introduction .....	15
1.2	Administration .....	16
1.3	Compétence et formation .....	17
1.4	Responsabilité.....	18
2.	Planification et préparation du transport.....	21
2.1	Introduction .....	21
2.2	Planification du transport .....	21
2.2.1	Durée du transport.....	22
2.2.2	Plans de contingence .....	23
2.3	Moyens de transport.....	27
2.3.1	Conception et maintenance du véhicule .....	28
2.3.2	Attribution d'espace.....	30
2.4	Préparation en lien avec les animaux.....	31
2.4.1	Préparation des animaux pour le transport .....	31
2.4.2	Aptitude au transport .....	32
3.	Manipulation et chargement des animaux.....	33
3.1	Introduction .....	33
3.2	Infrastructures de chargement .....	34
3.3	Manipulation lors du chargement .....	34
4.	Transport .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1	Introduction .....	38
4.2	Conduite .....	40
4.3	Eau, aliment et temps de repos .....	40
4.4	Urgences .....	41
5.	Déchargement .....	43
5.1	Introduction .....	43
5.2	Conception de l'aire de déchargement .....	43
5.3	Soins aux animaux lors du déchargement .....	44
5.4	Biosécurité, nettoyage et désinfection .....	45
	Références .....	47

## 0. Introduction

L'UE apporte depuis 1991 un cadre légal commun pour le transport des animaux, mis à jour par la [Réglementation \(CE\) 1/2005](#) sur la protection des animaux durant le transport, désignée ci-après par « **la Réglementation** ». Elle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et a pour but de créer une situation d'égalité pour les opérateurs, tout en assurant une protection suffisante des animaux transportés. Le contenu et l'impact de la Réglementation ont fait l'objet d'un Avis scientifique de la part de l'Autorité européenne de sécurité des aliments ([EFSE, 2011](#)), suivi en 2011 par un rapport d'impact de la Commission au Conseil et au Parlement européen ([Anon., 2011](#)). Dans ce rapport, trois recommandations clés ont été formulées.

1. La Réglementation a eu un impact bénéfique sur la protection des animaux pendant le transport, mais la situation **peut encore être améliorée** ;
2. **Amender** la Réglementation **n'est pas l'approche la plus adaptée** pour régler les problèmes identifiés ;
3. La Commission considère que **l'adoption de guides des bonnes pratiques** permet de mieux gérer l'écart entre les dispositions de la législation et les preuves scientifiques disponibles.

La Commission européenne a salué la production de « guides simples et clairs pour déterminer le bien-être pour le transport » préparés par des groupes de parties prenantes pour les [bovins](#) en 2012, puis les [chevaux](#) et les [porcs](#) en 2016. Il a ensuite été considéré important d'étendre cette approche pour prendre en compte tous les aspects du bien-être animal au cours du transport.

### 0.1 Démarche et remerciements

Ce guide a été produit dans le cadre du projet de Guides pour le Transport d'Animaux, commandé par DG SANTE sous le contrat SANCO/2015/G3/SI2.701422. Le projet a débuté le 10 mai 2015. **Son principal objectif était de développer et de diffuser les bonnes pratiques et les pratiques améliorées du transport d'animaux d'élevage.** La première année du projet a posé les bases de ce Guide, à travers des recherches documentaires étendues et les résumés de nombreuses pratiques disponibles qui en ont résulté. Ces résumés de pratiques proposées sont disponibles sur le site des Guides pour le Transport d'Animaux : <http://animaltransportguides.eu/fr> Un rapport a été effectué pour chacune des cinq espèces d'animaux d'élevage (porcins, volaille, équidés, ovins et bovins). Ces listes très larges et diverses ont été étudiées et en grande partie retravaillées au cours de la deuxième année pour produire les cinq Guides des bonnes pratiques existants. Ce processus a demandé une consultation importante des parties prenantes.

La première étape du passage d'une liste de pratiques à une ébauche d'un Guide de bonnes pratiques s'est déroulée au niveau des états membres. Des équipes constituées de partenaires académiques de deux pays par espèce (les « **Binômes de Pays** ») ont piloté le processus.



- ✓ Ovins : Espagne et Roumanie
- ✓ Volaille : Grèce et France
- ✓ Porcins : Italie et France
- ✓ Équidés : Italie et Pays-Bas
- ✓ Bovins : Royaume-Uni et France



Les partenaires académiques ont identifié les pratiques qui respectent les législations actuelles de l'UE (« **Bonnes Pratiques** ») et les pratiques qui aspirent à faire mieux (« Pratiques améliorées allant au-delà de la législation de l'UE » ou plus simplement « **Pratiques améliorées** »). Les partenaires ont ensuite demandé aux groupes nationaux de parties prenantes dans leurs propres pays de réfléchir à ces suggestions de bonnes pratiques et de pratiques améliorées. Une méthode itérative dite de Delphi avec une collecte anonyme des opinions a été utilisée pour aider ce processus et arriver à un consensus. Plus de 100 parties prenantes, représentant une grande diversité de participants, ont pris part à cette étape. En majorité, les parties prenantes ont indiqué qu'elles étaient des éleveurs (19 individus), des transporteurs (27), des personnels d'abattoir (13), des ONG (12) et des autorités compétentes (27). Des représentants du commerce d'animaux, d'universités et de constructeurs automobiles ont également pris part à cette consultation. Toutes les discussions se sont tenues dans la langue nationale de l'État membre concerné. Cette méthode de Delphi a eu pour résultat final cinq « Ébauches de Guides des Bonnes Pratiques » Elles n'ont pas été publiées, mais ont servi de base aux Guides finaux.

Les Guides finaux pour chacune des cinq espèces d'animaux d'élevage ont été développés grâce à une deuxième consultation pour arriver à un consensus au niveau européen, à l'aide de « **Focus Groups** » (groupes d'échanges thématiques). Ces focus groups avaient une base internationale : il a été demandé aux délégués de représenter des connaissances, de l'expérience et des opinions dépassant le cadre de leur propre pays. Le Tableau 0.1 ci-dessous décrit la composition de ces cinq focus groups.

**Tableau 0.1** Composition des Focus Groups internationaux, impliqués dans la production des Guides des Bonnes Pratiques finaux. Les chiffres indiquent le nombre de représentants par catégorie de partie prenante.

	Ovins	Volaille	Porcins	Équidés	Bovins	Total
<b>Éleveurs</b>	3	5	3	1		12
<b>Constructeurs automobiles</b>			2			2
<b>Représentants du commerce d'animaux</b>	1				2	3
<b>Transporteurs</b>		3	2	3	5	13
<b>Abattoirs</b>	2	5		1		8
<b>Vétérinaires officiels</b>		2	1	2	2	7
<b>Zootechniciens</b>	2	3	2	2	2	11
<b>Organisations de protection animale</b>	2	3	2	4	5	16
<b>Total</b>	10	21	12	13	16	<b>72</b>

Une première série de réunions entre les cinq focus groups a été organisée fin mai 2016. C'est pendant ces réunions que les partenaires académiques ont présenté les ébauches des guides. Une feuille de route pour la création des versions finales, à partir des ébauches des guides, a été décidée avec les parties prenantes. Chaque focus group a organisé des réunions à Bruxelles, afin de discuter et d'arriver à un consensus dans la formulation de chaque pratique à inclure dans les Guides finaux. Les groupes concernant différentes espèces avaient un nombre différent de réunions. Les dernières se sont tenues en mars 2017.

Afin de soutenir et d'aider au processus d'écriture, l'équipe du projet de Guides pour le Transport d'Animaux a créé une « **Plateforme des parties prenantes** ». Pendant les deux premières années, ce groupe de personnes a émis des conseils sur la manière de résoudre les problèmes de chacun des guides pour les cinq espèces. La Plateforme était constituée de représentants de 13 organisations internationales ou groupes de parties prenantes : l'Organisation mondiale du transport routier (IRU), la Fédération Vétérinaire Européenne (FVE), l'Eurogroupe pour les animaux, Copa-Cogeca, l'Association des transformateurs de volaille et du commerce de volaille (AVEC), l'Organisation des éleveurs allemands (ADT), Eyes on Animals, le ministère irlandais de l'Agriculture, le constructeur automobile Pezzaioli, l'Union Européenne du Commerce du Bétail et des Métiers de la Viande (UECBV), le Forum européen des éleveurs d'animaux d'élevage (EFFAB), l'Organisation des transporteurs allemands (BDT) et le ministère grec de l'Agriculture. La Plateforme s'est réunie 5 fois à Bruxelles en deux ans.

En lien avec le développement des cinq Guides, les Focus Groups par espèce et la Plateforme des Parties prenantes ont choisi 17 sujets qui méritaient une attention toute particulière. Les pratiques des domaines en question ont été réunies dans 17 « **Fiches techniques** » (ou « Fact sheets »), dont le but était de résumer et d'illustrer, de manière accessible, les aspects les plus importants du transport ou les catégories les plus vulnérables d'animaux. 3 Fiches techniques furent produites en lien avec l'actuel Guide Volailles : **Préparer le camion, le conducteur et charger les volailles ; Ramasser les poulets de chair et Ramasser les poules pondeuses de réforme**. Ces trois sujets, et ceux en lien avec les autres Guides, sont publiés dans huit langues européennes.



Les cibles de ces fiches techniques sont les éleveurs, les conducteurs, les vétérinaires locaux et le personnel d'abattoir. Les cibles des Guides de bonnes pratiques sont les organisateurs de transport, les autorités compétentes et les responsables politiques. Les Guides et les fiches techniques sont accessibles sur le site du projet : <http://animaltransportguides.eu/fr/>.

Le développement des fiches techniques et des Guides n'aurait pas été possible sans les débats très constructifs au niveau international et national avec les nombreuses parties prenantes mentionnées plus haut. **Leur aide au cours de ce processus a joué un rôle**

**essentiel et les auteurs les remercient pour leur temps et leurs connaissances, qui ont contribué à l'écriture des Guides.**

## 0.2 But de ce guide

Ce présent Guide des Bonnes Pratiques a pour but d'**améliorer la protection des animaux** pendant le transport en **proposant des outils pratiques** pour respecter les exigences de la Réglementation et de proposer des pratiques améliorées qui vont au-delà de cette législation.

Ce document se réfère principalement aux pratiques liées aux **poussins d'un jour**, aux **poulettes**, aux **poulets de chair**, aux **poules en fin de pontes** (*Gallus gallus*) et aux **dindes** (*Meleagris palopavo*). Ces pratiques peuvent aussi s'appliquer aux autres types de volailles comme les canards, les oies, les cailles et les pigeons. Cependant le lecteur doit être conscient que, si des principes similaires restent applicables, des adaptations peuvent être nécessaires à cause des besoins spécifiques de chaque espèce.

Le bon déroulement du transport est important pour le confort et le bien être des volailles. Ce guide décrit des pratiques qui ont pour objectif d'aider les entrepreneurs à améliorer la qualité du transport des animaux, en accord avec la Réglementation, pour limiter le stress des animaux et promouvoir leur protection.

Les pratiques de ce guide se basent sur des connaissances scientifiques, des publications scientifiques et sur l'expérience et les informations recueillies auprès des parties prenantes. Aucune distinction par source n'est appliquée, à moins qu'elle ne soit considérée comme utile pour une meilleure compréhension ou pour une vérification de la source. Elles peuvent être utilisées pour développer des directives spécifiques à une entreprise ou pour des Procédures Opérationnelles Permanentes pour les transporteurs ou autres parties prenantes, ou comme source de référence pour une gestion du transport fonctionnelle et respectueuse du bien-être animal.

**Ce document n'a pas de valeur réglementaire** et n'affecte pas les dispositions de la législation de l'UE en matière de transport d'animaux, ou d'autres législations concernant ce sujet. Il n'engage pas la Commission européenne. Seule la Cour de Justice de l'Union Européenne est compétente pour interpréter le droit de l'Union. Le lecteur est donc invité à **consulter ce guide en lien avec les exigences de la législation** et à se référer, si nécessaire, aux autorités compétentes.

