



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'AGROALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT

DGAL VADEMECUM

CONTRÔLE D'UN CARNET DE ROUTE ET VÉRIFICATIONS ASSOCIÉES

Version Vademecum TAV-CRN_RTE : 01

Versions Grilles associées SPA3-TAV-JL-CT : 00 ⁽¹⁾

SPA3-TAV-CT-RT : 01

SPA3-TAV-JL-RR : 01

◆ Champ d'application

Méthodologie de contrôle à mettre en œuvre au titre de la protection animale dans le cadre des exports et des échanges intraUE de plus de 8 heures d'équidés domestiques (à l'exclusion des équidés enregistrés) et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine.

Ces contrôles recouvrent notamment :

- des contrôles a priori (contrôles documentaires à réaliser en amont du départ prévu des animaux),
- des contrôles au chargement (contrôles physiques et documentaires à réaliser sur le lieu de départ),
- des contrôles a posteriori (contrôles documentaires à mettre en œuvre après la réalisation du voyage).

◆ Références réglementaires

Règlement (CE) n°1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (...).

- Art. 5 point 4 (obligation du carnet de route) et Annexe II (préambule et modèle de carnet de route)
- Art. 14 (contrôles à effectuer et autres mesures en rapport avec les carnet de route à prendre par l'autorité compétente avant les voyages de longue durée)
- Art. 15 (contrôles à effectuer par l'autorité compétente à tout stade d'un voyage de longue durée)
- Art. 27 (inspections et rapports annuels)

Code Rural, Livre 2 Titre I Chapitre IV

- Articles L.214-1 à 3 (protection animale (PA)) et L.214-12 (transport) ;
Articles R.214-49 à 62 (transport)
- Articles L.215-13 ; Articles R.215-6 et 7 (sanctions pénales : PA en cours de transport)
- et toutes dispositions nationales prises pour leur application

(1) Remarque 1 : A ce jour, la grille (SPA3-TAV-JL-CT) « Contrôle a priori » n'existe pas encore. Les contrôles au chargement doivent être réalisés et enregistrés dans RESYTAL à compter de 2019 au moyen de la grille « Contrôles en cours de transport par route » (SPA3-TAV-CT-RT) qui correspond à la version qui existait déjà dans SIGAL. Une nouvelle grille (SPA3-TAV-JL-RR) est entrée en production dans RESYTAL pour y enregistrer les contrôles a posteriori réalisés à compter du 01/02/2019.

Remarque 2 : la lecture du document intitulé « Guide d'utilisation du carnet de route » est un pré-requis obligatoire à la lecture de la présente méthode d'inspection.

SOMMAIRE

Guide de contrôle du carnet de route et vérifications associées

Chapitre I - Contrôles officiels en vue de la validation du carnet de route	03
I.1. Première Étape : pré-notification (copie de la Section 1) avant le jour du départ	03
I.1.1. Vérification des autorisations	04
I.1.2. Vérification de la conformité du voyage programmé	04
I.1.3. Vérification des informations et documents complémentaires	05
I.1.4. Suites à donner (informations insuffisantes, constats de non-conformités)	05
I.2. Deuxième Étape : contrôle de l'original complet du carnet de route	07
I.3. Troisième Étape : modalités de validation du carnet de route	08
Chapitre II - Contrôles physiques sur le lieu de chargement	09
II.1. Délai des contrôles physiques (aptitude + chargement)	10
II.2. Résultat favorable des contrôles (Section 2)	10
II.3. Constat de non-conformité(s) (NC)	10
Chapitre III – Contrôles a posteriori (vérification de la conformité des voyages réalisés)	11
III.1. Objectifs des contrôles a posteriori	11
III.2. Programmation et ciblage des contrôles a posteriori	12
III.3. Méthode de contrôle a posteriori	13
III.4. Enregistrement des contrôles a posteriori (grille SPA3-TAV-JL-RR)	13
Chapitre IV – Autres situations de contrôle du carnet de route	14
IV.1. Contrôles « sur route »	14
IV.2. Contrôles officiels en Postes de contrôle ou sur le lieu de destination	15
IV.3. Contrôles aux points de sortie de l'Union européenne (exportations)	15
IV.4. Contrôles en Postes d'Inspection Frontaliers (importations)	17
IV.5. Utilisation du rapport d'anomalie (Section 5) par les agents officiels	18
Chapitre V – Mesures à mettre en œuvre à l'issue des contrôles (suites des contrôles)	19
V.1. Rôle des DDecPP des lieux de départ	19
V.2. Mesures relatives au "non-retour" des carnets de route	19
V.3. Rôle des DDecPP ayant délivré les autorisations/agréments/certificats	21
V.4. Rôle des DDecPP dont relèvent les Postes de Contrôle	21

Conclusion	21
-------------------	-----------

--- X ---

<i>Récapitulatif des modifications apportées à la présente méthode d'inspection par rapport à la version 02 du Guide d'Utilisation et de Contrôle du Carnet de Route</i>	23
--	----

Méthodologie d'inspection : contrôles a posteriori	24
---	-----------

--- X ---

Guide de contrôle du carnet de route et vérifications associées

Remarque préalable importante :

Pour des raisons juridiques (anticiper un recours en plein contentieux d'un opérateur économique (ie demande de dommages et intérêt), ou une procédure contentieuse de la Commission européenne à l'encontre de la France), il est absolument indispensable de conserver dans le dossier de la certification des échanges intraUE ou des exportations concernées :

- les exemplaires (numérisés si possible) de chacun des documents dont une copie doit être présentée au titre d'une des parties de cette méthode d'inspection (contrôles a priori + au chargement + a posteriori),
- la copie des Sections 1 validées après apposition du cachet officiel
- le détail et le résultat des calculs aboutissant aux conclusions de conformité et de non-conformité,
- les téléchargements ou copies d'écran de sites ayant fourni certaines informations sur lesquelles ont été fondées les évaluations de conformité et de non-conformité pour certains points de contrôle.

Chapitre I - Contrôles officiels en vue de la validation du carnet de route

Ce chapitre est découpé en trois étapes distinctes, qui peuvent être réalisées en pratique par une seule personne, ou successivement par des personnes différentes.

- les vérifications à réaliser à partir d'une copie signée de la Section 1 du carnet de route (pré-notification)
- les vérifications complémentaires à réaliser sur l'original complet du document à valider
- les modalités pratiques de validation du carnet de route (apposition du cachet officiel)

I.1 - Première Étape : pré-notification (copie de la Section 1) avant le jour du départ

L'**organisateur** est tenu de présenter à l'autorité compétente du lieu de départ, au plus tard deux jours ouvrables avant le chargement, une copie signée, numérotée et dûment complétée (*excepté pour ce qui est du numéro du certificat sanitaire*) de la Section 1 du carnet de route (point 3.b de l'annexe II du règlement 1/2005).

Un organisateur ne peut exiger de l'autorité compétente la validation d'un carnet de route dans un délai inférieur au délai de pré-notification. Inversement, l'autorité compétente est tenue de réaliser les vérifications nécessaires à la validation du carnet de route avant le départ si le carnet de route lui est transmis dans le délai réglementaire.

Les DDPP qui en ont la possibilité peuvent, en concertation avec les organisateurs, accepter des délais plus courts, sous réserve de pouvoir assurer l'ensemble des contrôles requis. Pour les voyages de très longue durée, nécessitant des contrôles complexes, un délai plus long doit être recommandé aux opérateurs.

Pour la réalisation des contrôles qui incombent à l'**autorité compétente du lieu de départ**, les vérifications à effectuer au stade de la pré-notification peuvent être réalisées :

- soit par un **agent de la DDecPP** formé et reconnu compétent en la matière par sa hiérarchie ;
- soit par le **vétérinaire officiel** chargé de la certification sanitaire (ou **vétérinaire certificateur**) si celui-ci dispose des qualifications nécessaires à ces vérifications : il peut s'agir d'un vétérinaire de la DDecPP ou d'un vétérinaire privé mandaté pour la certification (VOP).

En fonction des procédures de certification en place dans son département et de la qualification de ses agents, chaque DDecPP doit ainsi clairement informer les organisateurs en ce qui concerne la (ou les) personne(s) ou service auxquels les pré-notifications doivent être adressées. Les conditions de suppléance pour ces fonctions doivent également être déterminées.

Si la personne chargée des premières vérifications n'est pas le vétérinaire certificateur qui apposera le cachet officiel sur l'original du carnet de route avant le départ, elle devra alors réaliser et transmettre le plus rapidement possible au vétérinaire certificateur le résultat de ses vérifications, à partir desquelles il pourra procéder aux vérifications complémentaires sur l'original complet du document qui lui sera présenté (cf point I.2, p7), avant validation officielle du document (ou non, selon le résultat de ses contrôles).

Dans la suite de cette note, quelque soit l'étape considérée, nous désignerons indifféremment la personne qui la réalise sous le terme général "autorité compétente du lieu de départ".

I.1.1 - Vérifications des autorisations

L'article 14 prévoit que l'autorité compétente du lieu de départ procède à des contrôles appropriés pour vérifier :

- que les transporteurs mentionnés dans le carnet de route disposent d'une autorisation valable (Type 2, espèce, date) ;
- que les moyens de transport utilisés ont bien un agrément valable (espèce, date), compris les navires bétailiers ;
- que les conducteurs (voire convoyeurs) prévus sont bien titulaires d'un certificat de compétence valable.

Les déclarations prévues en Section 1 du carnet de route, si elles sont remplies conformément aux instructions détaillées au dans le Guide d'Utilisation du carnet de route, doivent permettre d'effectuer ces contrôles.

Rq. 1 : la consultation des autorisations et agréments à partir des bases de données et listes officielles disponibles étant longue (et pour le moment non accessible de façon fiable en ce qui concerne les transporteurs, véhicules et conducteurs étrangers), la vérification de l'existence et la validité de ces autorisations/certificats s'effectuera ainsi en routine sur la base des copies transmises par les organisateurs en même temps que celle de la Section 1.

Rq. 2 : dans le cas d'échanges intra UE (ou d'exportations) réguliers, les organisateurs doivent pouvoir obtenir de leur DDecPP, sur demande (et accord), la possibilité de ne transmettre les copies des autorisations et certificats qu'une seule fois, étant entendu qu'à l'expiration d'une autorisation, ou dans le cas d'un nouveau transporteur/véhicule/convoyeur, ils devront envoyer spontanément la copie de cette autorisation nouvelle, sans que la DDecPP n'ait à la réclamer.

Rq. 3 : l'autorité compétente du lieu de départ consultera de temps en temps (par sondage et en cas de doute) la validité des autorisations et agréments sur les bases de données ou listes officielles (lorsqu'elles seront disponibles de façon fiable au niveau communautaire : à ce jour, seules quelques listes sont disponibles et mises à disposition des services sur <http://intranet.national.agri/Listes-officielles-utiles> (tout en bas de la page intranet correspondante), et dès à présent sur RESYTAL en ce qui concerne les autorisations, agréments et certificats de compétence français), en complément de la vérification des copies des autorisations transmises par les opérateurs.

I.1.2 - Vérifications de la conformité du voyage programmé

L'article 14 prévoit également que l'autorité compétente du lieu de départ doit procéder à des « *contrôles appropriés* » pour vérifier que le carnet de route présenté par l'organisateur « *est réaliste et permet de penser que le transport est conforme aux dispositions du règlement* ».

Toute négligence flagrante de l'autorité compétente dans la mise en œuvre des vérifications mentionnées au point 2 courant de la présente note et au point 1 précédent, pourrait engager sa responsabilité en cas de litige, dans la mesure où le cachetage obligatoire mentionné à l'article 14.1.c. du Règlement atteste que les contrôles ont été effectués et se sont révélés satisfaisants. Rappel : la validation du carnet de route est une **mission de service public**. Elle atteste que des contrôles ont été réalisés et se sont avérés favorables.

Ces vérifications doivent porter tout particulièrement :

- sur la **lisibilité et l'exhaustivité** des déclarations figurant sur la Section 1, indispensables à la réalisation de la suite des contrôles (rubrique 5.3 exceptée si le numéro de certificat sanitaire n'est pas connu du demandeur à ce stade de la démarche). L'identification de l'organisateur (y compris sa signature) et celle de la personne responsable du voyage (et ses coordonnées) doivent également être présentes, complètes et lisibles ;
- sur la vérification de l'**aptitude au transport** des animaux selon les catégories déclarées (*ex. âge en dessous duquel les voyages de longue durée sont interdits ; vaches en lactation si des arrêts pour traite ne sont pas programmés toutes les 12 heures, femelles ayant dépassé 90% de gestation, ...*) et sur le niveau de précision des mentions permettant ces vérifications, voire la présentation de documents complémentaires ;
ex. pour des exportations de bovins, il conviendra de s'assurer systématiquement de la présence ou non de femelles gestantes et dans l'affirmative, de demander les dates d'insémination (en cas de doubles inséminations, retenir la date la plus ancienne afin d'éviter de laisser charger une femelle dont le stade de gestation pourrait dépasser 90% avant la fin prévue de fin du voyage).
- sur la vérification des **densités de chargement** en fonction des espèces transportées (et sur le niveau de précision et la qualité des informations permettant cette vérification);
- sur la **pertinence des arrêts programmés** aux lieux déclarés en première colonne de la rubrique 6 (leur mention lorsqu'ils sont requis) en fonction de l'itinéraire prévu et de la durée estimée du voyage (calcul des temps de route et de pauses), dans le respect des durées maximales autorisées selon les espèces, et sur le niveau de précision des informations permettant ces vérifications.

Un tableau d'aide à la réalisation de ces vérifications (d'utilisation facultative), indiquant notamment les suites à donner au cas par cas, est disponible sur l'intranet (<http://intranet.national.agri/Transport>), rubrique « Méthodes » / « Carnet de route ».

Remarque : ces vérifications peuvent être longues, mais dans les cas d'échanges/exports réguliers, une fois qu'elles ont été réalisées en détail (itinéraire, durées, autorisations, surfaces /densités), les résultats obtenus peuvent souvent être ré-utilisés pour réduire la durée de contrôles ultérieurs

1.1.3 – Vérification des informations et documents complémentaires

Cette partie doit se lire en lien avec la lecture du Chapitre 2 du Guide d'Utilisation du Carnet de route (p7 à 10).

Dans la perspective d'une homologation (Cerfa) du carnet de route au niveau national, une notice associée est en cours de préparation, dont une version provisoire est d'ores et déjà mise à la disposition des services sur l'intranet (<http://intranet.national.agri/Transport>), rubrique « Méthodes » / « Carnet de route ».

Associée au Guide d'utilisation du carnet de route, cette notice peut être diffusée aux organisateurs et utilisée comme « check list » par les services le **contrôle de l'application de ce chapitre 2**. Attention à bien vérifier, à chaque nouvelle utilisation, la dernière version en vigueur sur l'intranet.

Plans d'urgence : veuillez lire le point 2.1.4 page 9 du Guide d'Utilisation du carnet de route.

Afin de ne pas bloquer les flux, pour une période transitoire (dans l'attente des résultats du sous-groupe de travail « plans d'urgence »), les plans d'urgence doivent désormais être demandés systématiquement, mais leur absence ne doit être bloquante que dans le cas des exportations de très longue durée (durée totale des voyages dépassant 1 cycle de transport (durée > 14h + 1h + 14h pour les ruminants sevrés, 9h + 1h + 9h pour les ruminants non sevrés, 24h pour les équidés de boucherie et les porcins). Voir au dernier paragraphe du point 2.1.4 du Guide d'utilisation du carnet de route des exemples de modèles de documents qui peuvent être acceptés, sous réserve d'être correctement remplis, dans l'attente de la modification du présent §.

Confirmations de réservations en postes de contrôle (ne pas accepter de simples demandes de réservation : si elles ne sont pas confirmées, elle ne garantissent pas que les animaux seront attendus et qu'il y aura suffisamment de place pour les héberger).

Pour être crédibles, les confirmations de réservation doivent faire apparaître la date, la catégorie et le nombre d'animaux prévus (l'exploitant d'un poste de contrôle qui confirme une réservation sans savoir combien d'animaux il va recevoir ne peut pas gérer convenablement les capacités d'hébergement de ses locaux). Si la durée de repos programmée est > à 24h, elle doit également apparaître sur la confirmation de réservation (pour les mêmes raisons : gestion des périodes d'occupation des postes de contrôle en lien avec les réservations).

Confirmation de réservations sur les navires, qu'ils soient bétailleurs (« walk on walk off » => certificat d'agrément) ou transrouliers (« roll on roll off » = RoRo) : demander le nom et le numéro ISO des navires (obligatoire pour les navires bétailleurs + certificat d'agrément au titre de l'article 19 du R(CE)1/2005).

A titre indicatif : les animaux sont généralement chargés à bord de navire bétailleurs à Sète (FR), Taragone ou Alicante (ES) et Koper (SI), et à bord de navire transrouliers (Ferries) à Marseille, Algeiras (ES), Bari (IT).

Confirmation des horaires d'ouverture des douanes si la planification fait apparaître un passage de frontières à des horaires de nuit, en soirée, les week-ends et jours fériés.

Températures : de Juin à Septembre inclus, et pour toute période ou pour tout itinéraire au cours desquels les températures extérieures risquent d'être élevées ou très basses, les services doivent exiger des demandeurs qu'ils vérifient et apportent les garanties que les prévisions de températures extérieures sur l'itinéraire ne seront pas supérieures à 30°C (risque de dépassement des 30°C réglementaires à l'intérieur des véhicules et surtout de la limite de tolérance de 35°C), ni inférieures à 0°C (risque de gel des dispositifs de distribution d'eau).

La vérification des prévisions de température doit également être vérifiée par les services officiels au niveau :

- des lieux de départ (aux date/heure prévues du départ) et de destination (aux date/heures prévues d'arrivée).
- et lorsque c'est le cas : à toutes les étapes qui doivent apparaître en rubrique 6 de la Section 1, à l'heure prévue du passage au niveau de ces étapes : lieux de pauses sans déchargement, lieux de transferts (dont les ports d'embarquement et de débarquement), points de sortie de l'UE, passages de frontière hors UE.

Températures : il est demandé aux services et aux vétérinaires certificateurs privés de ne pas valider les carnets de route lorsque les prévisions météorologiques sur le trajet excèdent 30°C,

à moins que des garanties puissent être apportées par l'organisateur sur la capacité des équipements utilisés à maintenir les températures à l'intérieur du véhicule dans la fourchette réglementaire.

1.1.4 - Suites à donner (informations insuffisantes, constats de non-conformités)

► Pouvoirs de l'autorité compétente :

▪ le point 3.c de l'annexe II du règlement 1/2005 prévoit que l'organisateur est tenu de « **suivre toutes les instructions données par l'autorité compétente en application de l'article 14 §1 du règlement** ». Ces instructions sont définies au niveau national par le Guide d'Utilisation du carnet de route d'une part, et déclinées au niveau local par les DDecPP (modalités pratiques : service compétent, coordonnées de contact, heures d'ouverture etc.).

▪ l'organisateur doit « **veiller à ce que l'autorité compétente du lieu de départ reçoive, au plus tard 2 jours ouvrables avant le moment du départ et dans les conditions définies par elle, une copie signée** (etc.) ». Il s'agit notamment des modalités locales de transmission des informations, définies par les DDecPP.

▪ lorsque le résultat des contrôles n'est **pas** satisfaisant, l'article 14.1.c. du règlement 1/2005 précise que l'autorité compétente du lieu de départ **doit exiger** « **que l'organisateur modifie les arrangements du voyage de longue durée prévu, de manière à ce que celui-ci devienne conforme au règlement 1/2005** ».

► La personne chargée du contrôle de la pré-notification doit reprendre contact avec l'organisateur pour lui demander de faire compléter ou modifier les mentions de la Section 1 éventuellement incomplètes ou non conformes, ou de communiquer à la DDecPP les documents et/ou informations manquantes.

a) En cas de demande de mise en conformité, elle informe le vétérinaire certificateur qu'il ne doit pas valider en l'état le carnet de route original qui pourrait lui être présenté, tant que le « feu vert » ne lui est pas donné (= tant que l'organisateur n'a pas modifié les non-conformités constatées).

b) Lorsque le résultat des contrôles est satisfaisant, elle lui transmet son « feu vert », accompagné du résultat de ses contrôles (assorti éventuellement d'instructions particulières), sous la forme :

- de la copie (au besoin rectifiée par ses soins) de la Section 1 pour confrontation avec l'original ;
- de la mention du nombre de « Sections 2, 3 ou 4 » dont le vétérinaire devra vérifier la présence

La copie de tous les documents utilisés pour procéder aux vérifications, ainsi que celle de la Section 1 validée, doivent être conservées pendant au moins 3 ans sous la responsabilité de la DDPP. La trace écrite des calculs (densité, distances, temps de route) et des vérifications effectuées doit également être conservée.

Le tableau d'aide au contrôle mentionné à la fin de la page 5 du présent vademecum n'est pas d'utilisation obligatoire, mais peut constituer à ce titre un support utile, voire un document de communication entre les différentes personnes chargées de réaliser les étapes de contrôle successives lorsque c'est le cas.

Sous réserve d'avoir correctement informé les opérateurs (notification de décision administrative défavorable), la DDecPP du lieu de départ ne devrait pas permettre la validation (cachetage) d'un carnet de route :

- dont la Section 1 serait incomplète,
- (et/ou) sur laquelle manqueraient manifestement des éléments d'information indispensables à la vérification de la conformité du voyage déclaré,
- (et/ou) sur laquelle persisteraient des informations attestant manifestement de la non-conformité de ce voyage à l'une ou plusieurs des dispositions du règlement 1/2005.

I.2 – Deuxième Étape : contrôle de l'original complet du carnet de route

► Les vérifications du paragraphe précédent ayant porté (en principe) sur une copie de pré-notification, il convient de vérifier ensuite sur l'original :

- que la Section 1 du carnet de route original présenté à la validation correspond en tous points à la copie qui a été soumise à vérification (et le cas échéant, que les modifications qui ont été demandées ont bien été réalisées) ;
- que les déclarations du certificat sanitaire et du carnet de route sont cohérentes (horaires, durées) : penser à actualiser la notification Traces, le cas échéant) ;
- que le carnet de route porte bien un numéro d'identification unique (point 3a de l'annexe II du règlement 1/2005) et que ce numéro est bien reporté sur toutes les pages, elles-mêmes numérotées ;
- (en tant que de besoin) que l'organisateur a bien pensé à insérer autant d'exemplaires de "Sections 2" et/ou de "Sections 3" que de lieux prévus de chargement et/ou de déchargement ;
- que les Sections 2 à 5 sont toutes vierges (une vigilance particulière doit être accordée à la Section 4, à l'exception de la rubrique « NOM du transporteur » qui peut être pré-remplie à l'avance) ;
- que les pages du carnet de route sont bien attachées (point 2 de l'annexe II du Règlement).

Un tableau d'aide à la réalisation des contrôles (partie 2) est téléchargeable sur l'intranet du Ministère (Transport /Méthodes / Carnet de route).

- Pour la réalisation pratique de ces contrôles, l'**autorité compétente du lieu de départ**, pourra être :
- un **agent de la DDecPP** formé et reconnu compétent en la matière par sa hiérarchie si la DDecPP souhaite dissocier la validation du carnet de route de la certification. Attention toutefois, le n° du certificat sanitaire (à reporter en rubrique 5.3 de la Section 1 du carnet de route), ainsi que les vérifications relatives à la concordance entre les mentions du carnet de route et celles du certificat sanitaire (durée de transport par exemple à la rubrique 1.29) nécessitent que cette personne ait accès au certificat sanitaire.
 - le **vétérinaire certificateur** auquel est présenté l'original (complet) du carnet de route pour validation ;

I.3 – Troisième Étape : modalités de validation (ou de refus) du carnet de route

Non conforme => si malgré des demandes de rectifications (aux étapes 1 et/ou 2) le résultat des contrôles reste non conforme, le carnet de route n'est pas cacheté et un rapport d'inspection défavorable doit être notifié au demandeur (sur référentiel métier : <http://dgal.qualite.national.agri/Sante-et-protection-des-animaux#TRANSPORT>).

Attention, il s'agit dans ce cas d'une décision administrative défavorable qui à ce titre, doit être motivée en faits et en droit et faire l'objet d'une procédure contradictoire en application du Code des relations entre le public et l'administration.

Conforme => Fondement réglementaire = l'article 14.1.d du règlement 1/2005 prévoit que, lorsque le résultat des contrôles prévus aux points 14.1.a et 14.1.b (autorisations et conformité de la programmation du voyage) est satisfaisant, l'**autorité compétente du lieu de départ** cache le carnet de route.

Numéro du certificat sanitaire : au préalable (si cela n'a pas déjà été fait par l'opérateur au moyen du numéro du document préparé sous l'application Traces), l'agent qui valide la programmation ajoutera dans la rubrique 5.3 de la Section 1 le numéro de certificat sanitaire du lot (ou tous les numéros de certificats sanitaires des lots couverts par le carnet de route), ou les numéros manquants si besoin. Dans la mesure du possible, il convient de privilégier les numéros Traces INTRA.FR (format standardisé dans toute l'union) aux numéros locaux.

CACHET DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE : en bas à droite (Cachet officiel)

Pour **attester du résultat favorable des contrôles** prévus à l'article 14 du Règlement, le **cachet officiel** de l'autorité compétente du lieu de départ procédant à la validation sera apposé en bas à droite de la Section 1 (en application de l'article 14.1c du R(CE)1/2005).

Remarque n° 1 : **le cachetage officiel du carnet de route est obligatoire**. La dérogation prévue au point 2 de l'article 14 n'est valable que dans le cas de l'utilisation de système de navigation conforme en tous points aux dispositions de l'annexe I chapitre VI point 4, c'est à dire permettant d'enregistrer l'ensemble des informations prévues à la Section 4 du carnet de route. Ce n'est pas le cas des systèmes présentés au départ des exports/échanges au départ de la France. Un carnet de route non cacheté n'est pas conforme et expose le transporteur à des risques de sanctions en cas de contrôles en cours de transport et/ou à destination.

Remarque n° 2 : dans les cas des voyages à destination de l'Italie, des transporteurs se sont fait sanctionner sur présentation de carnets de route simplement agrafés. Pour éviter ces problèmes sur cette destination, les services peuvent recommander aux organisateurs de replier l'ensemble des feuillets en haut à gauche avant de lesagrafer et d'y apposer le cachet de leur société pour les « sceller ».

- *le repli exagéré du bord supérieur gauche des carnets de route masque souvent (sur les copies ultérieures de la Section 1) l'identification de l'organisateur; à moins de dégrafer le document. En outre (toujours en raison de ce rabat excessif), les mentions qui se trouvent en dessous sur les feuillets suivants deviennent également inaccessibles à la photocopie. Les feuilles du carnet de route devant toujours rester attachées (annexe II point 2 du R(CE)1/2005), il est important que le mode d'agrafage n'entrave pas la possibilité de réaliser des copies entièrement lisibles.*

Remarque n° 3 : identification des copies partielles ultérieures : les échanges d'informations entre Autorités Compétentes dans le cadre des contrôles reposent sur des photos, photocopies ou scans des éléments du carnet de route. Or la réalisation de la copie complète d'un carnet de route n'est pas toujours très simple sur le lieu des contrôles (en particulier en bord de route, ou dans les élevages de destination) : souvent, seules certaines pages sont copiées et transmises, d'où l'importance **de pouvoir identifier individuellement** chaque page d'un carnet de route (importance du report du numéro d'identification du carnet de route sur toutes ses pages).

► Un formulaire de carnet de route a donc été conçu par le BPA pour éviter les écueils mentionnés précédemment (entre autres). Téléchargeable sur l'intranet du Ministère (Transport / Formulaires BPA), ce formulaire pourra être transmis aux professionnels dans l'attente de l'élaboration d'un modèle CERFA :

- sa Section 1 peut seule être remplie par voie informatique (gage de lisibilité) : elle permet ainsi aux professionnels de préparer une fois pour toutes leurs références/coordonnées et les mentions éventuellement récurrentes d'une expédition sur l'autre. Mais elle ne permet pas (volontairement) le remplissage informatique à l'avance des sections suivantes.
- numéros : un emplacement est prévu sur ce formulaire pour indiquer en 1ère page le numéro unique de carnet de route. Ce numéro se reporte automatiquement en pied de page sur les suivantes.
- en rubrique 6.4 (transporteur), une sous-ligne permet de renseigner aussi le nom du conducteur et son numéro de certificat de compétence. Une colonne supplémentaire a été ajoutée en Rubrique 6 pour permettre d'indiquer les immatriculations et numéros d'agrément des véhicules prévus.
- la Section 1 porte, en bas à droite, l'emplacement du Cachet officiel.
- la Section 4 a été modifiée de manière à matérialiser l'emplacement des Cachets à apposer en Postes de contrôle ou Points de sortie.

Une fois le carnet de route ainsi cacheté (validé), la Section 1 ne doit plus être modifiée : tout changement dans la réalisation du voyage (y compris le jour du chargement des animaux), à partir de ce moment, doit être indiqué sur l'une des Sections (S) suivantes pertinentes : déclarations sur les lieux de départ (S2) ou de destination (S3), déclarations du conducteur (S4), ou rapport d'anomalie (S5).

Quelle que soit la personne qui valide le carnet de route, elle engage par l'apposition du cachet officiel sa responsabilité personnelle et celle de l'administration en ce qui concerne les contrôles effectués. Le signataire veillera à conserver une copie du document validé, dont il transmettra une autre copie, le cas échéant, à la personne ayant procédé aux premières vérifications.

Toutes les données, tous les documents, analyses, calculs et conclusions de ces contrôles (y compris les courriers d'accompagnement, les avertissements, les mises en demeure etc.) doivent être conservées pendant au moins 3 ans à la disposition de la DGAL et de la Commission européenne (sous forme électronique de préférence)

Chapitre II - Contrôles physiques sur le lieu de chargement

Contrôle « aptitude au transport des animaux » + Contrôle des conditions de chargement.