## 0.3 Principaux risques pour la protection animale pendant le transport des volailles

Durant le transport, plusieurs aspects sont importants à considérer afin d'assurer le confort et le bien être des volailles, et différent selon le type d'animaux (poussins, poules en fin de ponte, poulets de chair).

Une attention spécifique doit être apportée lors du ramassage des poules en fin de ponte pour éviter les fractures osseuses. (Voir 3.3 Manipulation lors du chargement). Comme les dindes sont lourdes à porter, il est essentiel de les attraper correctement et soigneusement (Voir 3.3 Manipulation lors du chargement). Un autre aspect important est de s'assurer du bon fonctionnement des systèmes de ventilation, comme il est essentiel de protéger les oiseaux adultes du stress lié chaleur ou au froid lors du transport, qui peut en particulier avoir un impact sur les poules déplumées (Voir 4. Transport). Le contrôle de la température atmosphérique est aussi important pour les poussins. Par exemple, un mauvais contrôle de la ventilation des « boîtes de transport des poussins » peut engendrer de la mortalité par hypothermie. Les restrictions en eau et en aliment durant le transport peuvent aussi avoir un impact, spécialement chez les oiseaux adultes. Les poules en fin de ponte sont souvent transportées plus de 12 heures. Selon la météo, le transport peut vraiment être stressant pour ces volailles. Ces restrictions ont aussi un impact négatif sur les poulets même si la durée du transport est plus courte.

## 0.4 Mesures réalisées sur des animaux

Le but final de bonnes conditions de transport devrait être de préserver le bien-être des animaux, **afin qu'ils soient en bonne santé et en bon état physique quand ils arrivent à destination**. De nombreuses suggestions sur ce que ces conditions doivent être sont disponibles dans la législation actuelle, dans les guides existants sur l'aptitude au transport, la plupart des plans d'assurance qualité et le présent guide. Ils donnent des conseils sur les densités et la distribution d'eau et d'aliment aux animaux. Ces conseils se basent sur des années d'expérience ou sur des recherches approfondies, qui ont identifié les risques que le non-respect de ces conseils peut entraîner.

Il est important de comprendre que les recommandations basées sur des « **conditions** » (moyens mis en œuvre : les ressources du camion ou la manipulation et la gestion des animaux par les opérateurs) **ne garantissent pas forcément le bien-être des animaux** : elles conseillent simplement sur la manière de maximiser les chances d'assurer le bien-être de l'animal. L'effet que les conditions de transport ont sur le bien-être en lui-même est influencé par d'autres facteurs, car beaucoup des conditions (recommandées) interagissent entre elles. **Les mesures réalisées sur des animaux (ABM, Animal-Based Measures)** sont des mesures qui incluent le comportement, les signes cliniques de maladie, la mortalité, l'apparence des plumes, etc. Les ABM peuvent être interprétées comme des indicateurs directs du bien-être des animaux avant, durant et après le transport.

**Avant le transport, les ABM aident à évaluer l'aptitude des animaux** au transport. Au chapitre 2.4.2 Aptitude au transport, les plus communes sont mentionnées. Une seconde raison d'observer les animaux en caisse avant le chargement est d'obtenir des informations sur les pratiques de ramassage. Il y a un intérêt économique à améliorer le bien-être durant le ramassage, et les mauvaises sont associées à un grand nombre d'animaux avec un membre coincé (aile, patte, tête), les pattes écartées ou sur le dos (Jacobs et al., 2016). Ce sont des signes que ces oiseaux ont été attrapés brusquement ou que les conteneurs ont été empilés incorrectement. On obtient donc des animaux qui

éprouveront de la douleur ou de l'inconfort tout au long du transport, et qui pourront même en mourir.

**Durant le transport, l'évaluation des ABM est plus difficile.** Les volailles sont transportées en nombre important dans des caisses, des conteneurs ou des boîtes à poussins, ce qui rend l'inspection individuelle de chaque animal impossible. Cependant beaucoup de camions sont équipés de **portes d'accès sur les côtés**, et d'autres ont un passage au milieu pour améliorer le flux d'air, ce qui peut aussi permettre aux conducteurs de voir la plupart des oiseaux au centre du camion (Eyes on Animals, 2017). Si ce passage n'est pas présent les oiseaux du centre du camion ne peuvent pas être observés. Cependant les oiseaux des rangées extérieures peuvent toujours être observés (à condition bien sûr que les bâches latérales du camion ne soient pas utilisées). L'observation durant le transport, i.e. durant les temps de repos du conducteur, peut aider à déterminer si les animaux n'ont pas trop chaud ou trop froid. Les oiseaux qui halètent sont un signe de stress lié à la chaleur, alors que s'ils se blottissent c'est un signe de stress lié au froid. En fonction de la météo et du comportement des oiseaux (i.e. halètement, blottissement), le conducteur peut ajuster l'ouverture des bâches latérales du camion si nécessaire, ou prendre d'autres mesures pour éviter le mal-être ou la mort des animaux.

**Pendant le déchargement les ABM peuvent aider à l'évaluation de la qualité du transport.** En particulier avec le nombre de morts à l'arrivée (DOA) qui fournit des informations qui pourront être utilisées par le transporteur pour améliorer le prochain transport.

## 0.5 Structure du guide

Le transport recouvre toute une **chaîne d'évènements**, de la préparation au déchargement. Pour faciliter l'utilisation de ce guide au quotidien, il sera organisé en six étapes du transport :

1. Aspects administratifs
2. Préparation et organisation
3. Manipulation et chargement des animaux
4. Transport
5. Déchargement des animaux

Les étapes 2 – 5 suivent l'ordre chronologique des activités du transport. La première « étape » a été ajoutée car les aspects administratifs, qui comprennent les compétences du personnel, la formation, etc. sont importants pour l'exécution de la majorité des activités pendant le transport des animaux. Chaque étape est divisée en plusieurs aspects. Ce guide présente pour chacun d'entre eux les « bonnes pratiques » ainsi que les

Les pratiques n'ont pas toutes la même importance en termes de leur impact attendu sur la protection des animaux. C'est pourquoi ce guide propose des sujets qui sont très importants et d'autres qui sont utiles mais moins importants. Les sujets les plus importants seront encadrés tout au long de ce guide.

« pratiques améliorées allant au-delà de la législation de l'UE ». Pour les définitions, voir plus bas.

La version digitale de ce Guide inclut des mots ou des références avec des « **hyperliens** ». En cliquant sur ces liens (en général en utilisant la touche « Ctrl » + clic gauche de la souris), vous accéderez à une autre partie de ce Guide ou à des précisions sur des documents ou des sites web, à condition que de bénéficier d'un accès internet sur votre support de lecture.

## 0.6 Liste de définitions

Dans le cadre de ce guide,

- Les « **bonnes pratiques** » sont définies comme des procédures ou processus qui assurent le respect des exigences des législations ou Réglementations, pour garantir la protection des animaux.
- **Les « Pratiques améliorées allant au-delà de la législation de l'UE »** sont définies comme des conseils supplémentaires, expliquant comme les procédures et les opérations peuvent être améliorées pour aller au-delà des exigences minimum requises pour la protection animale et pour améliorer le bien-être des animaux au cours des périodes et des procédures concernées. Elles seront désignées par « Pratiques améliorées » tout au long de ce document.

En plus des définitions opérationnelles des bonnes pratiques et des pratiques améliorées, la liste ci-dessous explicite les termes de ce document, dont certains peuvent nécessiter une description précise pour éviter toute confusion. Elles ont été tirées de la Réglementation quand celle-ci s'y prête.

<b>Autorité compétente</b>	L'autorité centrale d'un État membre, qui est compétente pour vérifier le bien-être des animaux, ou toute autorité à laquelle elle a délégué cette compétence.
<b>Conteneur</b>	Toutes caisse, boîte, réceptacle ou autre structure rigide utilisé pour le transport des animaux qui n'est pas un moyen de transport
<b>Convoyeur</b>	Personne directement en charge du bien-être des animaux qui les accompagne pendant le transport
<b>Détenteur d'animaux, intervenant ou en charge des personnes en charge des animaux</b>	Toute personne physique ou morale, excepté le transporteur, en charge des animaux ou de leur manipulation de façon permanente ou temporaire.
<b>Dindes</b>	Depuis l'élevage commercial vers l'abattoir
<b>Lieu de destination</b>	Le lieu où les animaux sont déchargés du moyen de transport et attendent au moins 48 heures avant l'heure de départ ou l'abattage

<b>Lieu de départ</b>	Le lieu où les animaux sont chargés dans un moyen de transport à condition qu'ils y aient été hébergés au moins 48 heures avant l'heure de départ.
<b>Long transport</b>	Transport excédant 8 heures, depuis que le premier animal du lot est déplacé
<b>Poules en fin de ponte</b>	Poules pondeuses pour la production d'œufs de consommation, depuis l'élevage commercial vers l'abattoir
<b>Poulets de chair</b>	Depuis l'élevage commercial vers l'abattoir
<b>Poulettes</b>	Poules pondeuses pour la production d'œufs de consommation, depuis l'élevage de poulettes vers l'élevage de production
<b>Poussins d'un jour</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Du couvoir à l'élevage (poulets, dindes, volailles)</li> <li>- Du couvoir à l'élevage de poulettes (poules pondeuses)</li> <li>- Du couvoir aux fermes de reproduction (reproducteurs)</li> </ul>
<b>Transport</b>	L'opération de transport complète, du lieu de départ à l'arrivée, comprenant tous les déchargements, repos et chargements qui ont lieu à des points intermédiaires du trajet.
<b>Transporteur</b>	Toute personne physique ou morale qui transporte des animaux à son compte ou pour le compte d'un tiers.
<b>Véhicule</b>	Moyen de transport muni de roues, propulsé ou tracté
<b>Vétérinaire officiel</b>	Vétérinaire désigné par l'autorité compétente de l'Etat Membre

## 1.Aspects Administratifs

### 1.1 Introduction

**La législation de l'UE exige une série de documents pour le transport d'animaux vivants**, qui doivent accompagner les chargements et peuvent être demandés à tout moment par les autorités compétentes. Une préparation à l'avance des documents demandés **évitera des délais inutiles** et des vérifications supplémentaires des autorités.

De plus, la **bonne tenue des enregistrements** pose les fondations du contrôle de la qualité, elle contribue à la **transparence** et aide à une **évaluation de qualité**. On peut se servir des enregistrements pour souligner ce qui s'est bien passé et identifier les points faibles auxquels il faut remédier. Ce type d'évaluation peut être effectué sur un événement en particulier, tel qu'un trajet simple, mais aussi en accumulant des données au niveau de plusieurs transports. La tenue des enregistrements est indispensable au **maintien et à la promotion de standards adaptés**.

Il est important que les données à enregistrer soient **claires, compréhensibles**, faciles et à rapides à enregistrer. Elles doivent être évaluables de manière objective et être

justifiées et adaptées aux objectifs prévus, par exemple, la protection des animaux transportés. Les enregistrements ne doivent pas être plus longs que nécessaire et ce qui est « nécessaire de savoir » doit prévaloir sur ce qui est « bon à savoir ». Il est plus facile de répondre aux exigences administratives en promouvant et en utilisant des **enregistrements électroniques**. De plus, on peut arriver à une synergie en reliant les enregistrements relatifs au bien-être des animaux aux rapports médicaux et d'hygiène alimentaire.

Les transporteurs doivent avoir sur eux les **documents demandés pendant le transport**. Ces papiers peuvent leur être demandés par les autorités compétentes, soit au cours du transport, soit pendant un transfert ou à l'arrivée.

Les transporteurs et les convoyeurs en charge du transport d'équidés domestiques, d'animaux domestiques de types bovin, ovin, caprin ou porcin sur plus de 65 km doivent notamment être en possession de **certificats d'aptitude professionnelle**. Au sein des États membres de l'UE, ces documents sont en général des qualifications évaluées de manière indépendante, spécifiques à l'espèce et à la durée du transport concernées.

Comme prévu par la Réglementation, les **conducteurs professionnels** et les **convoyeurs** doivent avoir pris connaissance de la législation relative aux sujets suivants :

- transport des animaux,
- physiologie des animaux (en particulier les besoins en eau et en fourrage),
- comportement des animaux et concept de stress,
- aspects pratiques de la manipulation d'animaux,
- impact du type de conduite sur la protection des animaux transportés et sur la qualité de la viande,
- soins d'urgence pour les animaux et considérations sur la sécurité du personnel pendant la manipulation des animaux.

Les conducteurs et les convoyeurs doivent être capables d'appliquer ces connaissances. On considère qu'un manque de connaissances sur ces paramètres est le principal risque d'altération du bien-être des animaux durant le transport.

Les autorités compétentes doivent s'assurer que les dispositions de l'Annexe IV de la Réglementation sont incluses dans un **examen théorique des postulants**. Le contenu et la durée des formations, les qualifications professionnelles à prendre en compte et le type d'examen sont la responsabilité de chaque État membre.

## 1.2 Administration

### Bonnes pratiques pour l'Administration

1. Toutes les personnes transportant des animaux doivent détenir des **documents sur les moyens de transport** détaillant leur origine, leur propriétaire, leur lieu de départ, la date et le lieu de départ, leur lieu d'arrivée prévu et la durée prévue du transport.
2. Les documents suivants peuvent également être nécessaires à l'accompagnement des animaux transportés dans l'UE :



- Une **autorisation du transporteur** pour les trajets supérieurs à 65 km (Type I) et au-delà de 8 heures (Type II).
  - Un **certificat d'aptitude professionnelle** pour les conducteurs et les convoyeurs transportant des volailles.
  - **Certificats médicaux des animaux (quand ils sont demandés, par ex. commerce entre des États membres ou exportation vers des pays hors-UE)**
    - **Information sur la chaîne alimentaire** pour les animaux d'abattage.
3. Les certificats médicaux des animaux et le carnet de bord doivent être remis via l'application électronique TRACES.
  4. Les organisateurs archivent tous les rapports de transport, les certificats médicaux des animaux et les carnets de bord pour chaque transport et les conservent au moins **trois ans**.

### **Pratiques améliorées** pour l'Administration

5. Les moyens de transport donnent des informations sur **la surface utilisable nette** pour chaque étage de chargement.
6. Les données du carnet de bord sont présentées **au format électronique** pour être transmises aux autorités compétentes.
7. La **catégorie des animaux** au sein de l'espèce est indiquée au-dessus de l'espèce (ex : bovins, volailles, équidés).
8. Les informations du transport sont transmissibles en temps réel au Trade Control and Expert System (TRACES) Les informations demandées sur le transport sont :
  - Date et heure du **chargement du premier animal** du chargement à l'endroit de départ.
  - Date et heure du **déchargement du dernier animal** du chargement à l'endroit d'arrivée.
  - **Espèce et nombre** d'animaux du chargement
  - Espèce et nombre d'animaux **blessés et morts** pendant le transport
  - Date et heure de **l'attelage et du dételage** de la remorque. L'équipement doit être monté sur les remorques et non pas sur le véhicule tractant.
  - Le **poids total** estimé du chargement au lieu de départ ou au lieu de chargement.
  - Date, heure et localisation des **lieux de repos** ou de transfert.
9. Les organisateurs des transports doivent conserver les contrats et les carnets de bord dans des archives pendant **au moins 5 ans**.

## **1.3 Compétence et formation**

En général, seuls des travailleurs compétents peuvent prendre en charge un transport d'animaux pour un impact minimal sur le bien-être des animaux. Les qualifications requises (les « compétences »), obtenues grâce à des formations et à de l'expérience en travaillant dans la chaîne de transport d'animaux, permettent à chaque opérateur :

- D'avoir les connaissances nécessaires sur **l'impact** de leur travail sur le stress, la peur **des animaux**, et les blessures qui y sont liées,
- De connaître **l'impact** de leur travail sur la **qualité de la viande** des animaux transportés
- De reconnaître les principaux signes psychologiques permettant de **juger de l'état des animaux** avant le chargement, pendant le chargement et les phases de transport et pendant le déchargement (ex : posture, nervosité et stress, etc.)
- D'**adapter le transport** à des conditions spécifiques (sensibilité au stress et à la mortalité différente selon les races transportées, conditions météorologiques et événements pouvant avoir lieu pendant le transport)
- De connaître les règles de **biosécurité**

#### **Bonnes pratiques** de Compétence et formation

10. Les opérateurs de transport doivent s'assurer que les personnes en charge de la manipulation des animaux d'élevage ont des connaissances de base mais détaillées du comportement des animaux et de leurs besoins physiques (Voir le Chapitre 2.4 Préparation en lien avec les animaux pour un résumé des besoins).

11. Les formateurs doivent faire comprendre aux détenteurs d'animaux les **effets potentiels de leurs actions** sur les animaux sous leur charge.
12. Les opérateurs de transport doivent s'assurer que tout le personnel en lien avec le transport d'animaux d'élevage s'engage à **bien manipuler les animaux**.
13. Les opérateurs de transport doivent garantir le respect du programme de formation minimum légalement requis pour l'obtention des certificats de compétence en Europe, en accord avec la Réglementation et les exigences nationales, si applicables.

#### **Pratiques améliorées** pour la Compétence et la Formation

14. **Un personnel en charge du bien-être** pendant le transport est nommé par l'entreprise de transport. Il se charge de la formation, de la certification et de la vérification de la qualité du transport.
15. Les **compétences pratiques** du transporteur sont **enregistrées et contrôlées** (ex : grâce à des audits et des vérifications pendant le transport).
16. **Les paramètres clés** sont identifiés et **notés** pour évaluer la qualité du transport (ex : mortalité, blessures et toute mesure du bien-être réalisée sur les animaux).
17. Les entreprises de transport doivent s'assurer que les conducteurs (et les détenteurs d'animaux) reçoivent **une formation en continu et mise à jour**.

## **1.4 Responsabilité**

#### **Bonnes pratiques** en termes de Responsabilités

18. Les **détenteurs d'animaux et les ramasseurs** (incluant les propriétaires et les managers) des animaux sont responsables :
- de la **santé** générale, **du bien-être** général et de **l'aptitude au transport** des animaux ; ces points sont évalués et enregistrés lors **d'inspections de routine régulières**,
  - du respect de toute certification pouvant être demandée, qu'elle soit vétérinaire ou autre.
  - de la **présence d'un détenteur d'animaux / ramasseur** compétent pour l'espèce transportée pendant le trajet et avec l'autorité nécessaire pour prendre des décisions rapides ; dans les cas de transport dans un véhicule individuel, le conducteur peut être le seul détenteur d'animaux présent au cours du trajet.
  - de la présence d'un nombre adapté de détenteurs d'animaux pendant le chargement, et
  - de s'assurer que de **l'équipement et une assistance vétérinaire** adaptés à l'espèce et au trajet sont fournis si nécessaire.
19. Les **agents commerciaux** ou les agents d'achat/vente sont responsables :
- de la sélection **d'animaux aptes** au transport, et
  - de prévoir des **infrastructures adaptées** au début et à la fin du trajet pour rassembler, charger, transporter, décharger et loger les animaux. Ceci inclut tout arrêt à des points de repos pendant le transport et en cas d'**urgence**.
20. De plus, les **détenteurs d'animaux** ou les ramasseurs sont responsables de la manipulation et des soins humains des animaux, particulièrement lors du chargement et du déchargement. Pour faire face à ces responsabilités, ils ont **l'autorité nécessaire pour agir rapidement**. En l'absence d'un détenteur d'animaux distinct, on considère le conducteur comme détenteur des animaux.
21. Planifier le transport de manière à s'assurer de la protection des animaux est la responsabilité de **l'« Organisateur »**. Ce dernier peut être le transporteur, le propriétaire du véhicule et/ou le conducteur. Cette personne est notamment responsable :
- du choix de **véhicules adaptés** aux espèces transportées et au trajet,
  - de la garantie qu'un **personnel correctement formé** est disponible pour le chargement/déchargement des animaux,
  - de s'assurer que le conducteur a les compétences requises en matière de protection animale de l'espèce transportée,
  - du développement et de la mise à jour de **plans de contingence** pour tous les types de transport (même quand ce n'est pas obligatoire) pour faire face aux urgences (notamment les intempéries),
  - de la production **d'un plan de route** pour **tous les trajets** (notamment ceux pour lesquels il est obligatoire), ce qui inclut un plan de chargement, la durée du transport, l'itinéraire et le lieu des lieux de repos,
  - du chargement des **animaux** qui sont **aptes au transport** uniquement, pour qu'ils soient correctement chargés dans le véhicule, de leur inspection pendant le transport, de la réponse à des problèmes potentiels (si l'aptitude au transport est remise en question, l'animal doit être examiné par un vétérinaire, qui aura ensuite la responsabilité de déclarer l'animal inapte à être transporté),
  - du bien-être des animaux pendant le transport, et

- h. **de la planification du transport, qui** doit prendre en compte les disparités possibles entre les exigences des **Réglementations sociales concernant les temps de conduite des conducteurs**, comprenant également le nombre de conducteurs nécessaires pour les transports de longue durée pour respecter la législation. Cela pour s'assurer du respect des deux types de Réglementation. Cela concerne à la fois le temps de repos du conducteur et des animaux et le choix du nombre de conducteurs nécessaires pour les transports de longue durée.

22. **Les gestionnaires des infrastructures** au début et à la fin du transport et aux arrêts sont responsables :

- a. de s'assurer de la présence **d'infrastructures adaptées** au chargement, déchargement et à l'accueil sécurisé des animaux, avec de l'eau et de l'aliment si nécessaire et protégé des intempéries jusqu'au prochain transport, à la vente ou autre (incluant l'élevage et l'abattage),
- b. de s'assurer de la **présence d'un nombre adapté de** ramasseurs pour le chargement, le déchargement, la conduite et la manipulation des animaux de manière à minimiser le stress et les blessures,
- c. **de minimiser** les possibilités de **transmission de maladies** en portant une attention particulière au **nettoyage**, à la **désinfection**, à l'hygiène et au contrôle environnemental du véhicule et des infrastructures, ainsi qu'en de fournissant une litière propre.
- d. de prévoir des infrastructures adaptées aux **urgences**,
- e. de prévoir des infrastructures et un personnel compétent pour permettre un **abattage humain** des animaux si nécessaire, et
- f. de s'assurer de temps de repos adaptés et de délais minimums pendant les arrêts.

**Pratiques améliorées** en termes de Responsabilités

23. Il faut s'assurer que **les responsabilités** des détenteurs d'animaux, ramasseurs, marchands, organisateurs de transport, éleveurs, gestionnaires de centres d'assemblage, conducteurs, propriétaires de postes de contrôle et abatteurs sont **clairement définies** et qu'elles sont listées dans le contrat de transport. Une liste de vérification (checklist) doit également être accessible à tout le personnel (convoyeurs et conducteur(s) inclus).

24. Les **modes opératoires normalisés** (MON) sont établies par l'agent responsable pour chaque activité/tâche. Ils décrivent **des protocoles précis** pour l'alimentation, l'abreuvement, le renouvellement et le remplacement des litières, l'inspection et la surveillance des animaux et ils listent, pour chaque tâche, **les personnes qui en sont responsables**. Les MON sont mis à jour de manière continue, en accord avec les nouvelles recommandations ou avis.

## 2. Planification et préparation du transport

### 2.1 Introduction

L'une des étapes les plus importantes pour le transport de volailles réside dans sa bonne planification et préparation. C'est la clé d'un bon transport d'animaux en termes de respect de la législation, de pratiques améliorées et de standards élevés de protection des animaux et de bénéfices économiques. **Une bonne planification permet le bon déroulement** du transport et est nécessaire afin de minimiser le risque de mauvaise synchronisation des différentes parties. La complexité du processus de transport d'animaux nécessite **une intégration bien structurée de chaque activité** selon une liste d'objectifs, responsabilités et tâches de surveillance définis. Anticiper **les événements imprévus** et les problèmes et procurer des **plans de contingence** est primordial, en plus de procédures opérationnelles standardisées. En plus des préoccupations immédiates de bien-être des animaux, la planification doit inclure des considérations de santé animale (biosécurité), de santé humaine, de sécurité et de conséquences économiques.