Des contrôles officiels des conditions de chargement doivent être organisés, en application de l'instruction technique relative à la programmation des contrôles à réaliser au titre de la protection des animaux en cours de transport (grille « contrôle en cours de transport », sigle : SPA3-TAV-CT-RT) dans les centres de rassemblement, élevages, quarantaines. Afin d'optimiser les ressources, il est important de réaliser ces contrôles sur une base ciblée : des contrôles au chargement sont notamment recommandés dans les cas suivants :

- doute sur les densités calculées à partir des déclarations du carnet de route (ex. bas de la fourchette de surface pour un poids moyen situé dans le haut de la fourchette de poids, compte-tenu de la durée du voyage et/ou des températures) (ou suspicion de chargement non déclaré sur un lieu de départ en amont)
- antécédent de notification(s) d'anomalie(s) par l'autorité compétente d'un autre département ou d'un autre état membre (directement, ou via les contact-points, voire via l'onglet « contrôle » du système Traces)
- contrôles renforcés (ex. voyages à destination de la Turquie, ou autres exports de très longues durées)
- tout autre critère de ciblage pertinent à l'appréciation de la DDecPP du lieu de départ

II.1 – Délai des contrôles physique (aptitude + chargement)

► **Obligatoire systématiquement** : le **vétérinaire certificateur** (ou tout vétérinaire désigné pour réaliser le contrôle physique des animaux dans le cadre de la certification export ou échange), doit réaliser obligatoirement le contrôle de

l'aptitude des animaux à être transportés

Conformité aux exigences du Chapitre I (et du point 1.9 du Chapitre VI) de l'annexe I du Règlement (CE) n° 1/2005

Ce contrôle doit obligatoirement être réalisé dans le cadre et le délai prévus pour le contrôle physique lié à la certification (une mention attestant du résultat favorable du contrôle physique figure d'ailleurs sur tous les certificats sanitaires aux échanges intraUE des animaux concernés).

► Si le vétérinaire réalisant le contrôle physique est présent au moment du chargement, il procédera à l'ensemble des contrôles prévus à la rubrique 10 de la Section 2 :

aptitude des animaux à être transportés

+ pratiques de transport + conformité des moyens de transport
(y compris l'étalonnage des sondes de température, en été comme en hiver)

Conformité aux exigences des Chapitres II, III et VI de l'annexe I du Règlement (CE) n° 1/2005

+ vérification de l'exactitude des déclarations en début de Section 2 par le détenteur sur le lieu de départ (nombre d'animaux effectivement chargés, véhicule effectivement utilisé, signature du détenteur)

La partie 3 du tableau d'aide aux contrôles mentionné précédemment peut servir de support à ces contrôles : (<http://intranet.national.agri/Transport>), rubrique « Méthodes » / « Carnet de route ».

II.2 – Résultat favorable des contrôles (Section 2)

1er cas : si le vétérinaire effectue à la fois le contrôle de l'aptitude des animaux au transport et celui de la conformité des moyens et pratiques de transport, il en attestera la réalisation avec résultat satisfaisant en remplissant et en signant en l'état les **rubriques 8 à 11 de la Section 2** (dont il conservera une copie). Il pourra mentionner s'il le souhaite (à la rubrique 8) le détail de contrôles particuliers ou additionnels non listés dans la déclaration de la rubrique 10.

2ème cas : si le contrôle physique de l'aptitude des animaux au transport est réalisé avant le moment du chargement (tout en restant dans le délai prévu pour le contrôle physique lié à la certification), le vétérinaire signera également la Section 2 pour la déclaration relative à l'aptitude au transport, mais **veillera à rayer** sur l'attestation (rubr. 10), **les mentions relatives aux contrôles qu'il n'aura pas réalisés** (conformité des moyens et pratiques de transport), et à remplacer les termes "au moment du départ" par "sur le lieu de départ".

II.3 – Constat(s) de non-conformité(s) Grille « contrôles en cours de transport » : SPA3-TAV-CT-RT

1er cas : non-conformités qui n'empêchent pas le chargement / départ du véhicule
(NC mineures et NC pouvant être rectifiées)

Quelle que soit l'anomalie constatée, le vétérinaire / l'inspecteur devra demander la mise en œuvre de mesures correctives, qui suffiront si elles font complètement disparaître la non-conformité (pas de rapport).

Si ces anomalies ne peuvent pas être corrigées (ou pas complètement), le camion pourra néanmoins partir dans les deux cas suivants (moyennant rédaction d'un rapport d'anomalie en Section 5) :

- soit ces anomalies n'ont pas de conséquence directe sur le bien-être des animaux (et ne sont pas de nature à leur faire courir le moindre risque tout au long du voyage),
- soit des mesures compensatoires peuvent être mise en œuvre de manière satisfaisante (ex. la pente de la rampe n'est pas adaptée à l'espèce transportée, mais il peut être chargé à bord du camion un dispositif efficace dont l'utilisation devra être rendue obligatoire pour remédier au problème).

Dans ces deux cas, le camion pourra partir, mais le vétérinaire rédigera un **rapport d'anomalie** en Section 5 (cf point IV.5 p18) pour signaler l'existence du problème constaté ainsi que, le cas échéant, les mesures qui devront être respectées tout au long du voyage pour compenser ce problème. L'inspecteur indiquera, avant signature de la Section 2 (sous forme d'une "réserve" à sa déclaration), l'existence d'un rapport d'anomalie en Section 5.

Ex. Si le vétérinaire / l'inspecteur doit ordonner de décharger de animaux pour des raisons d'inaptitude au transport (non conformité majeure, mais le véhicule pourra partir une fois ces animaux déchargés), il le mentionnera en Section 2 et dans un rapport d'anomalie (observations sur les motifs et circonstances).

2ème cas : non-conformités nécessitant de s'opposer au départ (NC majeures ne pouvant être rectifiées)

Si le résultat de ces contrôles n'est pas satisfaisant pour des problèmes liés à la protection des animaux :

- qui ne peuvent pas être corrigés (exemple : espace insuffisant en hauteur, tous les ponts étant chargés)
- ou que les parties prenantes refusent de corriger
(exemple : refus d'écartier du voyage des animaux inaptes au transport, ou présentant de signes de fragilité, ou pour remédier à une densité de chargement excessive ; refus de remédier à un dysfonctionnement des systèmes de ventilation ou d'abreuvement, ...),
- ou qui ne peuvent être compensés de manière satisfaisante
(ex. insuffisance de la capacité (ou du nombre d'accès aux tétines) du système d'abreuvement ou de ventilation, compte tenu de la saison et de la destination, ...),

Dans ces conditions, le vétérinaire ne devra pas signer la Section 2 et devra s'opposer au chargement du véhicule (ou à son départ si les animaux concernés sont déjà chargés) : il rédigera à cet effet un rapport d'inspection défavorable (disponible dans le référentiel métier) qui devra être transmis à l'organisateur (et copie à la DDecPP du lieu de départ).

Si le véhicule est chargé et prend la route en dépit d'une injonction contraire du vétérinaire / de l'inspecteur (cf ci-dessus), celui-ci en informera immédiatement la DDecPP qui s'efforcera dans la mesure du possible d'alerter les autorités compétentes sur la partie nationale de l'itinéraire (voire page 19, 4ème §), et fera suivre l'information dans les plus brefs délais au Bureau de la Protection Animale (pour alerter dans la mesure du possible les autorités compétentes sur les parties communautaires de l'itinéraire et à destination).

Chapitre III - Contrôles a posteriori (vérification de la conformité des voyages réalisés)

III.1 – Objectifs des contrôles a posteriori

Les contrôles a posteriori ont pour **objectif n° 1** de vérifier :

- si le voyage s'est réalisé conformément à la planification qui avait été validée et,
- dans le cas où des modifications seraient observées par rapport à la planification initiale (itinéraire, horaires, transporteurs, véhicules, etc.) : de vérifier si la réglementation a néanmoins été respectée en dépit de ces modifications.

L'**objectif n°2** de ces contrôles est de permettre de ré-ajuster les exigences vis à vis de l'organisateur ou du transporteur dans le cadre de l'analyse de la programmation des voyages suivants éventuels.

En application de l'article 26 §4 du R(CE) n°1/2005 en effet, toute information relative au non-respect de la réglementation en cours de transport dont aurait connaissance la DDecPP du lieu de départ justifie une analyse des causes et responsabilités potentielles, laquelle doit aboutir à une injonction de mise en œuvre de mesures correctives adéquates permettant d'éviter que ces manquements ne se reproduisent.

III.2 - Programmation et ciblage des contrôles a posteriori

L'article 15.1 du règlement R(CE)1/2005 prévoit que des contrôles doivent être réalisés à tous stades d'un voyage de longue durée, sur une base aléatoire ou ciblée. A ce titre, l'instruction technique relative à la programmation des contrôles dans le domaine du transport des animaux vivants prévoit un pourcentage minimum de contrôles a posteriori à réaliser en routine, auxquels s'ajoutent des contrôles renforcés dans certains contextes (pouvant aller jusqu'à 100 % de contrôles a posteriori dans ces contextes).

En dehors du cas des contrôles renforcés, il est demandé de réaliser les contrôles a posteriori sur une base ciblée en première intention, selon les critères énumérés ci-après. En l'absence de situation répondant à ces critères de ciblage, le pourcentage minimum de contrôles a posteriori à réaliser en application de l'instruction relative à la programmation des contrôles dans le domaine du transport (ou le reste des contrôles à réaliser pour atteindre ce pourcentage) doit se faire par défaut sur une base aléatoire.

Les critères de ciblage indiqués en rouge page suivante doivent obligatoirement déclencher un contrôle a posteriori, même si cela induit un dépassement du pourcentage minimum prévu en application de l'instruction relative à la programmation des inspections.

Dès qu'un voyage est ciblé pour la réalisation de contrôles a posteriori, l'organisateur (s'il ne s'agit pas du transporteur lui-même) doit rapidement être invité à demander au(x) transporteur(s) de lui faire parvenir les enregistrements de températures et de géolocalisation à l'issue du voyage, pour les transmettre à la DDecPP du lieu de départ (un exemple de courrier est disponible à la fin de l'item A01 de la grille). Si le transporteur ne souhaite pas remettre ces données à l'organisateur pour des raisons de confidentialité, ce dernier doit lui demander de les transmettre directement à la DDecPP qui en fait la demande (art. 5 points 3b (organisateur) et 2 (transporteur) du R1/2005).

Situations devant déclencher la réalisation de contrôles a posteriori :

- (a) intervalles de route/repos déclarés en Section 1 : conformes, mais doute sur la fiabilité des déclarations ;
ex. antécédents de Section 1 non-conformes, informations issues d'autres départements, etc...
- (b) intervalles déclarés en Section 1 : conformes, mais doute sur les temps de conduite qui en découlent ;
ex. comparaison avec les évaluations des temps de conduite sur internet un peu limites, sans être suffisamment déterminante pour permettre de refuser la validation du carnet de route.

Remarque d'ordre méthodologique : pour la mise en œuvre des cas (a) et (b) ci-dessus, une annotation sur le registre des exportations peut permettre de rappeler que le lot concerné a été ciblé pour la réalisation d'un contrôle a posteriori (par ex. par l'annotation « JL-RR », en référence au sigle de la grille à utiliser dans le cadre des contrôles a posteriori, dans la colonne suivant la colonne rappelant les dates limites de retour des carnets de route).

- (c) notification Traces « **INTRA : contrôle réalisé** » faisant apparaître une (ou des) non-conformité(s) au titre de la protection animale sur le lot validé :

Sujet **INTRA : contrôle réalisé**
Pour transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr ★

Commentaire(s):

Notification concernant la réalisation de contrôle INT
13 Des contrôles sur INTRA ont été réalisés depuis la c

Numéro de référence	Code TRACES	Objectif
INTRA.FR.2019.0007401	0101	registhorse
INTRA.FR.2019.0000524	0102	breeding

Lot Certification Accusé de réception
Sélectionner contrôle actuel Contrôle actuel

Détails du contrôle : Infractions

III.8. Infraction à la législation sur le bien être animal

- III.8.1. Autorisation de transport non valable
- III.8.10. Autres
- III.8.2. Moyens de transport non-conformes
- III.8.3. Densité de chargement excessive
- III.8.4. Temps de transport non respectés
- III.8.5. Abreuvement ou alimentation déficients
- III.8.6. Mauvais traitements ou négligence env
- III.8.7. Dispositions supplémentaires pour les v
- III.8.8. Certificat d'aptitude professionnelle du c
- III.8.9. Données enregistrées dans le carnet de

Rq. Pour recevoir les notifications de contrôles réalisés dans les autres États membres de l'UE, le profil-utilisateur de la DDecPP dans Traces doit être configuré comme suit.

Dans le menu situé au niveau de la colonne à gauche de la page d'accueil, sélectionner la Rubrique « *Gestion des utilisateurs et des organisations* ». Puis sélectionner « modifier profil utilisateur », et vérifier que la case « *notification concernant la réalisation d'un contrôle sur un INTRA* » est bien cochée.

Notification concernant la réalisation d'un contrôle sur un INTRA

Ne pas oublier de cliquer sur le lien « enregistrer » avant de quitter la page. Les notifications arriveront sur l'adresse email utilisée comme identifiant de connexion au système Traces (cf copie d'écran page précédente).

=> onglet « Contrôle » :

Lot	Certification	Accusé de réception	Contrôle		
Sélectionner contrôle actuel					
Contrôle actuel					
Contrôles					
Tests de laboratoire					
Infractions					
Actions					
Liste des contrôles					
Date du contrôle	Nom	Unité Vétérinaire Locale			
12/02/2019 (UTC +0100)	Iva Hnízdilová	CZ00061 Vysocina			
Ouvrir Copie de remplacement					

- au niveau du sous-onglet « contrôle » si la rubrique III.7 (contrôle du bien-être) est cochée « non-satisfaisant », ou si la rubrique III.10 fait état d'animaux morts, inaptes ou ayant mis bas ou avorté,

- et/ou au niveau du sous-onglet « infraction » : si au moins 1 case est cochée en rubrique III.8 (1 à 9) : infraction à la législation BEA

=> contrôle a posteriori **obligatoire** si la case cochée = durées de transport (III.8.4) ou carnet de route (III.8.9)

=> contrôle a posteriori **obligatoire** si la case cochée porte sur de la mortalité / inaptitude / mise bas => **enquête**

=> contrôle a posteriori recommandé dans tous les autres cas visés au niveau de l'onglet « infractions ».

(d) **notification d'anomalie** transmise par les collègues d'un autre département, d'un autre état membre (directement par mail par exemple), ou par le bureau de la protection animale (point de contact transport UE),

(e) **antécédents de non-respect** des exigences du R1/2005 (organisateur, transporteur, ou conducteur),

(f) tout autre critère de ciblage évalué pertinent, non mentionné ci-dessus.

Les notifications de non-conformités liées à la protection animale notifiées via le système Traces seront vérifiées une fois par trimestre par le BPA, qui s'assurera que les contrôles a posteriori ont bien été réalisés en application du présent ordre de méthode.

III.3 – Méthode de contrôle a posteriori

La méthode de contrôle (Grille + Avis détaillés) est développée à partir de la page 24 du présent Vademecum (accès direct depuis n'importe quelle page de la version électronique du présent vademecum en cliquant sur le sigle de la grille « SPA3-TAV-JL-RR » en en-tête de page).

III.4 – Enregistrement des contrôles a posteriori

Tous les contrôles a posteriori réalisés à compter du 02/01/2019 doivent être enregistrés dans RESYTAL au moyen de la grille du même nom (Sigle : TAV-JL-RR = Transport des Animaux Vivants, Journey Log, en Retour) : voir page 24.

Toutes les données, tous les documents, analyses, calculs, conclusions et suites de ces contrôles (y compris les courriers d'accompagnement, les avertissements, les mises en demeure etc.) doivent être conservées pendant au moins 3 ans à la disposition de la DGAL et de la Commission européenne (sous forme électronique de préférence)

Chapitre IV – Autres situations de contrôle du carnet de route

IV.1 – Contrôles « sur route »

La conformité de l'organisation du voyage ayant été contrôlée (théoriquement) par l'autorité compétente du lieu de départ, les contrôles du carnet de route en cours de trajet ne devraient porter que sur la vérification du respect de ce qui a été déclaré en Section 1 et du bon déroulement de son application. Un contrôle sur route peut néanmoins toujours mettre en évidence une programmation non conforme dès l'origine (et/ou un carnet de route non validé). Ce contrôle doit être enregistré dans RESYTAL sur l'Unité d'Activité « Transport d'animaux vivants » du transporteur contrôlé (sigle E_TRANS_ANIMAUX), au moyen de la grille « Contrôles en cours de transport par route » (sigle SPA3-TAV-CT-RT).