Du point de vue du bien-être animal, l'étape de « préparation et de planification » inclue les aspects suivants :

- Planification du transport
- Préparation du véhicule
- Préparation en lien avec les animaux

Ces aspects sont décrits dans les paragraphes suivant.

### 2.2 Planification du transport

Le transport doit être aussi **calme et rapide que possible**, afin de limiter l'exposition des animaux à un stress lié au transport. Il doit être soigneusement planifié afin de garantir la meilleure protection des volailles pendant toute la durée du transport. La planification de chaque transport doit inclure des **dispositions pour gérer tout délai**, panne ou autre urgence afin de minimiser les risques envers le bien-être des animaux pendant toute la durée du transport.

Le transport doit être **soigneusement planifié et préparé** dès l'annonce de la date et du lieu de départ par l'éleveur ou le commerçant au client final. La planification du transport comprend des dispositions écrites concernant les lieux de chargement et de déchargement, les plans de contingence et les détails des lots chargés ou les dispositions en vigueur pour les arrêts de repos, notamment lors de transports de longue durée.

Doivent notamment être inclus :

- **la description du trajet du transport** et une estimation de sa durée
- une analyse des **prévisions météorologiques**
- le choix de **l'entreprise de transport**, du véhicule (ex : type I ou II) et/ou de l'embarcation et du type de containers selon la durée du transport et les conditions météorologiques, le nombre de volailles et leur catégorie, i.e. dindes, poulets de chair, poules pondeuses ou poussins.

- un **plan de contingence**
- le **nombre prévu de conducteurs**
- une garantie que le **véhicule est prêt** au lieu et à l'heure prévue de départ.

## 2.2.1 Durée du transport

La durée du transport a un impact avéré sur le bien-être animal, et est directement en lien avec la durée de mise à jeun des oiseaux. La durée du transport (chargement et déchargement inclus) doit alors être correctement estimée afin d'assurer que la période de jeûne soit la plus courte possible.

Le chapitre V de la Réglementation 1/2005 stipule que les oiseaux domestiques peuvent être transportés sans nourriture et sans eau jusqu'à 12 heures sans tenir compte du temps de chargement et de déchargement ou 24 heures pour les poussins (à condition que le transport soit achevé dans les 72 heures après l'éclosion).

### **Bonnes pratiques** pour la durée du transport

25. L'objectif des personnes impliquées dans le processus de planification (producteur, transporteur, directeur des achats et coordinateur) **est de minimiser le temps** et d'optimiser le confort des oiseaux lorsqu'ils restent dans un véhicule.
26. Le conducteur doit conduire prudemment et en douceur. Il doit **choisir la route optimale en tenant compte de la distance, de la météo, de la qualité de la route et des difficultés possibles** (par exemple embouteillages, travaux).
27. S'il est impossible de réduire au minimum le temps que les oiseaux passent dans un véhicule pour de longs trajets de l'élevage à l'abattage dans des conditions météorologiques extrêmes (chaudes ou froides), **les opérations de ramassage doivent être effectuées la nuit.**
28. Une communication efficace entre le conducteur et les personnes chargées du chargement et du déchargement sur les lieux de départ et de destination est essentielle; ils doivent partager à l'avance leurs numéros de téléphone et adresses e-mail afin de **pouvoir échanger rapidement sur les éventuelles modifications** du programme de transport prévu avant et pendant le transport. Par exemple, l'abattoir est informé de l'heure d'arrivée et de tout retard pendant le transport. Le temps d'attente à l'abattoir peut ainsi être réduit.

### **Pratiques améliorées** pour la durée du transport

29. Les poulets de chair et les dindes destinés à l'abattage, les poulettes et les poules pondeuses en fin de ponte **ne doivent pas attendre dans des conteneurs pendant plus de six heures** à l'abattoir.
30. Dans la mesure du possible, lorsque le transport dure plus de 9/10 heures, **prévoir 2 conducteurs afin d'éviter les longues pauses, conformément à la pratique 32.**
31. Excepté pour les poussins d'un jour où le camion est chauffé et ventilé, le transporteur doit **éviter de transporter pendant les heures chaudes de la journée** en planifiant le transport pour profiter de conditions plus fraîches, par ex. la nuit.

32. Dans la mesure du possible, le transporteur doit **éviter les embouteillages** dans les zones urbaines.

## 2.2.2 Plans de contingence

Le principal objectif du transporteur est de livrer les animaux à l'heure et dans de bonnes conditions de bien-être, malgré les risques de retards sur la route. Des situations d'urgences peuvent survenir, même lorsque les étapes de planification et de préparation du transport ont été optimales. **Le plan de contingence a pour but d'aider le conducteur et l'entreprise de transport à assurer la sécurité et le bien-être des animaux en cas d'urgence.** Ceci est un prérequis pour avoir l'autorisation d'effectuer des longs transports mais il est aussi utile pour les transports courts. Les plans de contingence sont plus utiles quand ils sont régulièrement testés et mis à jour par le transporteur. Ils devraient permettre de répondre à 4 questions : quels sont **les risques potentiels** pouvant causer une urgence, **que peut-il être fait** lorsqu'ils se présentent, **qui doit faire quoi** et **comment les actions correctives doivent-elles être mises en œuvre.** En étant préparé, le transporteur doit être capable de répondre de manière efficace et de réduire l'impact d'un retard ou d'un accident sur les animaux. La Figure 2.1 montre un exemple issu de the Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae (2016).

## Annex III – Example of UK contingency plan

Council Regulation (EC) 1/2005

### Contingency Plan Template For Type 2 Transporters

Please complete this Contingency Plan and submit to the following address with your application form for a Type 2 Transporter Authorisation;

This generic Contingency Plan is to be completed by the Transporter.

#### Section 1 – Contact Details

Name of Transporter	<input type="text"/>		
Address:	<input type="text"/>		
Contact Telephone Number	<input type="text"/>	Email Address:	<input type="text"/>

#### Section 2 – In case of an emergency:

1 Who is your nominated vehicle breakdown/recovery company?	<input type="text"/>
2 What action will you take in the event of a traffic accident, road closure or weather conditions delay your journey?	<input type="text"/>
3 What action will you take if the ferry/shuttle service has been suspended?	<input type="text"/>
4 What action will you take in the event that your vehicle suffers an irreparable breakdown?	<input type="text"/>
5 What action will you take if any animal(s) become ill during the journey?	<input type="text"/>
6 What action will you take if any animal(s) needs to be euthanised?	<input type="text"/>
7 What action will you take in the event that you encounter extreme temperatures (either hot or cold) during the journey?	<input type="text"/>
8 What action will you take if there is confirmation of a Notifiable Disease in an area you're travelling through?	<input type="text"/>
Transporter Signature	<input type="text"/>
Name in BLOCK LETTERS	<input type="text"/>
Date	<input type="text"/>

**Figure 2.1.** La structure d'un plan d'urgence (issu de the Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae, 2016)

#### Bonnes pratiques pour le plan de contingence

33. **En cas de retard**, le bien-être et la sécurité des animaux doivent être considérés comme primordiaux. Il est de la responsabilité du conducteur de veiller au confort des animaux et à leur sécurité et de s'assurer d'un temps de trajet minimal.
34. Le conducteur doit faire tous les efforts raisonnables pour minimiser le retard et **s'assurer que l'eau, l'ombre par une journée chaude et une ventilation adéquate soient disponibles.**
35. Si nécessaire, **le conducteur doit demander l'aide de la police** pour que son trajet se poursuive le plus rapidement possible pendant les embouteillages (par ex : si la route est fermée suite à un accident).



36. En cas de **panne mécanique** du véhicule, il convient de déterminer la nature de la panne et d'estimer la durée de la réparation. Si les réparations ne peuvent pas se faire sur le lieu de la panne ou si elles prennent beaucoup de temps, des dispositions devront être prises pour **changer de véhicule**.

37. Un plan de contingence doit être présent dans le véhicule. Un exemple est fourni à la figure 2.1. Le plan doit être connu et compris par toutes les personnes impliquées dans le transport des animaux durant tout transport. Il doit décrire comment gérer les incidents imprévisibles et les retards pour s'assurer que les animaux ne subissent pas de dommages significatifs. Les retards peuvent être causés par les conditions météorologiques, les problèmes de circulation, les accidents, la construction de routes, les pannes mécaniques ou les arrêts de la chaîne d'abattage. Le plan de contingence doit, entre autres, prévoir des équipements pour héberger les animaux.

38. En cas d'urgence, le plan de contingence est déclenché par le conducteur et / ou le transporteur, quel que soit le premier au courant de l'urgence.

39. Le plan de contingence doit **inclure les éléments suivants** :

- a. Des solutions permettant l'organisation d'un **contact constant** entre le transporteur et le(s) conducteur(s),
- b. Des solutions permettant de garantir **un contact avec les autorités** (police/vétérinaires),
- c. Une liste des **numéros de téléphone** de toutes les parties concernées, y compris le numéro de téléphone de la compagnie d'assurance pour les oiseaux,
- d. Des solutions permettant une organisation avec les **services de dépannage locaux**, et une organisation de la prise en charge de la cargaison (tiers),
- e. Des solutions pour **organiser les réparations** en cas de dommages sur le véhicule,
- f. Des solutions pour **décharger les animaux** en cas d'urgence ou de retard : **les endroits où les animaux peuvent être déchargés** sont identifiés tout au long de l'itinéraire prévu, et cette information est facilement accessible au conducteur.
- g. Des solutions permettant un **accès à l'eau, la nourriture et à un logement** pour les animaux en cas de retards imprévisibles (par exemple aux frontières)
- h. **D'autres contenus** nécessaires pour s'assurer que les animaux ne subissent pas de dommages significatifs à la suite de retards pendant le transport.

40. Les **animaux peuvent être blessés** pendant le transport et il peut être nécessaire de tuer humanement un animal avant qu'il n'atteigne sa destination afin d'empêcher l'animal de souffrir davantage de douleur ou de détresse. Par conséquent, le transporteur doit avoir facilement à sa disposition les **coordonnées d'un vétérinaire** ou d'une personne compétente pour euthanasier les animaux à des endroits situés sur le trajet ou à destination.

41. Seuls les conducteurs ou les préposés au bien-être qui ont un certificat de compétence et ont reçu une formation spécifique dans le domaine des soins d'urgence pour animaux peuvent **s'occuper des animaux blessés** pendant le transport.

42. Pour les poussins d'un jour, en cas de panne de moteur, prévoir un autre camion similaire pour le rechargement.

**Pratiques améliorées** pour les procédures de contingence

43. Un plan de contingence doit également être établi et mis en place pour **les transports courts de moins de 8 heures**

44. Pour être correctement préparé en cas d'accident, chaque véhicule de transport doit contenir les éléments suivants :

- a. Une **fiche de contacts** d'urgence avec des numéros de téléphone 24h/24h pour le départ, le point de destination et les autorités compétentes locales, les vétérinaires disponibles, les services d'urgence, les opérateurs des abattoirs et les compagnies d'assurance,
- b. Des **dispositifs d'alerte d'urgence** (par exemple, fusées éclairantes, triangles d'urgence) conformes aux exigences européennes.
- c. Un **appareil photo** / un appareil photo de téléphone portable
- d. **Un constat**
- e. Une **fiche d'accident interne à l'entreprise / procédures d'urgence**
- f. **Un extincteur d'incendie**
- g. Du matériel absorbant ou un kit de nettoyage

45. Le transporteur doit constamment **surveiller le confort et l'état des animaux** pendant tout retard. Pour les poulettes et les oiseaux destinés à l'abattage, **le chauffeur doit observer les oiseaux** visibles pour évaluer le halètement et prendre les mesures qui s'imposent.

46. Le transporteur, en cas de retard, doit **contacter les personnes du lieu de départ et/ou de destination** pour les informer de la nature du retard et déterminer le meilleur plan d'action pour eux-mêmes et pour le bien-être des animaux.

47. Des dispositions pour un **accès d'urgence simple et pratique** doivent être présentes sur les véhicules pour faciliter l'inspection des volailles et fournir une assistance aux animaux dans le besoin.

48. Les procédures d'urgence sont **périodiquement testées** et discutées avec le personnel à travers des audits internes, et amendées si nécessaire.

49. L'équipement pour **l'euthanasie d'urgence** est bien entretenu et peut être utilisé efficacement; des dossiers documentés sur la formation et la maintenance de l'équipement sont conservés.

50. Les informations sur le transport des animaux (y compris les problèmes liés aux situations d'urgence) **sont partagées entre les transporteurs**, et ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas est évalué régulièrement.

51. Pour les poussins d'un jour risquant de subir un stress thermique dans des conditions de faible humidité, **de l'eau doit être pulvérisée sur le plancher** du camion.

52. En cas de panne de moteur lors du transport de poussins d'un jour, **il doit y avoir un générateur de secours** afin que les ventilateurs puissent fonctionner et que la température, le débit d'air et l'oxygène puissent être contrôlés.

## 2.3 Moyens de transport

Le véhicule et plus spécifiquement les conteneurs logeront les oiseaux pendant le transport. Il y a une grande diversité de camions et de conteneurs mais ils doivent tous être adaptés au type d'oiseaux et à leur âge. La conception de véhicule et sa maintenance doit assurer la sécurité des animaux et leur bien-être, comme résumé dans la Figure 2.1. De plus, l'espace disponible et la configuration du rideau doivent être ajustés en fonction des conditions météorologiques.



**Figure 2.1** Conception et maintenance du véhicule

Quand ils sont transportés, les oiseaux essaient de garder un équilibre thermique optimale. Cependant, **un mauvais contrôle des systèmes de ventilation passive expose les poulets, les dindes et les poules à un stress lié à la chaleur ou au froid**. Pour les poules en fin de ponte transportées dans des véhicules à ventilation passive, les températures extérieures inférieures 15°C peuvent causer un stress thermique.

En revanche, les poussins sont transportés en camions fermés, avec des systèmes de ventilation contrôlés. Cependant les poussins sont parfois exposés à un stress lié à la chaleur ou au froid dû à un mauvais contrôle des régimes de ventilation des conteneurs à poussins, pouvant compromettre leur bien-être et leur future productivité.

**L'espace disponible** dans les conteneurs doit être adapté à l'espèce, l'âge et le climat pour assurer le confort physique et thermique, puisque l'espace disponible dans le véhicule affecte directement les volailles transportées. Un espace disponible restreint peut entraîner des chocs, des blessures, des fractures aux pattes ou aux ailes et même l'asphyxie. Toutefois, les poules en fin de ponte ont peu de plumes et sont plus susceptibles de présenter un stress dû au froid si l'espace disponible est trop important. Comme l'hypothermie est le problème majeur pour les poussins, ce risque de stress lié au froid les concerne aussi lorsque l'espace disponible est trop important car ils ne peuvent pas se tenir chaud.

## 2.3.1 Conception et maintenance du véhicule

**Bonnes pratiques** en termes de conception et de maintenance du véhicule

53. Les camions doivent être conçus pour transporter des animaux. Ils **doivent être bien entretenus, propres, bien fonctionner et offrir une protection** aux oiseaux contre les aléas climatiques (par exemple, une bâche fixée de manière à permettre la circulation de l'air et pouvant s'adapter facilement aux variations des conditions météorologiques pendant le transport)
54. Des conteneurs solides, sécurisés et propres doivent être utilisés.



**Figure 2.2** Des conteneurs solides, sécurisés et propres doivent être utilisés

55. **Les conteneurs endommagés ne doivent pas être utilisés.** Ils doivent être réparés ou remplacés.
56. Le plancher des conteneurs doit être conçu de manière à ce que **les oiseaux ne glissent pas** (par ex. antidérapants) et à empêcher les fientes de s'accumuler.
57. **Un système d'éclairage et des équipements** (par ex. des échelles, une torche) doivent être disponibles pour que le conducteur puisse **inspecter les animaux** pendant le transport à n'importe quel arrêt.
58. **Des protections latérales doivent être utilisées en cas de temps froid**, en particulier pour les oiseaux à l'arrière du véhicule qui sont plus exposés. Cependant, la circulation de l'air ne doit pas être entravée. Ces couvertures doivent être assez longues pour protéger également les oiseaux de la première rangée.

59. Pour les transports qui durent plus de 12 heures pour les poulettes et les volailles de chair, les camions doivent être équipés de dispositifs d'alimentation et de systèmes d'alimentation et d'abreuvement opérationnels. Tous les animaux doivent pouvoir accéder aux mangeoires et aux abreuvoirs. Les fuites d'eau doivent être évitées car elles peuvent mouiller le plumage des oiseaux.

60. Si une ventilation mécanique est disponible (par exemple, dans les camions pour poussins d'un jour), **les systèmes de ventilation doivent être régulièrement vérifiés et entretenus.**
61. Pour **les poussins d'un jour, les capteurs de température et d'humidité** (s'il y en a) **doivent être étalonnés** selon les recommandations du fabricant du camion.
62. Pour **les poussins d'un jour, les capteurs de température et d'humidité** (s'il y en a) **doivent être situés à des endroits stratégiques** conformes aux recommandations du fabricant du camion.

63. Pour **les poussins d'un jour, les conteneurs doivent être bien attachés** pour empêcher tout mouvement ou perturbation des oiseaux pendant le transport.

**Pratiques améliorées** en termes de conception et de maintenance du véhicule

64. Afin d'être en mesure d'accéder aux oiseaux et de leur fournir des soins d'urgence, les **conteneurs devraient avoir des portes d'accès latérales.**

65. De **grandes portes d'accès sur le côté des conteneurs sont préférables** pour le chargement des poules pondeuses en fin de ponte, elles doivent être de taille suffisante pour permettre d'empiler les conteneurs avant leur chargement sur le véhicule.

66. **Les conteneurs devraient être améliorés** avec :

- **Des grandes portes coulissantes ;**
- **Des bords solides au bas** pour empêcher les pattes de sortir ;
- **Des trous ne permettant pas à l'oiseau de sortir sa tête ;**
- **Un système de fermeture** de conteneur ne comportant aucun risque.

67. Le chargement doit être vérifié en termes de **stabilité des conteneurs** et de comportement des oiseaux à chaque arrêt que le conducteur doit faire. Cela ne devrait pas affecter la biosécurité.

68. Pour éviter le stress thermique, les camions devraient être équipés de toits (Figure 2.3) **pouvant être soulevés**, de sorte que l'air chaud puisse s'évacuer du camion. Ces toits peuvent également avoir des ventilateurs / grilles ou des ouvertures pour empêcher l'accumulation de chaleur.



**Figure 2.3** Les camions devraient être équipés de toits pouvant être soulevés pour éviter le stress thermique

69. Si **une ventilation forcée** est disponible pour les poulettes et les oiseaux destinés à l'abattage, elle doit être utilisée pour **minimiser le stress thermique** lorsque c'est nécessaire, ainsi que pour les transports de 4 heures ou plus. Un générateur d'urgence devrait être disponible en cas de panne du moteur.

70. Pour le transport des poussins d'un jour, les **capteurs d'humidité doivent être placés** en fonction des exigences spécifiques du camion. Une alarme doit se déclencher lorsque les conditions sont dégradées.

71. **Du papier ou autres matériaux appropriés doivent être placés sur le plancher** du conteneur de poussins d'un jour, mais pas sur le fond des boîtes en plastique, car cela pourrait empêcher la circulation de l'air.

## 2.3.2 Attribution d'espace

La Réglementation exige les surfaces de chargement suivantes :

Catégorie	Surface en cm <sup>2</sup>
Poussins d'un jour	21 – 25 par poussin
Volailles autres que les poussins d'un jour (Poids en kg)	Surface (en cm <sup>2</sup> par kg)
< 1.6	180 - 200
1.6 à <3	160
3 à 5	115
5	105

Ces chiffres peuvent varier en fonction non seulement du poids et de la taille des oiseaux mais aussi de leur condition physique, des conditions météorologiques extérieures et du temps de transport possible.

### Bonnes pratiques pour l'espace disponible du véhicule

72. Pour les poulets de chair, les poules pondeuses, les poulettes et les dindes, **la hauteur du conteneur ne doit pas permettre aux oiseaux de se tenir debout**, car cela pourrait provoquer des chutes et des blessures. La hauteur doit leur permettre de se **coucher confortablement**, la tête levée, pendant le transport.
73. Pour les transports de plus de 12h, les **animaux doivent avoir accès à l'eau** en ajustant la hauteur du conteneur afin qu'ils aient tous accès à des pipettes.
74. **L'espace disponible doit être ajusté pour éviter le stress thermique** en cas de temps chaud et humide, ou en cas de froid.
75. Les oiseaux doivent être **chargés de manière homogène, avec le même nombre d'oiseaux dans chaque conteneur**.
76. Les conteneurs doivent être bien disposés pour assurer **une circulation d'air suffisante**.
77. Pour les poussins d'un jour, le camion doit **être préchauffé par temps froid**, en suivant les recommandations du fabricant.

### Pratiques améliorées pour l'espace disponible du véhicule

78. **Chaque entreprise doit prévoir un seuil de température et d'humidité** au-dessus duquel elle doit agir pour éviter le stress thermique et limiter ainsi les morts à l'arrivée. Une telle action peut inclure, par exemple, augmenter l'espace disponible, réduire la densité dans les conteneurs placés aux endroits chauds, ajuster le microclimat à l'intérieur du camion, et le transport de nuit. Les spécifications du camion doivent être prises en compte.
79. Le conducteur doit informer l'équipe de ramassage du **nombre d'animaux qu'elle doit placer dans chaque conteneur** afin de respecter la densité qu'il a calculé avec les informations qu'il a reçues sur le poids et le nombre d'animaux.

## 2.4 Préparation en lien avec les animaux

Avant le transport, les poulets, les dindes et les poules en fin de pontes sont mis à jeun pour limiter les risques de contamination durant le processus d'abattage et pour réduire la production de fientes dans les conteneurs. Même si les volailles sont d'ordinaire tolérantes à un temps de jeûne modéré (environ 10 heures) cela induit toujours un stress. **Le stress n'est pas bon pour le bien-être des oiseaux et peut ainsi entraîner une mauvaise qualité de la viande** – ce sont donc deux raisons d'optimiser le transport pour que les oiseaux ne soient pas mis à jeun trop longtemps. C'est en particulier vrai pour les poules en fin de ponte : après plusieurs mois de production d'œufs, une mise à jeun prolongée rendra les poules en fin de ponte encore plus vulnérable durant le transport. Pour limiter la durée du jeûne, **une meilleure pratique est de ne pas mettre à jeun plus de 24 heures avant l'heure d'abattage planifié.**

Avant le chargement dans les conteneurs il est essentiel d'**évaluer l'état des oiseaux avant de les charger dans les conteneurs.** Le ramassage et le transport d'oiseaux inaptes aggravent sérieusement leur état et devraient être évités.

Lors de l'évaluation de l'aptitude des volailles au transport, le risque principal n'est pas le même pour tous les oiseaux. Par exemple, les poussins sont régulièrement examinés au couvoir et pendant le chargement dans les conteneurs, le risque de chargement d'un poussin inapte est donc faible. Cependant la situation est différente pour les poules en fin de ponte. Comme les poules pondeuses produisent beaucoup d'œufs durant leur période de production leurs os sont fragilisés, il est alors important de repérer les poules avec des fractures avant l'attrapage et de les manipuler soigneusement au chargement et au déchargement. **Les poules avec des fractures sont inaptes au transport et doivent être décemment euthanasiées sur l'élevage.**

Les pratiques ci-dessous visent à définir ce qu'est un oiseau inapte et ce qu'il faut faire avec eux.