Rappel : en cours de voyage, toutes les modifications qui pourraient survenir par rapport aux déclarations de l'organisateur sur la Section 1 portant le cachet de l'autorité compétente du lieu de départ, doivent être mentionnées par l'auteur de leur constat dans les différentes sections décrites précédemment (Section 2 si les modifications sont observées par le détenteur (rubriques 1 à 6) ou le vétérinaire (rubriques 7 à 11) sur le lieu de départ ; Section 3 pour le détenteur sur le lieu de destination ; Section 4 pour le conducteur, qui doit la remplir au fur et à mesure du déroulement du voyage).

Les points à contrôler en cours de transport figurent classiquement dans la grille d'inspection officielle « Contrôle en cours de transport par route » (Sigle : SPA3-TAV-CT-RT). Le carnet de route permet de vérifier l'adéquation entre la situation constatée sur le lieu du contrôle et l'organisation initiale du voyage (déclarations validées sur la Section 1), tout en tenant compte également des mentions qui auraient pu être ajoutées, à partir du jour du chargement des animaux, dans les autres sections :

- **Immatriculation / autorisation de transporteur (copie) / Certificat de compétence des conducteurs / Certificat d'agrément du véhicule** : ces documents doivent pouvoir être présentés aux agents de contrôle à tout moment pendant le transport (obligations figurant à l'article 6.1, 6.5 et 6.8 du règlement 1/2005). Si ces documents correspondent bien aux transporteur/véhicule/conducteur prévus sur le carnet de route, leur conformité a normalement été vérifiée à la validation du carnet de route. S'il y a eu des changements par rapport à la planification, il convient de vérifier la validité des autorisations (dates, espèces transportées) et l'équivalence des caractéristiques du véhicule (notamment en ce qui concerne les densités).
- **Espèce, nombre d'animaux (évaluation), surface indiquée (évaluation), vérification du calcul de la densité** en cas de doute (si les animaux semblent « serrés »);
- **État des animaux** : ce contrôle doit garantir l'absence d'animaux non transportables. L'état des animaux en effet, même s'il a été vérifié au départ, peut avoir évolué au cours de la première partie du transport (ex. animaux qui se seraient blessés en cours de transport, ayant avorté, ou nés prématurément en cours de transport) : d'où l'apparition possible de catégories d'animaux non autorisées pour les voyages de longue durée (voir dans l'encadré ci-dessous les pouvoirs de police qui peuvent être mis en œuvre dans ces cas).
- **Adéquation du lieu** où (et de l'heure auquel) est effectué le contrôle **par rapport à la programmation prévue** (à défaut : vérification de la présence et de la pertinence des justifications, en Section 4) ;

Respect du reste de l'**itinéraire** et des **durées** de voyage : la vérification des « Sections 1 et 4 » est nécessaire à ce niveau, mais pas suffisante (il ne s'agit que de mentions déclaratives). Elle doit être complétée par la confrontation de ces mentions aux données (temps de conduite) enregistrées par le chrono-tachygraphe^(*) : demande d'édition et de présentation des tickets d'enregistrement (ou des disques, pour les appareils plus anciens) du chrono-tachygraphe du camion pour chaque chauffeur^(**). Au besoin (vérification de l'itinéraire) : demande d'édition des données GPS (si ces données ne peuvent être éditées sur place, le conducteur devra s'engager à les faire envoyer à la DDecPP du lieu du contrôle, dont l'agent lui remettra les coordonnées).

(*) L'article L. 214-23 du code rural et de la pêche maritime donne pouvoir aux agents des DDecPP (et aux vétérinaires contractuels pour les missions définies dans leur contrat) pour accéder aux chrono-tachygraphes (et système de navigation satellite) dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 1/2005.

(**) une initiation à la lecture des chrono-tachygraphes est proposée depuis 2011 dans les stages Transport organisés par l'INFOMA.

Le contrôle fera l'objet d'un rapport d'inspection habituel sur RESYTAL.

Rq. pour être comptabilisés, les contrôles des transporteurs étrangers doivent être enregistrés sur l'Unité d'Activité « Transport d'animaux vertébrés vivants » portée par l'établissement du transporteur (enregistré à l'adresse figurant sur son autorisation, et identifié par un NUMAGRIN) : il est important de relever le numéro de TVA intra UE du transporteur au moment du contrôle au chargement, en vue de la création du NUMAGRIN ou de la recherche du transporteur par ce critère s'il existe déjà dans RESYTAL. Ce numéro de TVAUE figure généralement à la suite de ses coordonnées sur le tampon (ou la case d'identification) du transporteur apposé sur les documents de transport (lettre de voiture, CMR, bordereau de prise en charge etc.).

Le rapport d'inspection doit être envoyés directement par les services déconcentrés à l'adresse du transporteur concerné selon les modalités détaillées dans l'IT n°2017-742 (point II.4° page 6).

En cas de rapport défavorable, les non-conformités doivent en outre être consignées dans le rapport d'anomalie prévu à la Section 5 du carnet de route, selon les instructions du début du point IV.5 du présent vade-mecum. Parallèlement, l'onglet "contrôles" devra être renseigné sur l'application Traces, de façon à notifier l'information aux autorités compétentes de départ et de destination (sous réserve que le service de contrôle concerné ait accès à ce certificat dans l'application, ce qui n'est le cas que si le département est le lieu de départ, de destination ou de déchargement dans un poste de contrôle)

Rappel : les pouvoirs de police administrative qui peuvent être mis en œuvre en cas de constat de grave non-conformité dans le cadre de ces contrôles (effectués sur route notamment), et les agents habilités auxquels ils s'appliquent, sont définis à l'article L.214-23 du code rural et de la pêche maritime : faire procéder à l'abattage, ordonner un déchargement immédiat, l'hébergement, l'abreuvement, l'alimentation et/ou le repos des animaux.

IV.2 – Contrôles officiels en Poste de contrôle ou sur le lieu de destination

Le contrôle des carnets de route en Poste de contrôle (hors Points de sortie, traités ci-dessous) ou sur le lieu de destination, par un agent de la DDecPP peut être réalisé de manière aléatoire (ou ciblé en cas de suspicion particulière, notamment suite à notification d'anomalie). Des contrôles de carnets de route doivent également être réalisés en Poste de contrôle à l'occasion des inspections bisannuelles prévues par l'article 3.3.d du Règlement 1255/97 et de la note de service relative à la programmation des contrôles.

Ce type de contrôle doit être enregistré dans RESYTAL sur l'Unité d'Activité « Transport d'animaux vivants » du transporteur contrôlé (sigle E_TRANS_ANIMAUX), au moyen de la grille « Contrôles en cours de transport par route » (sigle SPA3-TAV-CT-RT).

IV.3 – Contrôles aux points de sortie de l'Union européenne (exportations)

L'article 21 du Règlement (CE) n° 1/2005 rend obligatoires les contrôles au titre de la protection animale aux points de sortie. Le **vétérinaire officiel** (*) page suivante du point de sortie doit ainsi réaliser les contrôles listés au point 1 de cet article, ainsi que les vérification mentionnées à la Section 3 du carnet de route (point 2 de l'article 21 du Règlement) : les données sur lesquelles s'appuient ces contrôles doivent par ailleurs être conservées pendant une période minimale de 3 ans à compter de leur réalisation (y compris l'édition des données du chrono-tachygraphe, voire du système de navigation). Obligation réglementaire, ces contrôles constituent également une **mission de service public** dans le cas des restitutions

Le contrôle physique de l'aptitude des animaux est le même que pour les contrôles en cours de trajet (Chapitre IV.1 ci-dessus). Ce contrôle est complété, lorsque le cas se présente, par la vérification du stade de gestation des femelles, en particulier avant l'embarquement pour une traversée maritime, pour s'assurer qu'elles n'ont pas dépassé les 90 % de la gestation et ne les dépasseront pas jusqu'à la date prévue d'arrivée sur le lieu de destination. Ce contrôle se fonde essentiellement sur la vérification des dates d'insémination (dans la mesure où il s'agit le plus souvent d'animaux exportés délibérément gravides). Les calculs et la copie des documents sur lesquels ils reposent doivent être conservés.

La vérification du déroulement de l'ensemble du voyage en amont du point de sortie doit être réalisée. Elle pourra porter sur la conformité de la programmation en Section 1, mais surtout sur la présence de toutes les mentions nécessaires en Section 4 (y compris celle du nom et de la signature de chaque conducteur pour les parties du trajet qui le concerne), le respect de la programmation jusqu'au point de sortie (adéquation entre les mentions des Sections 1 et 4) et la conformité des éventuelles modifications d'itinéraire / durées (et leur justification). Comme dans le cas des contrôles en cours de trajet, le contrôle de ces mentions déclaratives doit être complété par celui des données du chrono-tachygraphe, dont les tickets ou disques seront conservées pendant au moins trois ans (et par le contrôle des données du système de navigation, à conserver également).

La vérification de la conformité du voyage à partir du point de sortie est également obligatoire (article 21.1.d du Règlement 1/2005). La poursuite du voyage ne peut être autorisée que dans un moyen de transport agréé et conforme pour les voyages de longue durée de la catégorie d'animaux concernée. En cas d'inaptitude des animaux à poursuivre le voyage, le vétérinaire officiel au point de sortie doit s'assurer qu'ils ne sont pas rechargés et peuvent se reposer (s'abreuver et s'alimenter) le temps nécessaire. En tant que de besoin (aucun autre moyen d'atténuer les souffrances), il s'assurera qu'il soit procédé à l'euthanasie des animaux en souffrance. Selon les circonstances, il pourra également décider dans l'intérêt des animaux d'un retour à leur lieu de départ.

Récapitulatif des mentions à porter sur le carnet de route en points de sortie

Section 4 : le **vétérinaire officiel** (*) au point de sortie vérifie que la Section 4 a bien été remplie par les conducteurs successifs (y compris le dernier), qu'ils y ont bien noté leurs noms et signatures, puis il appose le tampon de la DDecPP au niveau de la ligne sur laquelle est mentionné le lieu du point de sortie, à droite de la colonne « motif » : ce cachet ne valide pas la conformité du voyage, mais confirme seulement le passage du véhicule au point de sortie.

Section 3 : le **vétérinaire officiel** (*) au point de sortie réalise les contrôles mentionnés ci-dessus puis, dans le cas des exportations ne donnant pas lieu à restitutions seulement, il remplit la Section 3 (**).

Section 5 : Les réserves éventuelles mentionnées sur la Section 3 (ou sur le rapport de contrôle mentionné plus loin pour les animaux éligibles aux restitutions) sont complétées le cas échéant par la rédaction d'un rapport d'anomalie selon le modèle de la Section 5 et les modalités définies au début de ce Chapitre 6.

() Pour tenir compte des effectifs de vétérinaires officiels limités en points de sortie et des horaires irréguliers d'arrivée des bétailières, l'ensemble des tâches de contrôle requises pour l'application de l'article 21 du règlement 1/2005 peut être réalisé par tout inspecteur de la DDecPP (ou tout vétérinaire sanitaire) reconnu compétent pour la méthode d'inspection concernée (le contrôle physique de l'aptitude des animaux au transport ne pouvant néanmoins être réalisé que par un vétérinaire). Seul le vétérinaire officiel cependant a compétence pour valider (signer) la Section 3, sur la base des rapports que lui transmettent les inspecteurs et vétérinaires sanitaires précités.*

*(**) Si la Section 3 signée par le vétérinaire officiel n'est pas disponible au moment de l'embarquement des animaux, elle sera établie sur la base d'un modèle vierge disponible au point de sortie, identifiée par le numéro du carnet de route, puis envoyée a posteriori au transporteur (accompagnée de la Section 5 en cas de constat d'anomalie) afin qu'il puisse l'insérer au reste du carnet, avant de réaliser la copie complète destinée à être renvoyée à la DDecPP du lieu de départ. L'application de cette tolérance devrait rester exceptionnelle.*

Dans tous les cas (restitutions ou non), avant que les animaux ne reprennent leur voyage, accompagnés de l'original du carnet de route jusqu'au lieu de destination dans le pays tiers, le vétérinaire officiel doit faire réaliser au moins 2 copies complètes du carnet de route : l'une destinée à être conservée au point de sortie, l'autre remise au transporteur (la copie des « Sections 3 et 5 » éventuellement signées après le départ des animaux sera également réalisée, pour être conservée au point de sortie, avant envoi des originaux au transporteur).

Dans le cas des exportations pouvant donner lieu à restitutions, le **vétérinaire officiel** au point de sortie remplit, en lieu et place de la Section 3 (laissée vide), le rapport de contrôle selon le modèle spécifique prévu à l'annexe I du Règlement (UE) n° 817/2010 ⁽¹⁾, attestant que les contrôles réalisés sont favorables ou non. Puis :

◆ dans le cas d'un rapport favorable, il le certifie (en plus du rapport de contrôle précédant) par la mention « *Résultats des contrôles visés à l'article 2 du règlement (UE) n° 817/2010 satisfaisants* » et l'apposition de son cachet et de sa signature sur le document attestant la sortie du territoire douanier :

- soit dans la case J de l'exemplaire de contrôle T5
- soit à l'endroit le plus approprié du document national (lorsque les formalités d'exportation sont réalisées au bureau de douane du point de sortie, il n'existe pas nécessairement de document T5 : la sortie du territoire est attestée dans ce cas par la douane sur le document de déclaration d'exportation).

Le vétérinaire précise également sur le document de sortie le nombre total d'animaux pour lesquels une déclaration d'exportation a été acceptée, duquel il déduit ensuite le nombre d'animaux ayant mis bas ou avorté au cours du transport, qui sont morts, ou pour lesquels les exigences du règlement (CE) n° 1/2005 n'ont pas été respectées.

◆ dans le cas d'un rapport globalement défavorable, une mention contraire à la précédente sera apposée sur le T5 (ou document national).

Remarque 1 : si le carnet de route est établi à la fois pour des animaux pouvant donner droit à restitutions et d'autres non, seul le rapport de contrôle prévu pour les animaux à restitutions sera utilisé (les particularités, et notamment le nombre d'animaux couverts par le carnet de route mais non éligibles aux restitutions, seront notées dans la rubrique « observations » du rapport de contrôle et du T5).

Remarque 2 : en cas de résultat défavorable au premier abord, mais ne portant cependant pas atteinte au bien-être des animaux (anomalie documentaire facile à rectifier), l'autorité compétente au point de sortie peut accorder un délai à l'opérateur pour fournir les informations complémentaires qui auraient pu manquer dans un premier temps pour satisfaire à ces contrôles, avant de prendre sa décision définitive.

Remarque 3 : pour tenir compte du délai réglementaire de renvoi du T5 au bureau de douane qui l'a émis, le résultat des contrôles vétérinaires réalisés dans le cadre des restitutions devra être transmis aux douanes le plus rapidement possible (au maximum dans les deux mois qui suivent l'embarquement, de manière à permettre aux douanes de réaliser leurs propres formalités dans le délai légal).

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 817/2010 de la Commission du 16 septembre 2010 portant modalités d'application (...) des exigences en matière de bien-être des animaux vivants de l'espèce bovine en cours de transport pour l'octroi des restitutions à l'exportation

IV.4 – Contrôles aux postes d'inspections frontaliers (importations)

En cas d'importation d'espèces concernées par le carnet de route (bovins ovins caprins porcins équidés domestiques, à l'exclusion des équidés enregistrés), les agents officiels du poste d'inspection frontalier effectuent les contrôles relatifs au respect des conditions de transport listées à l'article 21.1 du règlement 1/2005, et les vérifications mentionnées sur le **modèle de Section 3** du carnet de route (article 21.2 du règlement), sans utiliser toutefois l'exemplaire présent dans le carnet de route à l'origine, qui devra être laissé vierge pour le détenteur sur le lieu de destination dans l'Union (des modèles vierges de Section 3 doivent être disponibles dans les PIF ouverts aux espèces concernées par le carnet de route). Les services du PIF ajoutent donc une copie Il ajoute au carnet de route cette Section 3 supplémentaire complétée par ses soins, dont il conserve une copie au PIF (voir au chapitre 3.3 page 21 du présent guide, les mentions attendues en Section 3 du carnet de route, et au chapitre 6.1 page 34 les conditions d'utilisation de la Section 5).

Ces contrôles portent sur la conformité du voyage à partir de l'entrée sur le territoire de l'Union européenne (le règlement (CE) n°1/2005 ne s'appliquant pas hors UE, sauf dans le cas des exportations avec restitutions) : organisation programmée sur le carnet de route à partir de ce lieu (voir page 10 et 11), contrôle physique (aptitude des animaux et conformité du moyen de transport après l'entrée dans l'Union) permettant la poursuite du voyage dans l'Union européenne.

Rq : au 01/09/2011, aucun poste d'inspection frontalier français n'est agréé pour l'importation des ongulés vivants concernés par le carnet de route : équidés (non enregistrés), bovins, ovins, caprins, porcins.

IV.5 – Utilisation du rapport d'anomalies (Section 5) par les agents officiels

Lorsque les contrôles officiels mettent en évidence des anomalies en lien avec le carnet de route, un rapport d'anomalie doit être établi (en plus du rapport d'inspection RESYTAL) sur le modèle-papier de la Section 5 du carnet de route (et l'onglet « Contrôle » du certificat dans l'application Traces).

Un seul feuillet de modèle de Section 5 étant prévu dans un carnet de route à l'origine, il convient que **les agents des services vétérinaires, les vétérinaires certificateurs, les vétérinaires en points de sortie et postes d'inspection frontaliers** :

- disposent de modèles de "Section 5" vierges dans l'éventualité où l'exemplaire initial aurait déjà été utilisé en amont du voyage ;

- veillent à remettre dans le carnet de route un nouvel exemplaire de "Section 5" vierge, pour permettre une éventuelle notification d'anomalie ultérieure, s'ils utilisent le modèle initial ou celui qu'ils ont ajouté (sur lequel ils reporteront le numéro du carnet de route à des fins d'identification du nouveau feuillet).

► **L'original du rapport d'anomalie** ainsi rédigé doit rester dans le carnet de route (ou y être inséré si l'exemplaire initial a déjà été utilisé)

► **une copie du rapport d'anomalie** doit être adressée parallèlement par l'auteur du constat (accompagnée d'une copie de la Section 1 du carnet de route correspondante, aux fins d'identification) :

- à la DDecPP du lieu de départ, identifiable par le cachet en Section 1,
- et à la DDecPP ayant délivrée l'autorisation du Transporteur ou du Conducteur si l'anomalie relève de leur responsabilité, ou l'agrément du véhicule si ce dernier est concerné,
- (OU) dans le cas où la gestion de l'anomalie relève de la compétence d'un autre État membre (lieu de départ et/ou transporteur/conducteur/véhicule) : au Bureau de la Protection Animale de la DGAL, selon la procédure prévue dans l'instruction technique DGAL/SDSPA/N2017-0742 du 18/09/2017 (*Transport des animaux – réglementation et méthodes*) page 6 point II.4.A.
- dans le cas où l'autorité compétente du lieu de départ est bien une DDecPP française, mais que c'est un transporteur/conducteur/véhicule étranger qui est mis en cause (ou inversement) : aux 2 destinataires : DDecPP de départ et BPA (ou BPA et DDecPP ayant délivré l'autorisation du transporteur/conducteur/véhicule).

Cette précaution vise à éviter toute perte d'information importante liée au non-retour de certains carnets de route, voire à la dissimulation éventuelle de rapports d'anomalie au retour des carnets de route.

Chapitre V – Mesures à mettre en œuvre à l'issue des contrôles (suites des Ctrl)

Toute DDecPP qui constate (ou qui est informée) d'un non-respect du règlement (CE) n°1/2005 doit prendre les mesures nécessaires pour faire éviter que les manquements ne se reproduisent (voire, pour faire cesser les infractions, le cas échéant).

V.1 – Rôle des DDecPP des lieux de départ

Lorsque l'autorité compétente d'un lieu de départ reçoit un carnet de route (rempli à l'issue d'un voyage) comportant des anomalies, ou lorsqu'elle reçoit des notifications d'anomalies concernant un voyage dont elle a validé la programmation :

- elle identifie les contrevenants et prend à leur encontre les mesures relevant de sa compétence pour faire cesser les manquements constatés et faire mettre sur pied des systèmes pour empêcher qu'ils ne se reproduisent : rappels à la réglementation, avertissements, mises en demeure (avant suspension, puis retrait possible d'autorisations administratives [transporteur, véhicules, conducteurs] en cas de manquements récurrents, et/ou volontaires et/ou par négligence manifeste), voire sanctions pénales le cas échéant.

L'autorité compétente du lieu de départ peut tout particulièrement exiger (de l'organisateur du voyage éventuellement mis en cause) des garanties complémentaires dans la perspective de la validation de carnets de route ultérieurs, et empêcher le départ des animaux tant que ces exigences ne sont pas satisfaites (sous réserve d'un motif justifié bien entendu).

L'autorité compétente du lieu de départ peut alerter d'autres autorités compétentes en cas de départ d'un véhicule sans validation du carnet de route (et en dépit d'une injonction contraire), afin que des contrôles soient diligentés en cours de transport, voire des sanctions mises en œuvre dans les cas particulièrement graves entraînant notamment des souffrances évitables aux animaux : sur route, aux péages, au lieux de repos ou à destination.

Indépendamment du contrôle complet d'un pourcentage défini de carnets de route en retour, prévu dans le plan national d'inspection (qui peuvent permettre de détecter des incohérences entre la programmation et la réalisation du voyage, voire des non-conformités : arrêts non respectés et temps de route non conformes), les contrôles dans le cadre de la pré-notification d'un nouveau carnet de route peuvent aussi s'appuyer sur la consultation des rapports d'anomalie concernant des lots précédents, en vue :

- de pouvoir évaluer la pertinence et/ou la fiabilité des déclarations de l'organisateur
- d'ajuster les exigences éventuelles en fonction du résultat des contrôles disponibles sur les lots précédents

Il convient enfin d'accorder une attention toute particulière aux carnets de route dont les copies reviendraient sans rapports d'anomalie, alors que des copies de ces rapports d'anomalie auraient été transmises directement à l'autorité compétente du lieu de départ par les autorités vétérinaires concernées, comme prévu au début du chapitre 6, ou par les notifications de contrôle transmises par Traces.

V.2 – Mesures relatives au « non-retour » des carnets de route

V.2.1 – Mesure préventive : information des organisateurs

S'agissant d'une obligation réglementaire, le retour de la copie du carnet de route à l'autorité compétente du lieu de départ ne doit souffrir aucune exception.

Il appartient aux DDecPP d'en informer explicitement chaque organisateur à chaque présentation d'un carnet de route à valider, en complétant au besoin l'information par l'envoi systématique d'un courrier-type par exemple, jusqu'à ce que l'obtention du retour des copies des carnets de route de la part de cet organisateur ne justifie plus ce rappel systématique.

L'initiative intéressante d'une DDecPP peut être reprise de façon complémentaire. Elle consiste en l'apposition d'un tampon (ou d'une mention) sur la Section 1 du carnet de route lors de sa validation (dans le coin en bas à gauche de cette Section 1, les autres coins étant réservés pour les besoins des scellés, de l'identification et de la validation du carnet de route), indiquant par exemple :

Une copie du carnet de route complet à destination
devra être retournée à la DDecPP de
..... [adresse]
dans un délai maximum d'un mois après la fin du voyage

Cette mention, et notamment l'identification de l'adresse de la DDecPP du lieu de départ, peut s'avérer particulièrement utile pour permettre aux transporteurs, même lorsqu'ils ne sont pas les organisateurs (a fortiori lorsqu'il s'agit de transporteurs d'un autre État membre), d'envoyer directement la copie du carnet de route complet à l'autorité compétente du lieu de départ, à l'issue du voyage.

V.2.2 – Supervision du retour des carnets de route

Même dans les cas où la validation au départ des carnets de route est confiée à un vétérinaire certificateur mandaté, c'est bien aux DDecPP qu'il appartient d'assurer la supervision du retour des copies des carnets de route, ainsi que la réalisation du contrôle d'un échantillonnage de ces copies complètes à l'issue du voyage, prévus dans l'instruction relative à la programmation des contrôles dans le domaine du transport des animaux.

Cette supervision ne s'oppose pas (bien au contraire) à la transmission des informations aux personnes qui ont assuré les vérifications et la validation des carnets de route, afin de permettre d'ajuster leurs contrôles ultérieurs en fonction des informations issues de ces documents.

V.2.3 – Rappel à la réglementation

Il convient par ailleurs de mettre en place une procédure telle que régulièrement (une ou deux fois par mois par exemple), un agent de la DDecPP réalise le bilan des carnets de route validés dont la copie aurait dû revenir dans le mois précédent (y compris bien sûr les carnets de routes éventuellement validés au départ par les vétérinaires en procédure alternative et prochainement, par les vétérinaires certificateurs mandatés), et adresse systématiquement en cas de non-retour un courrier-type de rappel, à la fois :

- à **l'organisateur** mentionné à la rubrique 1.1 de la Section 1 des carnets de route concernés
- **ET** (s'il est différent de l'organisateur) **au transporteur** concerné par le déchargement des animaux sur le lieu de destination, mentionné en rubrique 6.4 (même s'il s'agit d'un transporteur d'un autre État membre, si son adresse figure sur les documents d'accompagnement),
 - + copie aux DDecPP ayant délivré les autorisations des transporteurs, pour information / appui
 - ou copie au BPA ⁽¹⁾, si les transporteurs ayant déchargé les animaux sur les lieux de destination sont autorisés dans un autre État membre, afin que le BPA puisse réclamer le retour du carnet de route auprès de l'État membre concerné.

⁽¹⁾ selon les modalités prévues par l'instruction technique DGAL/SDSPA/2017-742 du 18/09/2017 consolidée, page 6 : Suites des contrôles, point II.4A(b).

Une proposition de notification de rappel est proposée page 29. Ce « modèle-type » étant utilisable dans différents contextes, sa rédaction doit être adaptée à la situation concernée (voir à ce titre le paragraphe « pour information » en bas de la page 28).

V.3 – Rôle des DDecPP ayant délivré les autorisations/agréments/certificats

Lorsqu'une DDecPP reçoit une notification mettant en cause un transporteur, un véhicule ou un conducteur pour lesquels elle a délivré une autorisation, un agrément ou un certificat, elle met en œuvre (après enquêtes et vérifications) les mesures prévues à l'article 26.4 et 5 du Règlement 1/2005.

V.4 – Rôle des DDecPP dont relèvent les postes de contrôle

Lorsque l'autorité compétente locale d'un Poste de contrôle reçoit des rapports d'anomalie (Section 5 d'un carnet de route) transmis par le responsable ou le vétérinaire de ce Poste de contrôle, elle prend les mesures suivantes, en fonction du problème relevé (article 26 du règlement 1/2005) :

- s'il s'agit d'un problème sur lequel cette autorité locale a compétence
 - elle prend directement elle-même les mesures appropriées pour faire cesser les manquements constatés et faire mettre sur pied des systèmes pour empêcher qu'ils ne se reproduisent (rappels à la réglementation, avertissements, mises en demeure, suspensions ou retraits d'autorisations / agréments / certificats de compétence des conducteurs, voire sanctions pénales) ;
- s'il s'agit d'un problème qui relève de la compétence d'un autre département (par exemple le département ayant délivré l'autorisation du transporteur dont les pratiques sont mises en cause dans le rapport d'anomalie) (ou département du lieu de départ des animaux)
 - elle notifie l'anomalie (ou les anomalies) à l'autorité compétente de ce département (qui prendra en conséquence les mesures nécessaires appropriées)
- s'il s'agit d'un problème qui relève de la compétence d'un autre État membre
(ex. lot en provenance d'un autre État membre, Transporteur autorisé dans un autre État membre)
 - elle notifie l'anomalie (ou les anomalies) au Bureau de la Protection Animale de la DGAL, selon la procédure prévue dans la note de service DGAL/SDSPA/N2010-8096 du 6 avril 2010 *relative aux modalités de gestion des anomalies relatives aux échanges intracommunautaires d'animaux vivants à destination et en provenance des autres États membres*. Le BPA transmettra à l'autorité compétente de l'État membre concerné.

Conclusion

L'utilisation du carnet de route constitue un élément essentiel en terme de transmission d'informations entre autorités compétentes, dans le cadre du dispositif de contrôles contribuant à garantir le respect de la réglementation en matière de transport des animaux vivants (des espèces bovine, ovine, caprine, porcine et équine, à l'exception des équidés enregistrés) faisant l'objet d'échanges entre les États membres de l'Union européenne, d'exportations ou d'importations.

La réalisation des contrôles en la matière est largement tributaire de la pertinence des informations qui y sont consignées (et de leur niveau de détail), et par conséquent, de la qualité de leur vérification.

L'efficacité de ces contrôles dépend ensuite de la cohérence des informations échangées entre les acteurs concernés lorsque des manquements sont constatés, et notamment de la réactivité des différentes autorités compétentes impliquées pour mettre en œuvre les suites nécessaires :

- DDecPP des lieux de départ des animaux,
- DDecPP des Postes de contrôle,
- DDecPP ayant délivré les différentes autorisations (transporteur, véhicule, conducteur),
- autorités compétentes, locales et centrales, des autres États membres.

Dans le choix des mesures correctives qui devront être imposées aux opérateurs lors de constats de non-conformités, il convient de garder à l'esprit que :

- 1) l'objectif des contrôles à réaliser en amont du voyage (par la DDecPP du lieu de départ) consiste :
 - à prévenir les risques pour les animaux, liés à une mauvaise organisation des voyages (ou une organisation insuffisante)
 - à garantir aux autorités compétentes sur le trajet et à destination la disponibilité des informations qui leur seront nécessaires pour vérifier le respect des obligations dictées par le règlement (CE) n° 1/2005.
- 2) l'objectif des contrôles en cours de transport et à destination consiste quant à lui :
 - à établir une pression de contrôle incitant les opérateurs à respecter leurs obligations,
 - à informer des constats défavorables observés les autorités compétentes concernées, de sorte qu'elle puissent mettre en œuvre les mesures relevant de leur compétence pour éviter que ces anomalies ne se reproduisent,
 - à prendre toutes mesures conservatoires vis à vis des animaux éventuellement en souffrance,
 - à sanctionner ou faire sanctionner les infractions volontaires ou par négligence, qui mettent en danger les animaux ou provoquent des souffrances évitables.

Les suites à donner en cas de non respect des instructions de la présente méthode (en particulier au moment de la vérification du carnet de route) ne doivent pas être de nature à entraver brusquement les échanges. Il importe que les opérateurs soient prévenus des nouvelles mentions exigées et des documents à présenter avant de décider de retarder le départ d'un véhicule.