### 2.4.1 Préparation des animaux pour le transport

**Bonnes pratiques** pour la préparation des animaux pour le transport

80. Les animaux transportés vers les abattoirs (poulets de chair, dindons, poules en fin de ponte) doivent être soumis à un jeûne de façon à minimiser la production de fèces. **Cette durée de jeûne ne doit pas dépasser 24h.** La durée dépend du temps de transport et du temps d'attente à l'abattoir. En cas de transports de moins de 12 heures, il doit avoir lieu au minimum 4 heures avant le départ pour minimiser les fèces tombant sur les niveaux inférieurs des conteneurs.
81. **Pour les poulets de chair, l'alimentation ne doit pas être retirée plus de 12 heures avant l'heure d'abattage prévue.**
82. De l'eau doit être disponible jusqu'au début de la procédure de ramassage.



**Figure 2.4** De l'eau doit être disponible jusqu'au début de la procédure de ramassage

83. Le transporteur doit connaître le nombre et le poids des oiseaux avant le transport afin d'ajuster le nombre de conteneurs et de camions. **Les éleveurs doivent communiquer ces informations 48h avant le ramassage.**

**Pratiques améliorées** pour la préparation des animaux pour le transport

84. Pour les poules en fin de ponte, les dindes et les poulettes, **l'alimentation ne doit pas être retirée plus de 24 heures avant l'heure prévue de l'abattage.**

## 2.4.2 Aptitude au transport

**Bonnes pratiques** pour l'aptitude au transport

85. L'agriculteur ou un représentant désigné doit **vérifier l'aptitude des animaux présentés pour le transport** avant l'arrivée de l'équipe de ramassage et superviser le travail de l'équipe afin d'éviter tout problème d'inaptitude au transport dû au ramassage.

86. Le conducteur est formé et compétent pour **reconnaître les oiseaux inaptes au transport.**

87. Les oiseaux pour lesquels le transport est interdit interdisant le transport (définition d'un animal inapte au transport) sont ceux:

- Présentant une fracture aux ailes ou aux pattes ;
- Présentant une grande difficulté de locomotion.

88. Les animaux inaptes ne doivent pas être chargés et doivent être **euthanasiés sans délai par une personne formée.**

89. **Les oiseaux humides ne doivent pas être transportés.** Ils doivent d'abord être séchés dans l'élevage. En cas de force majeure (comme l'inondation d'un élevage), les oiseaux humides ne peuvent être transportés que si des mesures sont prises pour assurer un confort thermique adéquat.



90. **Si les animaux deviennent inaptes au transport** pendant le chargement du camion (par exemple si une pile de conteneurs tombe), **ils doivent être déchargés et pris en charge.**

## 3. Manipulation et chargement des animaux

### 3.1 Introduction

Les phases d'attrapage et de chargement sont critiques pour le bien-être des oiseaux. **De mauvaises manipulations à l'attrapage et au chargement peuvent entraîner des blessures, des fractures et même la mort.** De bonnes pratiques lors de la manipulation réduiront l'incidence de ces conséquences indésirables et amélioreront aussi d'autres aspects telle que la qualité du produit final. Une formation appropriée de l'équipe de ramassage est essentielle pour réaliser cette tâche. En outre, les équipements pour attraper et charger les animaux doivent être conçus de manière à permettre une manipulation rapide et sans stress des animaux. Les principaux points d'attention (principaux facteurs de risques) doivent viser :

- La façon dont l'équipe de ramassage **attrape les oiseaux**
- La façon dont l'équipe de ramassage **encage les oiseaux dans les conteneurs** ;
- La façon dont l'équipe de ramassage **charge les conteneurs** dans le véhicule ;
- **L'équipement** utilisé pour le chargement (par exemple les machines automatisées pour attraper et charger des oiseaux, et les engins de manutention pour mettre les conteneurs dans le véhicule) ;
- **Le sol, la lumière et les surfaces** dans le véhicule et l'élevage, qui doivent être appropriés pour les oiseaux ainsi que pour les équipes de travail.



**Figure 3.1** Une équipe de ramassage bien formée est nécessaire pour obtenir les meilleurs résultats.

## 3.2 Infrastructures de chargement

Une mauvaise conception ou une maintenance inappropriée des installations et des équipements de chargement et de déchargement peut être la cause d'accidents lors de la manipulation des oiseaux et le déplacement des conteneurs, entraînant des contusions et des blessures aux animaux. En conséquence la qualité de la viande peut être affectée menant à des pertes économiques.

### **Bonnes pratiques** pour les infrastructures de chargement

91. **L'équipement utilisé** dans la zone de chargement doit être bien entretenu.
92. Les oiseaux **doivent toujours être protégés contre l'humidité** et surtout lorsqu'il fait froid. Le chargement doit se faire aussi près que possible du poulailler, en protégeant l'espace entre le camion et le poulailler de la pluie avec, par exemple, une bâche.
93. Les conteneurs doivent être **rapprochés le plus possible des oiseaux**, par exemple en utilisant un chariot. Plus la distance parcourue par les oiseaux est courte, meilleures sont les conditions de bien-être.

### **Pratiques améliorées** pour les infrastructures de chargement

*Pour les poulets de chair, les dindes et les poules en fin de ponte :*

94. **Une liste de contrôle pour le ramassage des oiseaux** doit être élaborée et utilisée, comprenant les conditions requises par l'élevage ainsi que la procédure de ramassage et de chargement.
95. En cas de ramassage partiel des oiseaux, il est fortement recommandé **d'utiliser un cloison**, telle que des rideaux ou des bottes de paille, pour séparer les oiseaux à attraper de ceux qui resteront dans le bâtiment. Si des séparateurs sont utilisés, ils doivent être sans risque. Il convient d'éviter les matériaux tranchants, ou des cordes dans lesquelles les animaux peuvent se coincer.

## 3.3 Manipulation lors du chargement

Le principal enjeu de la phase de chargement concerne la manipulation des oiseaux par l'équipe de ramassage. **Une manipulation appropriée ne provoque pas de stress ni de blessures aux animaux.** Il faut veiller à ce que le transfert des animaux de l'élevage aux conteneurs et des conteneurs au véhicule se déroule de manière calme et organisée.

L'entrée soudaine de plusieurs personnes dans le poulailler entraîne inévitablement du stress et l'envol de certains animaux. Moins les personnes feront de bruits, moins les oiseaux seront nerveux. **Une bonne technique d'attrapage et de transport des animaux jusqu'au conteneur est importante.** La figure 3.2 illustre les meilleures pratiques d'attrapage pour les poules en fin de ponte et les poulets.



© Eyes on Animals



© Eyes on Animals



© GTC Agricultural

**Figure 3.2** Images d'illustration pour de meilleures pratiques pour la manipulation des animaux pendant le chargement

Les poulets de chair et les dindes sont parfois attrapés mécaniquement. Un mauvais ajustement ou une mauvaise maintenance de cette machine peut nuire au bien-être animal. En particulier quand la **vitesse de chargement** n'est pas adaptée, des blessures, fractures et des surdensités d'animaux dans les conteneurs peuvent survenir.

**Bonnes pratiques** pour la manipulation des animaux pendant le chargement

*Pour les poulets, les dindes, les poulettes et les poules en fin de ponte :*

96. Le ramassage et le chargement doivent être effectués par **une entreprise formée et autorisée ou par des personnes dûment formées**. Se reporter également au chapitre 1.3 Responsabilité et au chapitre 2.4.2 Aptitude au transport

97. Le ramassage et le chargement doivent être **planifiés longtemps à l'avance** avec un nombre de ramasseurs approprié, afin de laisser suffisamment de temps pour que les oiseaux soient attrapés et manipulés de manière professionnelle et douce (pas de précipitation, tout en minimisant le temps du ramassage).

98. De bonnes conditions de ramassage incluent :

- Un **accès facile** au camion ;
- Une **lumière bleue la nuit** ou une intensité lumineuse réduite ;
- Un **bon entretien de tout l'équipement** ;
- Des **vêtements appropriés pour les ramasseurs** (par exemple, salopettes, charlotte, bottes, masque, vêtements de protection et de sécurité) ;
- **Des mains propres et désinfectées**.

99. Les équipes de ramassage doivent appliquer de bonnes techniques de manipulation. Ils doivent se déplacer de manière lente, silencieuse et régulière à travers le troupeau et éviter les gestes brusques. Les personnes qui attrapent les oiseaux doivent être bien positionnées dans le poulailler. Ils ne doivent pas attraper des animaux loin du conteneur. Des précautions particulières doivent être prises lors du chargement des oiseaux à l'étage supérieur.

100. Les oiseaux doivent être attrapés et transportés de manière à ne pas blesser les ailes ou les pattes.

101. Les oiseaux ne doivent pas être attrapés et portés par le cou et ne doivent pas heurter d'objets lorsqu'ils sont transportés.

103. Les poules en fin de ponte peuvent être attrapées par une patte s'il est difficile d'attraper les deux pattes, mais dans les deux cas, les animaux doivent être soutenus au niveau du bréchet pour minimiser les blessures.
104. Si les poulets de chair sont chargés manuellement, jusqu'à 5 poulets de moins de 2 kg et jusqu'à 3 poulets de plus de 2 kg peuvent être transportés d'une main. L'autre main est utilisée pour soutenir le poids du corps.
105. Le ramassage manuel des dindes doit tenir compte du poids et de la taille des oiseaux et être ajustée en conséquence. Plus précisément :
- Les oiseaux pesant moins de 10 kg peuvent être attrapés et transportés par les deux pattes avec pas plus d'un oiseau dans chaque main ; les oiseaux doivent être placés dans le conteneur un par un ;
  - Les oiseaux pesant 10 kg et plus doivent être attrapés et transportés individuellement en saisissant la base de l'aile la plus éloignée du receveur, tout en utilisant l'autre main pour tenir les deux pattes.
106. Les oiseaux doivent être soulevés et tenus près du corps et placés dans le conteneur avec soin.

107. Les ramasseurs effectuant le chargement des animaux dans les conteneurs doivent s'assurer que **le nombre d'animaux par conteneur est conforme aux exigences légales** et aux calculs du conducteur.
108. Les animaux sont placés dans le conteneur de manière à **éviter tout stress ou blessure inutile**. Les animaux qui sont couchés sur le dos doivent être redressés.
109. Les animaux sont **répartis uniformément dans le conteneur pour éviter les étouffements**.
110. En cas de ramassage mécanique, il est de la responsabilité du personnel **d'effectuer les contrôles de maintenance appropriés des machines**, afin qu'elles fonctionnent correctement pendant toute la durée de l'opération de ramassage. Il faut prendre en compte les conseils du fabricant sur la vitesse de la courroie et l'entretien général.



**Figure 3.3** En cas de ramassage mécanique, vérifier les machines correctement. Photo: © GTC Agricultural

111. **Le ramassage mécanique des volailles doit être faite par un employé est bien formé** à l'utilisation des machines et ayant des connaissances sur le comportement des oiseaux. L'utilisation de machines à ramasser n'enlève pas les responsabilités du producteur, de l'agriculteur et du transporteur en ce qui concerne l'évaluation de la condition physique des oiseaux.



**Figure 3.4** Même durant le ramassage mécanique, il faut toujours vérifier l'état des oiseaux. Photo: © GTC Agricultural

112. En cas de ramassage mécanique de dindes, les oiseaux doivent être **rassemblés tranquillement en petits groupes sur les convoyeurs** pour éviter l'étouffement.
113. La présence de **membres coincés** doit être vérifiée pour chaque conteneur.
114. Les conteneurs sont **chargés sur le camion avec soin**.
115. Les conteneurs **ne doivent pas basculer ou tomber**.

*Pour les poussins d'un jour :*

116. Assurer de bonnes conditions de chargement au couvoir :
- **Des vêtements de protection appropriés** doivent être portés
  - **Les boîtes doivent être fermées correctement** afin d'éviter que les poussins ne tombent
  - **Des contrôles réguliers doivent être effectués dans la pièce pour retrouver les poussins perdus** et les remettre au bon endroit.

**Pratiques améliorées** pour la manipulation des animaux pendant le chargement

117. **Les lampes frontales utilisées par l'équipe de ramassage doivent être de couleur bleue**
118. **Les oiseaux cachés derrière des objets** tels que des grilles, des nids, des abreuvoirs ou des mangeoires **doivent être attrapés avec précaution**, afin d'éviter

les blessures en cas de choc contre ces objets. Une main doit attraper les deux pattes et l'autre main doit soutenir le bréchet afin que les oiseaux puissent être manipulés sans aucun risque.