A cet effet, vous pouvez diffuser auprès des opérateurs concernés de votre département le présent guide ainsi que les dispositions locales que vous mettrez en œuvre pour son application.

Vous voudrez bien transmettre, selon les modalités prévues dans le cadre du dispositif d'assurance qualité de l'organisme d'inspection, toutes difficultés rencontrées dans la compréhension ou la mise en œuvre de la présente méthode d'inspection.

- - - x - - -

Récapitulatif des modifications apportées par présente Méthode d'inspection à la Version 02 du Guide d'Utilisation et de Contrôle du Carnet de route

01 – Dissociation des parties 1 et 2 de la version 02

du Guide d'Utilisation et de contrôle du Carnet de route prévu par le Règlement (CE) n°1/2005, en 2 documents distincts :

- Une Version 03 du « **Guide d'utilisation du Carnet de Route** » prévu par le règlement (CE) n°/2005
- Et la présente méthode d'inspection « **Contrôle d'un Carnet de route et vérifications associées** »

02 – Réorganisation du Document complet

- Ajout d'une page de garde faisant apparaître le champ d'application et les référence réglementaires ;
 - la remarque 2 en bas de la page de garde informe que le Guide d'utilisation du carnet de route (V03) reste un pré-requis indispensable à la mise en œuvre de la présente méthode d'inspection.
- Sommaire (ré-organisé) ;
- Ancienne Partie 2 - « Contrôles » du Guide Utilisation/Contrôle du carnet de route (V02) ;
- Modèle de Grille RESYTAL : contrôles a posteriori (page 24) ;
- Méthodologie d'inspection : contrôles a posteriori (page 24 et suivantes).

03 – Réorganisation de l'ancienne Partie 2

Le contrôle au chargement et le contrôle a posteriori font désormais chacun l'objet d'un chapitre spécifique.

04 – Autres modifications :

Page 03 - insertion d'une remarque préalable importante (conservation des données probantes).

Page 05 – renforcement du (nouveau) point 1.1.3 : vérification des documents complémentaires.

Page 08 – les modalités de validation du carnet de route ont été actualisées :

- la signature n'est pas une obligation réglementaire (identification à la discrétion de la DDPP)
- le cachetage est obligatoire pour attester de la réalisation des contrôles (harmonisation : en bas à droite)
- les scellés ne sont pas une obligation, juste recommandés pour l'Italie (cachet du demandeur)

Pages 11 à 13 – le chapitre III (contrôles a posteriori) est intégralement ré-actualisé.

Page 15 – le premier paragraphe (enregistrement d'un contrôle sur route assuré par un transporteur étranger) a été actualisé pour tenir compte de l'entrée en production de RESYTAL début 2019.

CONTRÔLE a POSTERIORI

Sigle de la GRILLE (SPA3-TAV-JL-RR)

AXE : Protection Animale- Transport (SPA3PATP)

Sous-Axe : Contrôle carnet de route Retour (SPA3PATPRR)

Unité d'activité : Transport d'animaux vertébrés vivants (E_TRANS_ANIMAUX) si le transporteur **EST** l'organisateur

Unité d'activité : Opérateur commercial (E_OPCOM_ANX) si l'organisateur n'est pas le transporteur

Chapitre A

DOCUMENTS

A 01	<input type="checkbox"/>	Présentation d'une copie du carnet de route complété à l'issue du voyage
A 02	<input type="checkbox"/>	Présentation de l'enregistrement des données de température
A 03	<input type="checkbox"/>	Présentation de l'enregistrement des données de géolocalisation
A 04	<input type="checkbox"/>	Présentation de l'enregistrement des données du chronotachygraphe
A05	<input type="checkbox"/>	Autres documents demandés (le cas échéant)
A06	<input type="checkbox"/>	Respect de la programmation déclarée en Section 1 du carnet de route
A07	<input type="checkbox"/>	Respect des intervalles réglementaires (temps de route - durées des pauses / intervalles de repos)

Informations complémentaires :

Bovins	Valeur : Oui/Non	Obligatoires : oui d'un point de vue métier, dans les conditions suivantes => la valeur « oui » doit être sélectionnée pour au moins l'une des 4 catégories, afin de permettre l'élaboration des bilans annuels obligatoires à la Commission européenne.	Ces informations sont prévues pour permettre les recherches et les bilans : elles ne sont pas paramétrées pour apparaître sur les rapports d'inspection.
Ovins/Caprins	Valeur : Oui/Non		
Porcins	Valeur : Oui/Non		
Équins	Valeur : Oui/Non		
Commentaires :	La zone de commentaire a été prévue dans RESYTAL pour faire apparaître : - le numéro de carnet de route - le(s) numéro(s) Traces du (des) lot(s) couvert par le carnet de route considéré (si différents du 1er) - toute(s) observation(s) pertinente(s) à enregistrer au titre du contrôle a posteriori		

Pré-requis : voir « objectifs, programmation et ciblage » [pages 11 à 13](#) du présent Guide.

Préparation – Préalablement à tout contrôle a posteriori, il est nécessaire de demander à l'organisateur la transmission des enregistrements de géolocalisation et de températures du (ou des) camion(s) concerné(s), voire (dans les cas indiqués à l'item A04) les données du chronotachygraphe. En effet, les mentions figurant en Section 4 du carnet de route n'ont qu'une valeur déclarative, tout comme les informations signées par l'organisateur en Section 1 ne constituent qu'une « déclaration a priori ».

L'agent chargé des contrôles a posteriori informera par conséquent au plus tôt l'organisateur qu'il devra lui transmettre ces enregistrements à l'issue du voyage. Un exemple de demande de transmission de ces différents éléments est proposé à la fin de l'item A01 (p 29). Il peut être utilisé (en l'adaptant de manière pertinente) soit comme simple email (ou courrier) de demande, ou de relance, ou pour une mise en demeure dans les formes, en veillant dans ce cas à y ajouter les éléments juridiques requis pour toute mise en demeure (voire aussi page 41).

Si l'organisateur est différent du transporteur, il peut arriver que ce dernier soit réticent à lui remettre les données enregistrées, pour des raisons de confidentialité. L'inspecteur invitera dans ce cas l'organisateur à demander au transporteur de transmettre directement ces données à la DDecPP du lieu de départ (cf article 5.2 du R^o1/2005 en références réglementaires de l'item A01). En cas de difficulté à obtenir les données enregistrées, la responsabilité de l'organisateur ne pourra être écartée que s'il démontre par écrit qu'il a mis en œuvre toutes les diligences possibles vis à vis du transporteur. Dans ce cas, la DDecPP pourra demander assistance à la DDecPP qui a délivré l'autorisation de Type 2 pour les lui procurer (ou au BPA si le transporteur relève d'un autre État membre).

Principe de la réalisation des contrôles a posteriori

a) Pour pouvoir réaliser un contrôle a posteriori probant, les données déclaratives devront être confrontées entre elles (Section 1 / Section 4), puis avec les données factuelles (enregistrements) :

- comparaison entre la Section 1 renseignée avant le départ et les informations déclarées par le conducteur en Section 4. Puis vérification de la cohérence entre les informations figurant en Section 4 et celles de toutes les autres Sections (pour le détail des contenus attendus au niveau des Sections 2 à 5, se reporter au Guide d'Utilisation du Carnet de route (VO3) pages 17 à 24).
- vérification enfin de la cohérence entre ces déclarations (notamment celles de la Section 4) et les données des enregistrements de géolocalisation, températures, et temps de conduite (éventuellement). Peuvent également être utilisées dans le cadre de ces contrôles les informations transmises par les autorités compétentes d'autres départements et/ou États membres (y compris au niveau de l'onglet « contrôles » du système Traces) ou par le point de contact Transport de la DGAL.

b) Le rapport d'inspection (et par conséquent l'évaluation des items) ne doit être finalisé qu'après réception et analyse complète des données (voire après échec définitif d'obtention de ces données). En première intention, les enregistrements manquants peuvent faire l'objet de demandes informelles dans le cadre de simples échanges de routine (téléphone, email), à renforcer de manière plus formalisée (demandes écrites, mise en demeure) en tant que de besoin.

Évaluations de conformité :

L'item A01 est obligatoire, il ne peut pas être noté « sans objet » (SO) ni « pas observé » (PO).

Si le service ne parvient pas à se faire transmettre la copie du carnet de route après achèvement du voyage (en dépit de relances infructueuses), cet item devra être noté D et les items dont la notation découle de l'analyse du carnet de route seront notés « Pas observés ». Les suites à donner sont détaillées au niveau de l'item A01 ci-après.

A l'exception de l'item A05 (autres documents) qui seul, peut être noté « SO », tous les autres items de la grille SPA3-TAV-JL-RR doivent obligatoirement être notés A, B, C, D ou :

- PO pour les items A02, A03 et A04 (données de températures, temps de conduite et géolocalisation) si les enregistrements correspondants n'ont pas été demandés. A noter qu'un contrôle a posteriori qui ne reposerait que sur le contrôle de la Section 4 ne présenterait que peu d'intérêt : les données de géolocalisation (a minima) sont nécessaires à la réalisation d'un contrôle satisfaisant.
- PO pour les items A05 et A06 si aucun enregistrement (A01 à A04) n'est fourni, compromettant complètement la possibilité d'évaluer le respect de la programmation et des intervalles de route/pause/repos (la notation générale de la grille étant nécessairement D dans ce cas).

Toute grille notée B doit faire l'objet d'un rappel aux points réglementaires enfreints.

Toute grille notée C ou D doit faire l'objet de mises en demeure de remédier aux manquements constatés ET de démontrer les dispositions prévues par l'organisateur (voire le transporteur) pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

Toute grille notée D doit faire l'objet d'une notification à la DDecPP qui a délivré l'autorisation de transporteur (ou au point de contact « Transport » s'il s'agit d'un transporteur d'un autre État membres de l'UE : transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr) accompagné du rapport d'inspection, du courrier d'accompagnement ou de la décision administrative, et des données factuelles en lien avec les manquements en question (enregistrements ou tout autre élément probant).

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A01 - Présentation d'une copie du carnet de route complété à l'issue du voyage

Références réglementaires

<p>Article 5</p>	<p>Obligations de planification concernant le transport des animaux (...)</p> <p>2. Les transporteurs désignent une personne physique responsable du transport et veillent à ce que les informations relatives à la planification, à l'exécution et à l'achèvement de la partie du voyage placée sous leur supervision puissent être obtenues à tout moment.</p> <p>3. Les organisateurs s'assurent, pour chaque voyage : (...)</p> <p>b) qu'une personne physique est chargée de fournir à l'autorité compétente, à tout moment, les informations relatives à l'organisation, à l'exécution et à l'achèvement du voyage.</p> <p>4. Dans le cas de voyages de longue durée, entre États membres et en provenance et à destination de pays tiers, d'équidés domestiques autres que des équidés enregistrés et d'animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, les transporteurs et les organisateurs se conforment aux dispositions relatives au carnet de route qui figurent à l'annexe II.</p>
<p>Annexe II</p>	<p>8. Le transporteur mentionné à la section 3 du carnet de route doit garder :</p> <p>a) une copie du carnet de route rempli ;</p> <p>b) la feuille d'enregistrement ou l'impression correspondante visée à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 si le véhicule est couvert par ce règlement.</p> <p>Les documents visés aux points a) et b) sont mis à la disposition de l'autorité compétente qui a accordé l'autorisation au transporteur et, sur demande, à la disposition de l'autorité compétente du lieu de départ, dans un délai d'un mois à compter du moment où ils ont été remplis, et ils sont conservés par le transporteur pour une période d'au moins trois ans à compter de la date du contrôle.</p> <p>Les documents visés au point a) sont renvoyés à l'autorité compétente du lieu de départ dans un délai d'un mois après la fin du voyage, à moins que les systèmes visés à l'article 6, paragraphe 9, n'aient été utilisés. Une version simplifiée du carnet de route et les lignes directrices applicables à la présentation des données visées à l'article 6, paragraphe 9, sont établies conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, lorsque les véhicules sont équipés du système mentionné à l'article 6, paragraphe 9.</p>

◆ **Objectifs réglementaires**

Permettre à l'autorité compétente du lieu de départ de vérifier si le voyage s'est bien réalisé conformément à la planification validée avant le départ ; si ce n'est pas le cas, l'objectif est de vérifier si les modifications (déclarées par le conducteur en Section 4) par rapport à la planification n'ont pas entraîné de manquements aux exigences du règlement (CE) n°1/2005. Attention : il s'agit dans de § de l'objectif réglementaire, mais la situation à évaluer au niveau de cet item doit être limitée à ce qui suit :

◆ **Situation à évaluer AU TITRE du PRÉSENT ITEM**

- => pour 100 % des carnets de route validés dans un département donné, la copie des carnets de route remplis doit être renvoyée à la DDecPP du lieu de départ avant la fin du délai des 30 jours suivant l'achèvement du voyage.
- => les Sections 2, 3 et 4 doivent être intégralement et correctement remplies.

◆ **Méthodologie de contrôle** et recommandations pour une notation harmonisée de l'item A01.

Mise en place d'une méthode pour enregistrer les dates de retour prévues des copies (remplies) des carnets de routes qui ont été validés au départ du département.

- pour la vérification du retour des carnets de route, il est nécessaire d'enregistrer les dates de retours attendus des carnets de route validé avant départs. La méthode est laissée à la discrétion de chaque DDecPP.

Suggestion : elle peut consister en une colonne spécifique sur le registre utilisé dans le cadre de la certification. La présence d'une date dans cette colonne permet par ailleurs de comptabiliser (pour les bilans annuels) le nombre de carnets de route validés au départ du département pour des exports/échanges > 8h.

- Attention : même dans le cas où des carnets de route seraient validés par des Vétérinaires Officiel Privés (VOP) dans le cadre d'échanges IntraUE au départ de centres de rassemblement par exemple, la responsabilité de la réalisation des contrôles a posteriori et de leur enregistrement (pour leur décompte au titre des rapports annuels notamment) incombe à la DDecPP commanditaire de ces VOP (tout comme la responsabilité de la validation des carnets de route et son enregistrement au titre des rapports annuels).

Les services peuvent décider de confier la réalisation des contrôles a posteriori aux VOP s'ils le souhaitent (sous réserve de s'être assurés préalablement que les VOP concernés ont la compétence requise), mais le résultat de ces contrôles doit impérativement être supervisé au niveau de la DDecPP et enregistré dans RESYTAL au moyen de la grille « Contrôle a posteriori » (SPA3-TAV-JL-RR).

Inversement, si des contrôles a posteriori sont réalisés sur des voyages initialement validés par des VOP, il est important de leur communiquer le résultat de ces contrôles, a fortiori s'ils sont défavorables.

Surveillance des dates d'échéance : en cas de dépassement des 30 jours réglementaires : un courrier ou un email de relance doit impérativement être envoyé à l'organisateur. Des suggestions de contenus sont proposés ci-après à la rubrique « ♦ pour information » : à adapter à la nature de la demande (ex. carnet seul, enregistrements seuls, ou les deux, 1ère demande, relance, mise en demeure etc...).

Vérification de la présence de l'ensemble des Sections, puis de l'exhaustivité et de la lisibilité de leur remplissage par les parties prenantes impliquées (nécessité d'avoir pris connaissance des pages 17 à 24 du Guide d'Utilisation du Carnet de route).

Critères d'évaluation (notation attendue au titre de cet item)

Afin de permettre une analyse précise des non-conformités au niveau national et d'éviter de répéter au niveau de plusieurs items ce qui ne constitue qu'un seul constat...