119. **Des supports peuvent être utilisés pour soutenir le bréchet les poules en fin de ponte**, ce qui réduira significativement les dommages au bréchet. Ces feuilles plastifiées placées sur la mangeoire forment une surface lisse et inclinée sur laquelle les poules peuvent glisser hors de leur cage.
120. Les poules en fin de ponte doivent **être attrapées individuellement par les deux pattes** avec une main pour éviter les blessures ou les souffrances, tout en soutenant le bréchet avec l'autre main pendant le retrait de la cage ou des étages des volières. Le nombre d'oiseaux transportés dépend de la taille de l'oiseau, mais **un maximum de 3 oiseaux par main ne doit pas être dépassé**.
121. **Les poules en fin de ponte peuvent aussi être attrapées en position debout**, entre les ailes et le bréchet, avec un maximum de 2 animaux à la fois.
122. **Porter au maximum 3 poulets de chair** dans une main.
123. Le **chargement des dindes doit être effectué aussi doucement que possible** en utilisant des convoyeurs ou des aides similaires pour réduire le stress de manipulation de l'animal. Les dindes **doivent être dirigées** vers la zone de chargement et, si possible, dans le conteneur ou le véhicule. Les oiseaux doivent **être maintenus à proximité des modules de chargement**, ce qui limite la distance à parcourir. **Les grands troupeaux doivent être divisés** à l'aide de cloisons en petits groupes de 50 à 100 oiseaux (selon la taille des oiseaux). Cela facilite le ramassage car ils sont maintenus dans une zone plus petite, et peuvent être maintenus plus près des modules ce qui limite la distance qu'ils doivent parcourir. **Les cloisons doivent être mobiles** car elles sont déplacées plusieurs fois pendant le processus de ramassage.
124. Si les dindes doivent être chargées mécaniquement, **la machine de ramassage doit être introduite dans le bâtiment** quelques heures, et **de préférence plusieurs jours**, avant le début du ramassage. De cette façon, les dindes ont le temps d'examiner la machine et sont moins craintives une fois le chargement débuté.
125. Pour que les oiseaux soient moins réticents à marcher sur le convoyeur, **il faut y placer du fumier ou de la paille**, de sorte qu'il acquière une odeur familière.

## 4. Transport

Plus le transport est long, plus le risque que le bien-être animal soit dégradé est grand. Le confort thermique est l'aspect principal au moment du transport des animaux, et son impact sur le bien-être est croissant à mesure que la durée du voyage augmente. Si les oiseaux sont en forme, bien préparés au trajet et que le voyage a bien été planifié, ils sont plus susceptibles d'arriver à destination en bon état et de mieux se rétablir après le déchargement et le temps de repos assez court.

### 4.1 Introduction

Le transport implique plusieurs facteurs de stress potentiels qui peuvent affecter négativement le bien-être animal. L'environnement nouveau et inconnu, la restriction des mouvements due au confinement, les vibrations, les bruits inhabituels et soudains, la

proximité des autres animaux, les variations de température et d'humidité avec une ventilation inadéquate et les restrictions en eau et nourriture ont tous un impact sur le bien-être des animaux. L'impact de tous ces facteurs sur les volailles est influencé par l'état des oiseaux et la durée du transport. **Plus le transport est long**, plus ces facteurs de stress auront des **conséquences négatives sur le bien-être**. En plus de cela ils sont plus susceptibles d'affecter **la santé des animaux**, ex : en raison de la sensibilité accrue des animaux aux maladies lié à leurs défenses immunitaires faibles et à des taux élevés de cortisol. Enfin, les stress prolongés entraînent des **préoccupations économiques** liés aux poids plus faibles, aux morts à l'arrivée et à la réduction de la qualité de la viande (hématomes, viande PSE et DFD).



**Figure 4.1** Le transport implique plusieurs facteurs de stress potentiels comme un environnement nouveau et inconnu Photo: © AVEC

Le conducteur (et tout accompagnant) a l'entière responsabilité du bien-être des animaux sur la route, et joue ainsi un rôle crucial durant l'étape du transport. Il ne conduit pas seulement le véhicule mais surveille et s'occupe des animaux et doit faire face aux urgences le cas échéant.

Il est important de contrôler les conditions dans le véhicule pour éviter des situations indésirables pouvant affecter la santé des oiseaux. Les principaux facteurs permettant de réduire le risque de blessures et de mal-être incluent :

- **La manière dont les conteneurs sont mis dans le véhicule**, qui doit être la plus sécuritaire et confortable pour les oiseaux ;
- **L'espace entre les rangées de conteneurs** ;
- **L'accès à l'eau et à la nourriture durant un long transport.**

## 4.2 Conduite

Une conduite souple impacte directement la rentabilité du voyage. Il a été estimé qu'il y a une différence de 20% de consommation de carburant entre une conduite sur route plate à des vitesses inégales allant jusqu'à 100 km/h et une vitesse régulière et sécuritaire de 80 km/h. Ce dernier cas est aussi plus confortable pour les animaux transportés. Il y a donc une corrélation entre la conduite qu'adopte le conducteur du véhicule, le niveau de stress des volailles et la rentabilité du transport. Des habitudes de conduite souple et constante permettent aux volailles d'être plus détendues pendant le trajet qu'une conduite dynamique et brusque. En plus d'augmenter le stress observable des animaux, une conduite brusque diminue aussi considérablement la qualité de la viande.

### Bonnes pratiques pour la conduite

126. **Le conducteur conduit prudemment et en douceur**, il choisit la meilleure option en tenant compte de la distance, de la météo, de la qualité de la route et des difficultés possibles sur la route.
127. Certaines pratiques générales et simples doivent être suivies lors de la conduite d'un véhicule transportant des animaux vivants :
- **Démarrer lentement** ;
  - **Eviter les freinages brusques** ;
  - **Prendre les virages prudemment** (en particulier les ronds-points) ;
  - **Changer de vitesse doucement** ;
  - **Utiliser les autoroutes** autant que possible, car les routes en mauvais état augmentent les vibrations dans le véhicule.

## 4.3 Eau, aliment et temps de repos

L'eau et l'aliment sont rarement disponibles durant le transport à cause des conteneurs. La Réglementation exige que les oiseaux adultes soient abreuvés et nourris lors d'un voyage de plus de 12 heures. Les longs trajets de plus de 12 heures concernent principalement les poules en fin de ponte. Le nombre d'abattoir disposé à les traiter étant limité, elles sont souvent transportées assez loin. L'utilisation de gels hydratants est une des solutions possibles afin de réduire la déshydratation.

Pour les poussins d'un jour, il n'y a pas d'obligation légale de leur fournir de l'eau et de l'aliment pendant le transport car ils possèdent des réserves en eau et en énergie dans le sac vitellin. Cependant, la déshydratation et la sous nutrition sont les principales causes de mortalité et de morbidité liées au transport. Les poussins d'un jour doivent par conséquent être livrés dans les 72 heures suivant l'éclosion.

### Bonnes pratiques pour l'abreuvement, l'alimentation et le repos



128. Pour les poulets de chair, les poulettes, les dindes et les poules en fin de ponte, **de l'eau et de la nourriture ou un gel hydratant doit être fournis aux oiseaux voyageant plus de 12 heures** (sans tenir compte du temps de chargement et de déchargement).
129. Pour les poussins d'un jour, **leur fournir de l'eau ou des gels hydratants et de la nourriture pour les trajets de plus de 24 heures.**

#### **Pratiques améliorées** pour l'abreuvement, l'alimentation et le repos

130. **Les arrêts doivent être évités**, en particulier aux heures les plus chaudes de la journée.
131. **Les oiseaux doivent être observés à tous les arrêts.**
132. Pour les poulettes et les oiseaux à destination de l'abattoir transportés **pendant des journées chaudes, le véhicule doit être garé à l'ombre** et positionné perpendiculairement au vent autant que possible pour permettre la circulation naturelle de l'air.

## **4.4 Urgences**

Les situations d'urgence sont par définition inattendues, et requièrent une action immédiate. Il est important que les conducteurs ou les autres personnes en charge aient un plan d'action expliquant quoi faire en cas de situation d'urgence. Ce plan doit inclure une liste de numéros de téléphone d'urgence pour par exemple obtenir une assistance vétérinaire.

#### **Pratiques améliorées** en cas d'urgence

133. En cas de panne mécanique du véhicule, il faut déterminer la nature de la panne et estimer le temps que prendront les réparations. Si les réparations ne peuvent pas avoir lieu à l'endroit de la panne, ou qu'elles risquent de prendre un long moment, il faut organiser l'arrivée d'un autre véhicule. De nombreux facteurs doivent être pris en compte pour déterminer combien de temps les animaux peuvent rester, de manière sécurisée, dans un camion en stationnement :
- Conditions météorologiques – (ex : les volailles se porteront bien si elles restent dans la remorque pendant quatre heures, en cas de temps frais et si l'humidité est basse. En cas de fortes chaleurs d'été et d'humidité, elles subiront vite un stress thermique lié à la chaleur)
  - Etat des animaux
  - Âge des animaux
  - Durée depuis la dernière prise alimentaire et le dernier abreuvement
  - Lieu du problème (ex : zone rurale vs. autoroute)
  - Moment de la journée
  - Sécurité des animaux à l'endroit actuel
134. En cas d'accident, le transporteur doit :
- a. Appeler le numéro national d'urgence routière si l'accident a lieu sur une route publique ou si une assistance d'urgence est nécessaire pour un accident sur l'exploitation. Informez l'opérateur :

- Due lieu de l'accident
  - DU fait qu'il y a des animaux à bord
  - Du statut de tout animal en fuite
  - De tout risque connu
- b. Installer les dispositifs de signalisation d'urgence dans les 10 minutes suivant l'accident
  - c. Appeler le contact d'urgence de l'entreprise. Si l'entreprise a une procédure en cas d'accident, suivez-la. Sinon, informez l'expéditeur du lieu de l'accident, s'il y a des blessures, de l'état des animaux, de la position du véhicule, du nombre de véhicules impliqués et si le personnel de première intervention est déjà sur place ou non.
  - d. Suivre le protocole de entreprise et appeler les autres contacts d'urgence pour leur fournir les mêmes informations. Ceux-ci doivent inclure, mais peuvent ne pas se limiter : aux compagnies d'assurance du chargement, du véhicule et du point de destination
  - e. Si le véhicule est endommagé et incapable de bouger, rendez-vous au point g.
  - f. Si les dommages sont mineurs, que la véhicule est droit et qu'aucune blessure n'est à reporter, prenez les photos, les noms et les adresses des autres personnes impliquées et des témoins
  - g. Rassembler tout animal éloigné sur la route dans une zone aussi loin des voitures que possible.
  - h. Localiser le kit en cas d'accident et l'appareil photo. Prendre des photos de l'accident aussi tôt que possible. Les photos doivent inclure des clichés des conditions de circulation, des dommages au véhicule, de la position du véhicule, de l'accident dans son ensemble, de marques de dérapage, des virages, des intersections et de l'endroit où le véhicule a quitté la route (si applicable).
  - i. Veiller à assurer autant que possible la protection et le confort des animaux.
  - j. Le transporteur doit donner les détails de l'accident au personnel de première intervention dès son arrivée. Le transporteur doit se rappeler qu'à ce stade, il est le représentant le plus visible de l'entreprise et qu'il doit se comporter comme tel.
  - k. Le transporteur doit donner les détails de l'accident au personnel de première intervention dès son arrivée. Cela inclut toute blessure humaine, le statut de tout animal en fuite, tout risque connu et le plan d'urgence de l'entreprise. Le transporteur doit avertir les autorités de l'arrivée, si disponible, d'une remorque de secours de l'entreprise et de personnel pour manipuler les animaux et leur heure d'arrivée prévue. Les transporteurs doivent respecter les différentes étapes.
135. Les animaux blessés au cours du transport doivent être euthanasiés humainement afin de leur éviter tout stress ou douleur supplémentaire.