... la notation de cet item A01 **ne doit pas** intégrer

- l'évaluation du respect de la programmation (cette évaluation est prévue au niveau de l'item A06)
- ni l'évaluation de la conformité des intervalles de route / pauses / repos effectifs (prévue au niveau de l'item A07).

Cet item ne doit concerner **que le délai de retour** du carnet de route **et la conformité de la saisie (ou non) des informations** attendues dans ses différentes Sections à l'issue du voyage.

- 1 - **A** pour un carnet de route revenu dans les délais **ET** dont toutes Sections 2 à 4 sont parfaitement remplies
- 2 - **B** pour un carnet de route revenu après le délai réglementaire (mais sans avoir nécessité une relance de la DDecPP)
ET Sections 2 à 4 parfaitement remplies

Suites : simple rappel du délai d'un mois dans le courrier d'accompagnement.

- 3 - **B** pour un carnet de route revenu dans les délais (ou au-delà, mais sans relance de la DDecPP)...
 - **MAIS** : dont les Sections 2 et 3 (S2, S3) sont incomplètes, s'il s'agit de la 1ère occurrence pour un organisateur ou un transporteur donné
 - **et/OU** : dont la Section 4 comporte des anomalies de remplissage mineures (ne faisant pas courir de risque aux animaux), telles que l'absence du nom et/ou de la signature des conducteurs, les date/heure d'arrivée non mentionnées à l'endroit prévu (mais néanmoins mentionnés), des problème de lisibilité n'affectant pas la réalisation des contrôles par ailleurs (si les informations concernées peuvent être obtenues via les données enregistrées par exemple).

Suites : simple rappel/courrier à l'organisateur (pour transmission à son transporteur), selon le cas :

- simple rappel du délai d'un mois dans le courrier d'accompagnement.
- et/ou rappel (à l'organisateur, en lui rappelant qu'il devra transmettre à son transporteur, si le transporteur n'est pas l'organisateur) de l'obligation du conducteur de présenter les S2/S3 aux détenteurs sur les lieux de départ/destination,
- et/ou rappel (à l'organisateur, en lui rappelant qu'il devra transmettre à son transporteur, si le transporteur n'est pas l'organisateur) de l'obligation du conducteur de remplir toutes les mentions prévues en Section 4

- 4 - **C** pour un carnet de route obtenu après le délai ET relance(s) de la DDecPP (en application du point « ♦ Pour information »)
- 5 - **C** pour des Sections (S2, S3) incomplètes (lorsque l'anomalie a déjà été signalée à l'organisateur / au transporteur)
- 6 - **C** pour une Section 4 incomplète (ou illisible) sur des informations importantes (heures, durées, lieux)

Suites : Les points 4 à 6 doivent donner lieu à mise en demeure (à adresser à l'organisateur), d'indiquer à la DDecPP les mesures qu'il prévoit de mettre en place pour remédier aux manquements constatés et/ou éviter qu'ils ne se reproduisent, dans un délai à définir :

- ex. si l'organisateur est le transporteur : procédure prévue (ex. contenus d'une formation interne des conducteurs, ou instructions internes aux conducteurs) pour que les manquements ne se reproduisent plus.

- ex. transmission à la DDecPP d'un courrier écrit au transporteur, ou présentation d'instructions aux transporteurs pour les voyages ultérieurs ;

En outre (cas 5 et 6, si l'organisateur n'est pas le transporteur) :

- Si un transporteur mis en cause est français, une mise en demeure doit également lui être envoyée, selon les procédures en vigueur dans les DDecPP concernées :

- soit sous couvert de sa DDecPP (idem pour les conducteurs titulaires d'un certificat de compétence français) ;

- soit directement au transporteur, avec copie pour information à sa DDecPP (idem conducteur).

Dans les deux cas, l'information doit être accompagnée des références TRACES et RESYTAL et de toutes informations complémentaires pertinentes, en lien avec les manquements reprochés.

- Si le transporteur ayant réalisé le transport est titulaire d'une autorisation délivrée dans un autre État Membre (EM) de l'UE, le rapport d'inspection et son courrier doivent être transmis au point de contact Transport français transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr (+ références TRACES et RESYTAL et informations pertinentes), qui se chargera d'informer l'autorité compétente concernée, de sorte qu'elle prenne les mesures adéquates vis à vis du transporteur.

- 7 - **D** en cas de non-conformités récurrentes de niveau C (bien indiquer le caractère récurrent dans la zone de commentaires)
- 8 - **D** pour le défaut de retour du carnet de route, en dépit de mises en demeure restées infructueuses.

Suites : ces manquements constituent d'une certaine manière des entraves aux contrôles, ce qui peut être très grave, notamment si elles contribuent à dissimuler des infractions graves au règlement (CE) n°1/2005.

A l'issue des relances, suivies de mises en demeure infructueuses, le rapport d'inspection doit être validé avec une notation D au niveau de l'item A01, associé à une mise en demeure de l'organisateur (=> sous délai) de démontrer qu'il a mis en œuvre toutes les diligences possibles pour obtenir de son transporteur les enregistrements demandés.

Parallèlement (si l'organisateur n'est pas le transporteur), il doit être demandé l'assistance de la DDecPP du transporteur (s'il est français) pour obtenir ces données. En fonction de la difficulté à les obtenir (ou de la récurrence de ces difficultés), la DDecPP qui a délivré l'autorisation a en effet la possibilité de remise en cause cette autorisation (ou de la suspendre, jusqu'à obtention des données, ou jusqu'à démonstration que les équipements ont été mis en conformité pour pouvoir enregistrer et conserver ces données conformément aux exigences réglementaires).

Si le transporteur relève de l'autorité compétente d'un autre État membre, la procédure est la même, à la différence près que ces propositions (demande d'assistance de l'autorité de l'État membre (EM) qui a délivré l'autorisation, ou proposition de suspension/retrait de cette autorisation) seront envoyées au point de contact français (transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr), qui transmettra à l'autorité compétente de l'EM.

♦ Pour information

L'exemple de courrier de demande / relance (Organisateur - Transporteur) proposé page suivante est prévu pour être utilisé également en application des items A02, A03, A04 (enregistrement des températures, temps de conduite et données de géolocalisation) => la rédaction ci-après devra être adaptée en fonction des besoins (ex. demande de carnet de route seul, enregistrements seuls, les deux, 1ère demande, relance, mise en demeure, etc). Si le modèle ci-dessous est utilisé dans le cadre d'une mise en demeure, le rédacteur veillera à bien le compléter par toutes les mentions juridiquement requises pour les mises en demeure.

Réf. réglementaires :

Code rural et de la pêche maritime,
notamment Art. L.214-12 (transport des animaux vivants) et L.214-23.1.4° (inspections et contrôles)

Règlement (CE) n°1/2005 du 22 décembre 2004
relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes (...)

Madame, Monsieur,

En remplacer par le mois et l'année [ou : Au cours de l'année remplacer par l'année] [ou le remplacer par la date] vous avez organisé un / plusieurs voyages de longue durée de bovins / ovins / caprins / porcins / équidés (supprimer les mentions inutiles) à destination de remplacer par le nom d'un État membre de l'UE ou d'un pays tiers, ou par les liste des États membres et/ou pays tiers concernés.

Or l'article 5.4 du règlement (CE) n°1/2005 visé en références prévoit que « les transporteurs et les organisateurs doivent se conformer aux dispositions relatives au carnet de route qui figurent à l'annexe II » dudit règlement. Le point 8 de cette annexe II prévoit en l'occurrence qu'une copie du carnet de route rempli doit être retournée à l'autorité compétente du lieu de départ dans un délai d'un mois après la fin du voyage.

Il apparaît qu'à ce jour, mon service n'a pas été destinataire de ces retours, en ce qui concerne les voyages suivants :

- n° Traces INTRA.FR.201..., Date départ, EM ou Pays 1/3 destination, Nb et Espèces/Catégories
- n° Traces INTRA.FR.201..., Date départ, EM ou Pays 1/3 destination, Nb et Espèces/Catégories
- n° Traces INTRA.FR.201..., Date départ, EM ou Pays 1/3 destination, Nb et Espèces/Catégories

Suite destinée à un ORGANISATEUR

L'article 5 point 3b du règlement (CE) n°1/2005 prévoit que l'organisateur défini à l'article 2q(iii) est tenu de désigner une personne physique chargée de fournir à l'autorité compétente, à tout moment, les informations relatives à l'organisation, à l'exécution et à l'achèvement du voyage considéré.

Suite destinée à un TRANSPORTEUR

Dans le cas des voyages de longue durée d'ongulés domestiques, les transporteurs sont tenus de conserver et tenir à la disposition de l'autorité compétente qui en fait la demande, la copie des carnets de route remplis et les données du chronotachygraphe (annexe II point 8), mais aussi, pour chaque voyage de longue durée, les données du système de géolocalisation (article 6.9) et les enregistrements de températures (annexe I chapitre VI point 3.3).

Afin de pouvoir procéder aux contrôles prévus à l'article 15.1 du R(CE)1/2005, je vous remercie/demande à ce titre de me faire parvenir, pour chacun / le des voyages considérés, les documents suivants pour l'intégralité du voyage depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination (y compris sur la partie du voyage située hors du territoire de l'Union européenne) (vous voudrez bien, le cas échéant, reprendre contact avec les transporteurs qui a / ont assuré ces voyages, pour leur demander de vous les remettre) :

- => une copie du / des carnets de route concernés, complétés jusqu'au lieu de destination ;
- => les données issues du système d'enregistrement des températures du / des véhicules routiers utilisés (i)
- => les données issues du système de géolocalisation du / des véhicules routiers utilisés (ii)
- => les données du chronotachygraphe (temps de conduite) du / des véhicules routiers utilisés (iii)

(i) prévu à l'Annexe I Chapitre VI point 3 du R(CE)1/2005, qui précise notamment que « les données de température ainsi enregistrées sont datées et mises à la disposition de l'autorité compétente, à sa demande ».

(ii) prévu à l'article 6.9 et à l'Annexe I Chapitre VI point 4 du règlement (CE) n°1/2005, qui précise notamment que ce système doit permettre « d'enregistrer et de transmettre à l'autorité compétente, à sa demande, des informations en matière de positionnement ».

(iii) R(CE) n°1/2005, Annexe II point 8 : la feuille d'enregistrement ou l'impression correspondante visée à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE)3821/85 si le véhicule est couvert par ce règlement, doit être mise à la disposition de l'autorité compétente du lieu de départ, à sa demande.

Mon service se tient à votre disposition pour toutes précisions quant aux documents demandés. Je vous prie d'agréer...

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A02 - Présentation de l'enregistrement des données de température

Références réglementaires

Article 5	Points 2, 3 et 4 (voir à l'Item A01)
Annexe I Chapitre VI Point 3	<p>3. Ventilation pour les moyens de transport par route et contrôle de la température</p> <p>3.1. Les systèmes de ventilation dans les moyens de transport par route doivent être conçus, construits et entretenus de telle manière qu'à tout moment du voyage, que le moyen de transport soit à l'arrêt ou en mouvement, ils soient en mesure de maintenir la température dans une fourchette de 5° C à 30° C à l'intérieur du moyen de transport, pour tous les animaux, avec une tolérance de plus ou moins 5° C, en fonction de la température extérieure.</p> <p>(...) 3.3. Les moyens de transport par route doivent être équipés d'un système de contrôle de la température, ainsi que d'un dispositif d'enregistrement de ces données. Des capteurs doivent être placés dans les parties du camion qui, en fonction de ses caractéristiques, sont susceptibles d'être exposées aux pires conditions climatiques. Les données de température ainsi enregistrées sont datées et mises à la disposition de l'autorité compétente, à sa demande.</p>

♦ **Objectifs réglementaires**

Permettre de vérifier que les températures à l'intérieur des compartiments sont restés dans la fourchette prévue par la réglementation pendant toute la durée du voyage.

♦ **Situation à évaluer au titre du présent item**

- => la mise à disposition des enregistrements de température sur demande de la DDecPP.
- => l'adéquation des données avec le (ou les) véhicule(s) utilisé(s) : cf immatriculation ou n° de châssis.
- => l'exhaustivité des données, du lieu de départ jusqu'au lieu de destination, y compris en pays tiers.
- => la conformité des températures enregistrées (fourchette de 5°C à 30°C avec pics de tolérance de ± 5°C).

♦ **Méthodologie de contrôle** et recommandations pour une notation harmonisée de l'item A02.

Si l'agent en charge des contrôles décide de vérifier les températures : voir page 24 (préparation).

Préparation - Dès qu'un voyage est ciblé pour la réalisation de contrôles a posteriori, l'inspecteur établira la pertinence (ou non) de se faire transmettre les enregistrements de température : c'est notamment le cas en été et en hiver, voire à tout moment de l'année si les conditions météorologiques sont plus élevées ou plus faibles que la normale ; c'est également le cas en fonction de l'itinéraire et de la destination des animaux, si les conditions météorologiques risquent d'être extrêmes sur ces destinations alors qu'elles ne le sont pas en France (ex. Extrême nord de l'Europe ou Afrique centrale, etc.).

En cas de difficultés à obtenir les enregistrements de températures : en plus de 3 derniers paragraphes p24, voir le point 8 page 28 (et ses suites), en remplaçant « carnet de route » par « enregistrements de températures », et « item A01 » par « item A02 ».

Contrôle de l'exhaustivité des données - il conviendra de vérifier que les données concernent le (ou les) bon(s) véhicule(s) et couvrent bien la durée totale du voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination y compris, dans le cas des exportations par route, la partie du voyage réalisée hors du territoire de l'UE.

Les enregistrements de température doivent faire apparaître a minima les résultats pour deux sondes (les capteurs devant être placés dans les parties des compartiments exposées aux pires conditions climatiques, il doit en effet y avoir au moins 1 sonde dans la partie la plus exposée au froid (soit pour une bétailière : en bas à l'arrière) et 1 sonde dans la partie la plus exposée au chaud (à l'avant en haut), sauf dans le cas de tous petits véhicules.

L'inspecteur vérifiera également l'absence de périodes durant lesquelles l'enregistrement n'aurait pas fonctionné (en dehors des périodes où les animaux étaient déchargés en poste de contrôle, le cas échéant : ces vérifications doivent par conséquent être réalisées en lien avec les vérifications prévues à l'item A07).

Notation : **A** si les données sont présentées, complètes et conformes (cf page suivante), ou **B** en cas de non-conformité mineure de présentation, ne relevant pas des dépassements détaillés par suivante.

Contrôle de la conformité des températures - l'inspecteur doit vérifier (pour chaque sonde) que les températures enregistrées à l'intérieur des compartiments n'excèdent pas 30°C (voire 35°C) et ne descendent pas en dessous de 5°C (voire en dessous de 0°C).

Températures trop élevées - L'inspecteur relèvera toutes les dates/heures et durées des dépassements constatés (respectivement $\geq 30^{\circ}\text{C}$ et $\geq 35^{\circ}\text{C}$), et les parties de l'itinéraire sur lesquelles ils se sont produits : il convient en effet de ne pas noter « non-conforme » un dépassement des températures maximales réglementaires, qui aurait été enregistré pendant une période durant laquelle les animaux ne se trouvaient pas à bord du véhicule.