## 5. Déchargement

### 5.1 Introduction

Le déchargement commence lorsque le camion entre dans la zone de déchargement, et s'achève lorsque tous les conteneurs se trouvent sur la plateforme. Les principaux facteurs de risque sont :

- La **conception de la zone de déchargement**, qui doit être bien ventilée, bien éclairée, nettoyée et désinfectée pour la sécurité et le confort des animaux ;
- Le **niveau de propreté du véhicule**. Les véhicules doivent être nettoyés et désinfectés afin d'éviter les problèmes de biosécurité.

### 5.2 Conception de l'aire de déchargement

L'aire d'attente ainsi que les conteneurs doivent être couverts afin de protéger les oiseaux des températures extrêmes et des conditions météorologiques. Ceci est d'autant plus vrai pour les poules en fin de ponte et les poussins d'un jour qui y sont plus sensibles. L'aire de déchargement doit être conçue pour éviter toute gêne inutile pour les oiseaux.

**Bonnes pratiques** d'organisation de la zone de déchargement

*Pour les poulets de chair, dindes et poules en fin de ponte :*

136. **Des zones de déchargement protégées et couvertes sont nécessaires** pour protéger les oiseaux contre les températures extrêmes et les conditions météorologiques, en utilisant un système de chauffage ou de refroidissement si nécessaire.



**Figure 5.1** Des installations bien conçues protégeant la zone de (dé)chargement doivent être utilisées. Picture: ©AVEC

### **Pratiques améliorées** d'organisation de la zone de déchargement

137. Une **ventilation supplémentaire avant le déchargement** doit être utilisée si la température est trop élevée.
138. Lorsque les installations ne sont pas protégées des intempéries, les oiseaux en transit ou en attente de déchargement pour l'abattage ne peuvent pas rester plus de deux heures dans un véhicule en stationnement. **Dans une telle situation, il est conseillé de conduire le véhicule pour permettre une meilleure circulation de l'air.**
139. L'aire de stationnement doit avoir des arbres ou des toits procurant de l'ombre.

## **5.3 Soins aux animaux lors du déchargement**

À leur arrivée à leur destination finale, les opérateurs sont invités à agir avec prudence et attention envers les oiseaux. Un temps d'attente prolongé sur le camion / dans les conteneurs implique une période de jeûne supplémentaire pour les oiseaux, ce qui n'est pas souhaitable. **Les retards à l'abattoir doivent être réduits au minimum.**

### **Bonnes pratiques** pour les soins aux animaux lors du déchargement

140. **Les bruits**, toutes sources confondues, doivent être minimisés pendant le déchargement.
141. Les poussins et les poulettes doivent recevoir **de l'eau, de la nourriture** et un hébergement approprié lorsqu'ils sont déchargés à l'élevage.
142. Les poulettes arrivant **inaptes** à un site d'élevage ou de finition, par ex. boiteuse, fatiguées, blessées ou malades, doivent être **humainement euthanasiées dès que possible.**
143. À l'abattoir, des mesures appropriées doivent être prises pour **assurer des conditions appropriées** pour les oiseaux en attente. Par temps chaud, le camion doit être garé à l'ombre, permettant la circulation de l'air.
144. Pour les poulets de chair, les dindes et les poules en fin de ponte, si le taux de mortalité à l'arrivée est supérieur au seuil, **l'abattoir doit informer le transporteur et l'éleveur** qui doivent fournir des informations sur les conditions de transport et de ramassage.

*Pour les poussins d'un jour :*

145. Avant de garer le camion et avant de décharger les poussins d'un jour, **le conducteur doit tenir compte de la température et de l'orientation du vent.**
146. Le conducteur devrait éviter les courants d'air lors du déchargement en suivant **les spécifications du camion concernant la ventilation.**

147. **Le déchargement doit se faire de manière rapide mais ordonnée**, avec un personnel suffisant et dans un environnement sans fluctuations de température excessives.
148. Les boîtes vides de poussins réutilisables doivent être rechargées dans le camion, nettoyées et désinfectées au couvoir avant d'être réutilisées. Les conteneurs en carton pour les poussins ne sont pas rechargés dans le camion.
149. Toute mort et blessure survenue pendant le transport des poussins **doit être consignée et signalée** au couvoir.

#### **Pratiques améliorées** pour les soins aux animaux lors du déchargement

150. Les oiseaux blessés, humides ou les lots ayant un fort taux de mortalité à l'arrivée **doivent être séparés des autres et abattus en premier.**
151. **Les équipes de ramassage doivent avoir des retours d'information** sur le pourcentage de blessés et de morts à l'arrivée afin de comparer leurs performances et d'en tirer des conclusions.
152. Si un jour **la mortalité due au transport excède les seuils critiques** établis au niveau national :
- **Un compte rendu de cette observation** doit être conservé par le transporteur pour une évaluation plus poussée de la performance des transporteurs ;
  - Il doit y avoir **une enquête sur la ou les causes** de mortalité par le transporteur ;
  - **Des mesures préventives efficaces** doivent être mises en place sans tarder pour remédier au problème lors des transports ultérieurs.
153. Avant la prochaine expédition de même source, **toute mortalité et blessure doit être enregistrée et signalée :**
- Au conducteur ;
  - Au transporteur ;
  - Au préposé au bien-être ;
  - A l'équipe de ramassage pour qu'elle puisse comparer les taux de mortalité et de blessés ;
  - A l'éleveur ;
  - A l'organisme de production

*Pour les poussins d'un jour :*

154. Garer le camion le plus près possible de la porte pour faciliter le processus de déchargement.
155. La hauteur à partir de laquelle les boîtes de poussins d'un jour sont vidées doit être aussi basse que possible et **en aucun cas plus de trois fois la hauteur des poussins.**

## **5.4 Biosécurité, nettoyage et désinfection**

La biosécurité est importante pour les animaux qui voyagent afin de prévenir la propagation de maladies. En outre, le stress pendant le transport peut affecter leur système immunitaire et les rendre plus sensibles aux maladies. Après le déchargement des animaux, le véhicule peut toujours transporter et propager des pathogènes, il est donc obligatoire de le nettoyer et de le désinfecter après chaque transport. Les pratiques suivantes s'appliquent à la fois aux transports courts et longs.

#### **Bonnes pratiques** de biosécurité, de nettoyage et de désinfection

156. Pour les volailles de chair, les camions et les conteneurs doivent être **nettoyés et désinfectés à l'abattoir avant de repartir.**
157. Pour les poules et/ou les poussins d'un jour livrés aux élevages, les camions, les boîtes réutilisables et les conteneurs **doivent être lavés** sur place, ou retournés à l'entreprise de transport ou au couvoir pour être lavés **avant d'être réutilisés pour un prochain chargement.**
158. **De l'eau chaude et de l'eau froide** doivent être disponibles sur le lieu de nettoyage et de désinfection pour nettoyer un nombre maximum de camions chaque jour.
159. Les zones de nettoyage et de désinfection doivent permettre périmètre dégagé de 2 mètres autour du camion. L'éclairage doit être disponible la nuit.
160. **Une lumière suffisante doit être fournie** au niveau des objets à nettoyer.
161. Le conducteur doit tenir **un registre de chaque nettoyage et de chaque désinfection**, en indiquant le nom commercial du produit désinfectant et des doses utilisées.

#### **Pratiques améliorées** de biosécurité, de nettoyage et de désinfection

162. Les aires de lavage doivent avoir une longueur de 25 m pour pouvoir accueillir les camions, et **une pente de 5 à 7% pour drainer les eaux usées vers un système de collecte approprié.**
163. L'existence d'un protocole situé dans le camion ou dans les infrastructures de déchargement, qui indique **les principaux points nécessaires pour un nettoyage adéquat.** Cela comprend la qualité de l'eau, un programme de nettoyage et de désinfection approuvé, une méthode d'inspection, des mesures correctives, des détergents et des agents désinfectants approuvés et utilisés.

## Références

Les documents suivants sont recommandés comme lectures supplémentaires

Anonymous, 2012. Livestock Welfare - decision tree, 2012 [www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf](http://www.livestockwelfare.com/wp-content/uploads/Poultry-Decision-Tree.pdf)

Anonymous, 2006. PISC report 91, Land of poultry 2nd edition / Land Transport of Poultry, Second Edition, Model Code of Practice for the Welfare of Animals, Primary Industries Ministerial Council (2006). CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia.

Anonymous, 2012. Pratiques exemplaires recommandées en matière de soins aux animaux dans la Chaîne canadienne d'approvisionnement de volaille, du producteur au transformateur (avril 2012) [http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques\\_exemplaires\\_recommandees\\_avr2012\\_Fr.pdf?v=01-2013](http://volaillesduquebec.qc.ca/pdf/Pratiques_exemplaires_recommandees_avr2012_Fr.pdf?v=01-2013)

ARMCANZ, 1998. Land Transport of Poultry. SCARM Report 65, pp. 1-13. Agriculture and Resource Management Council of Australia and New Zealand. CSIRO Publishing, Collingwood, Victoria, Australia

AVEC, 2015. European poultry transport guide, Poultry health and welfare during transport, from farm to slaughterhouse

Burton, C.H., R.T. Whyte, V.M. Allen and D.B. Tinker, 2005. Reducing microbial contamination from poultry transport crates by improved cleaning and disinfection systems based on better water use. <http://www.food.gov.uk/science/research/foodborneillness/m01prog/m01list/m01023>

Guillou, 2011. Formation convoyeurs d'animaux vivants et volailles d'un jour. Avipole Formation. <http://www.avipole-formation.fr/system/assets/files/catalogue1112.pdf>

Hubbard, 2008. Bonnes Pratiques Logistiques. <http://www.hubbardbreeders.com/fr/engagements/bien-etre-animal/>

ITAVI, 2004. Les conditions de transport des volailles en France : les pratiques actuelles et les aspects réglementaires, 2004

Knowles, T.G. and D.M. Broom, 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. *Appl. Anim. Behav. Sci.*, 28: 75-91, 1990.

Mitchell, M.A. and P.J. Kettlewell, 1998. Physiological stress and welfare of broiler chickens in transit: solutions not problems! *Poultry science* 77 (002) 1803-1814

Mitchell, M. A., P.J. Kettlewell, R.R. Hunter and A.J. Carlisle, 2001. Physiological stress response modelling - application to the broiler transport thermal environment. In: *Proceedings of the 6th International Livestock Environment Symposium, Louisville, Kentucky, U.S.A., 21st-23rd May 2001*. Edited by Stowell, R. R., Bucklin, R. & Bottcher, R. W. pp 550-555.

Monleon, R., 2012. Gestione della pre-macellazione dei Broilers

National Reference Centre for Animal Welfare. Protezione dei polli allevati per la produzione di carne. [http://www.izsler.it/izs\\_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10](http://www.izsler.it/izs_bs/s2magazine/index1.jsp?idPagina=10)

Perrone, V. et al, 2014. Procedure operative per la protezione degli avicoli durante il trasporto e le operazioni correlate. Manuale operativo. SIVeMP, UNAITALIA, Quaderni di Veterinaria Preventiva 04 2014

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2013. Welfare standards for chickens. <http://www.rspca.org.uk/ImageLocator/LocateAsset?asset=document&assetId=1232734135010&mode=prd>

Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), 2012. Welfare standards for turkeys. <http://industry.freedomfood.co.uk/media/9324/turkeys.pdf>



## HOW TO OBTAIN EU PUBLICATIONS

### Free publications:

- one copy:  
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- more than one copy or posters/maps:  
from the European Union's representations ([http://ec.europa.eu/represent\\_en.htm](http://ec.europa.eu/represent_en.htm));  
from the delegations in non-EU countries  
([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm));  
by contacting the Europe Direct service ([http://europa.eu/europedirect/index\\_en.htm](http://europa.eu/europedirect/index_en.htm))  
or calling 00 800 6 7 8 9 10 11 (freephone number from anywhere in the EU) (\*).

(\* ) The information given is free, as are most calls (though some operators, phone boxes or hotels may charge you).

### Priced publications:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).