Un outil d'aide aux calculs/contrôles est mis à disposition des services sur <http://intranet.national.agri/Carnet-de-Route>. En qui concerne les températures : il permet de lister les dates et périodes de dépassements (3 premières colonnes) dont il calcule automatiquement les durées (colonnes 4), tandis que la colonne 5 permet d'indiquer le niveau de dépassement (supérieur à 30°C ou 35°C). Après vérification des données de la Section 4 et du système de géolocalisation, la colonne « observations » permet de préciser les périodes à déduire (animaux pas encore chargés par exemple, ou déchargés en poste de contrôle au moment du dépassement). Les deux dernières colonnes sont prévues pour ne retenir que les durées de dépassements correspondant aux périodes de présence des animaux à bord des véhicules, dont le tableau calcule la somme totale (en bas à droite), respectivement pour 30° et 35°C. Exemple :

Contrôles a posteriori : dépassements T°			Date/heure début des enregistrements :		20/08/18 00:00	Date / heure Fin données :	25/08/18 19:38	
date	de (he)	à (he)	Durée	dépassement	Observaf	>30°C	>35°C	
20/08/2018	10:49	18:41	07:52	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	mais début du chargement le 20/08 à 20h seulement	00:00	00:00	
21/08/2018	10:25	19:16	08:51	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	entre [étape 1] et [étape 2] =>	08:51	00:00	
22/08/2018	08:30	09:02	00:32	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle HU sur cette période	00:00	00:00	
22/08/2018	09:02	12:58	03:56	$\geq 35^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle HU sur cette période	00:00	00:00	
22/08/2018	12:58	18:52	05:54	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle HU sur cette période	00:00	00:00	
23/08/2018	10:36	21:25	10:49	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	entre [étape 4] et [étape 5] =>	10:49	00:00	
24/08/2018	11:11	14:08	02:57	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle BG sur cette période	00:00	00:00	
24/08/2018	09:02	12:58	03:56	$\geq 35^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle BG sur cette période	00:00	00:00	
24/08/2018	12:58	18:52	05:54	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	mais animaux en poste de contrôle BG sur cette période	00:00	00:00	
25/08/2018	12:45	19:38	06:53	$\geq 30^{\circ}\text{C}$	entre [étape 7] et [étape 8] =>	06:53	00:00	
			00:00			00:00	00:00	
			00:00			00:00	00:00	
			00:00			00:00	00:00	
			00:00			00:00	00:00	
Total des dépassements (animaux à bord) :						26:33	00:00	

Quelque soit la méthode (ou l'outil) utilisé, le détail des contrôles réalisés doit être conservé au moins 3 ans à la disposition de la DGAI ou des auditeurs de la Commission européenne.

Les périodes de dépassement (animaux à bord) doivent être mentionnés en zone de commentaires de l'item A02 (= constat factuel), ainsi que leur durée totale cumulée (ex. 8h51 au dessus de 30°C entre [Étape 1] et [Étape 2] + (...) = (...)). Si la taille de la zone de commentaire est insuffisante, ces constats seront listés en courrier d'accompagnement.

Flexibilité : une tolérance jusqu'à 35°C est prévue par le règlement, mais compte-tenu du principe selon lequel les animaux ne doivent pas être transportés dans des conditions telles qu'ils risquent de souffrir, ces dépassements ne doivent être que ponctuels, l'adaptation physiologique des ruminants adultes à des températures comprise entre 30°C et 35°C, par exemple, étant très difficile lors d'expositions prolongées, à plus forte raison par temps humide.

En tout état de cause, des dépassements ponctuels de 30°C à l'intérieur du véhicule doivent être considérés comme une non-conformité moyenne **C** (les animaux sont en souffrance, même s'ils en sont pas en danger mortel) ; les dépassements prolongés au dessus de 30°C et les dépassements (même ponctuels) au dessus de 35°C doivent être considérés comme des non-conformités majeures **D** (animaux en grande souffrance, voire en danger). Compte-tenu (toutefois) de la rédaction du R1/2005, seuls les dépassements > 35°C pourraient donner matière à sanction pénale.

Températures inférieures à 5°C - A l'exception des jeunes animaux, notamment les animaux non sevrés (plus sensibles au froid, en particulier en dessous de 5°C), les ongulés supportent relativement mieux les températures plutôt basses, que les températures trop élevées. En revanche, des températures prolongées en dessous de 0°C peuvent avoir pour conséquence le gel des dispositifs de distribution d'eau, avec en corollaire une déshydratation des animaux, d'autant plus importante que la durée d'exposition au froid est longue jusqu'au déchargement dans un lieu où ils pourraient s'abreuver : une exposition ponctuelle à des températures négatives constitue donc, à ce titre, à une non-conformité moyenne. Il s'agit d'une non-conformité majeure si elle se prolonge plusieurs heures.

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A03 - Présentation de l'enregistrement des données de géolocalisation

Références réglementaires

Article 5	Voir points 2, 3 et 4 : Item A01
Article 6	9. Les transporteurs qui transportent des équidés domestiques, à l'exception des équidés enregistrés, et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine pendant des voyages de longue durée par route utilisent un système de navigation tel que visé à l'annexe I, chapitre VI, point 4.2, à compter du 1 ^{er} janvier 2007 pour les moyens de transport par route en service pour la première fois et à compter du 1 ^{er} janvier 2009 pour tous les moyens de transport par route. Ils conservent les données obtenues par ce système de navigation pendant au moins trois ans et les mettent à la disposition de l'autorité compétente qui en fait la demande, en particulier lorsque les contrôles visés à l'article 15, paragraphe 4, sont effectués. Des dispositions d'application concernant le présent paragraphe peuvent être adoptées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.
Annexe I Chapitre VI	4. Système de navigation 4.1 Les moyens de transport par route doivent être équipés, à partir du 1 ^{er} janvier 2007 pour les moyens de transport en service pour la première fois et à partir du 1 ^{er} janvier 2009 pour tous les moyens de transport, du système de navigation approprié permettant d'enregistrer et de transmettre à l'autorité compétente, à sa demande, des informations en matière de positionnement. Ce système fournira des informations équivalentes à celles mentionnées dans le carnet de route visé à l'annexe II, section 4, ainsi que des informations relatives à l'ouverture et à la fermeture du volet de chargement.

♦ **Objectifs réglementaires**

Permettre de vérifier que les conducteurs ont bien respecté l'itinéraire prévu et les intervalles réglementaires de route/pause/repos.

♦ **Situation à évaluer AU TITRE du PRÉSENT ITEM**

- => la mise à disposition des enregistrements de position géographique du véhicule à la demande de la DDecPP.
- => l'adéquation des données avec le (ou les) véhicule(s) utilisé(s) : cf immatriculation ou n° de châssis.
- => l'exhaustivité des données, jusqu'au moment de l'arrivée à destination.

Vous voudrez bien **strictement limiter la notation de cet item** aux trois points mentionnés ci-dessus : la notation du respect de la planification ne doit être évaluée qu'à l'item A06 (pour bien différencier les non-conformités liées à la présentation des documents, des non-conformités liées au respect de la planification), de même que la notation du respect des intervalles de route et de repos ne doit être évaluée qu'à l'item A07 (pour la même raison).

♦ **Méthodologie de contrôle** et recommandations pour une notation harmonisée de l'item A03.

Préparation - Dès qu'un voyage est ciblé pour la réalisation de contrôles a posteriori : voire page 24 (préparation).

En cas de difficultés à obtenir les données de géolocalisation : en plus de 3 derniers paragraphes p24, voir le point 8 page 28 (et ses suites), en remplaçant « carnet de route » par « données de géolocalisation », et « item A01 » par « item A03 ».

Contrôle de l'exhaustivité des données - il conviendra de vérifier que les données concernent le (ou les) bon(s) véhicule(s) et couvrent bien la durée totale du voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination et notamment (y compris, dans le cas des exportations par route, la partie du voyage réalisée hors du territoire de l'Union européenne), et qu'elles sont exploitables => font apparaître les dates/heures et localisations successives du véhicule de manière explicite. Il conviendra de s'assurer également qu'il n'y a pas de périodes durant lesquels l'enregistrement n'a pas fonctionné (en dehors des périodes où les animaux étaient déchargés en poste de contrôle, le cas échéant). L'item sera noté **A** si les données sont fournies et complètes, **C** si elles sont fournies mais incomplètes, et **D** si elles ne sont pas fournies, à l'issue de demandes répétées.

L'évaluation de cet item se limitera aux vérifications ci-dessus (le résultat de l'analyse des données ne doit pas être évalué quant à lui au niveau de cet item, mais au niveau des items A06 et A07).

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A04 - Présentation de l'enregistrement des données du chronotachygraphe

Références réglementaires

Article 5	Voir points 2, 3 et 4 : Item A01
Annexe II	<p>8. Le transporteur mentionné à la section 3 du carnet de route doit garder :</p> <p>a) une copie du carnet de route rempli ;</p> <p>b) la feuille d'enregistrement ou l'impression correspondante visée à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 si le véhicule est couvert par ce règlement.</p> <p>Les documents visés aux points a) et b) sont mis à la disposition de l'autorité compétente qui a accordé l'autorisation au transporteur et, sur demande, à la disposition de l'autorité compétente du lieu de départ, dans un délai d'un mois à compter du moment où ils ont été remplis, et ils sont conservés par le transporteur pour une période d'au moins trois ans à compter de la date du contrôle.</p> <p>Les documents visés au point a) sont renvoyés à l'autorité compétente du lieu de départ dans un délai d'un mois après la fin du voyage, à moins que les systèmes visés à l'article 6, paragraphe 9, n'aient été utilisés. Une version simplifiée du carnet de route et les lignes directrices applicables à la présentation des données visées à l'article 6, paragraphe 9, sont établies conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, lorsque les véhicules sont équipés du système mentionné à l'article 6, paragraphe 9.</p>
Code Rural Article L.213-24	<p>I.-Pour l'exercice des inspections, des contrôles et des interventions de toute nature qu'implique l'exécution des mesures de protection des animaux prévues aux articles L. 214-3 à L. 214-18, L. 215-10 et L. 215-11, des règlements communautaires ayant le même objet et des textes pris pour leur application, les fonctionnaires et agents habilités à cet effet :</p> <p>(...) 4° Peuvent se faire remettre copie des documents professionnels de toute nature, quel que soit leur support et en quelques mains qu'ils se trouvent, propres à faciliter l'accomplissement de leur mission ;</p> <p>(...) 6° Peuvent accéder, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés, au chrono-tachygraphe mentionné par le règlement (CEE) n° 3821/85 et au système de navigation satellite prévu par le règlement (CE) n° 1/2005, et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité ou de copier par tout moyen les informations enregistrées par les appareils ;</p>

♦ **Objectifs réglementaires**

Permettre de vérifier que les conducteurs ont bien respecté les durées minimales de pause et de repos réglementaires, et les durées maximales de temps de conduite.

♦ **Situation à évaluer AU TITRE du PRÉSENT ITEM**

- => la mise à disposition des données du chronotachygraphe à la demande de la DDecPP (voir ci-après le paragraphe « ♦ pour information »)
- => l'adéquation des données avec le (ou les) véhicule(s) utilisé(s) : cf immatriculation ou n° de châssis)
- => l'exhaustivité des données, jusqu'au moment de l'arrivée à destination.

Vous voudrez bien **strictement limiter la notation de cet item** aux points mentionnés ci-dessus : : la notation du respect de la planification ne doit être évaluée qu'à l'item A06 (pour bien différencier les non-conformités liées à la présentation des documents, des non-conformités liées au respect de la planification elle-même), de même que la notation du respect des intervalles de route et de repos ne doit être évaluée qu'à l'item A07 (pour la même raison).

♦ **Méthodologie de contrôle** et recommandations pour une notation harmonisée de l'item A03.

Préparation - Dès qu'un voyage est ciblé pour la réalisation de contrôles a posteriori, l'agent chargé de ces contrôles doit informer au plus tôt l'organisateur qu'il devra lui transmettre les données du chronotachygraphe du (ou des) véhicule(s) utilisé(s) (et par conséquent se les faire remettre par le (ou les) transporteur(s)). dans le cas particulier des données du chronotachygraphe, voir le paragraphe « ♦ Pour information ».

En cas de difficulté à obtenir ces données, voir en plus de 3 derniers paragraphes p24, voir le point 8 page 28 (et ses suites), en remplaçant « carnet de route » par « temps de conduite », et « item A01 » par « item A04 ».

Contrôle de l'exhaustivité des données - il conviendra de vérifier que les données concernent le (ou les) bon(s) véhicule(s) et couvrent bien la durée le voyage depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination si ce lieu se trouve sur le territoire de l'Union (et jusqu'au point de sortie si le lieu de destination est en pays tiers, l'utilisation du chronotachygraphe n'étant réglementée que dans l'UE).

Il conviendra de s'assurer également qu'il n'y a pas de périodes durant lesquelles l'enregistrement n'a pas fonctionné (en dehors des périodes où les animaux étaient déchargés en poste de contrôle, le cas échéant).

L'évaluation de cet item se limitera aux vérifications ci-dessus (le résultat de l'analyse des données ne doit pas être évalué quant à lui au niveau de cet item, mais au niveau des items A06 et A07).

◆ Pour information

La France est l'un des rares pays de l'Union européenne dans lequel les services vétérinaires ont compétence juridique à se faire remettre les données du chronotachygraphe. Bien que le règlement le prévoit, le droit national d'un grand nombre d'autres États membres ne permet pas aux inspecteurs vétérinaires de se faire remettre ces données. C'est pourquoi il risque d'être vain de les demander (en routine) dans le cas de transports réalisés par des transporteurs d'autres États membres.

Sur des cas graves et/ou litigieux en revanche, lorsqu'un doute subsiste à la lecture de la Section 4 associée à celle des données de géolocalisation, doute qui pourrait être levé par l'analyse de l'enregistrement des temps de conduite, alors une requête officielle des données du chronotachygraphe pourrait être envisagée auprès de l'État membre compétent.

xxx -

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A05 - Autres documents demandés (le cas échéant)

Références réglementaires

Article 5	Voir points 2, 3 et 4 : Item A01
Code Rural Article L.213-24	<p>I.-Pour l'exercice des inspections, des contrôles et des interventions de toute nature qu'implique l'exécution des mesures de protection des animaux prévues aux articles L. 214-3 à L. 214-18, L. 215-10 et L. 215-11, des règlements communautaires ayant le même objet et des textes pris pour leur application, les fonctionnaires et agents habilités à cet effet :</p> <p>(...) 4° Peuvent se faire remettre copie des documents professionnels de toute nature, quel que soit leur support et en quelques mains qu'ils se trouvent, propres à faciliter l'accomplissement de leur mission ;</p> <p>(...) 6° Peuvent accéder, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés, au chrono-tachygraphe mentionné par le règlement (CEE) n° 3821/85 et au système de navigation satellite prévu par le règlement (CE) n° 1/2005, et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité ou de copier par tout moyen les informations enregistrées par les appareils ;</p>

♦ **Objectifs réglementaires**

Permettre aux inspecteurs de se faire remettre tout document professionnel propre à vérifier que les exigences du règlement (CE) n°1/2005 ont bien été respectés tout au long du voyage.

♦ **Situation à évaluer**

=> cet item n'est pas obligatoire (c'est le seul de la grille à pouvoir être noté « Sans Objet SO »).

=> il est prévu pour évaluer la capacité des parties prenantes à fournir d'autres documents (que ceux des items précédents) qui pourraient être demandés pour confirmer le respect de certaines déclarations a priori de l'organisateur (ex. facture d'achat de foin avant d'embarquer sur un navire, à défaut de l'avoir chargé sur le lieu de départ). Cet item est ouvert.

Son utilisation doit être bien spécifiée en zone de commentaires de la grille.

Attention : la présente grille concerne uniquement les contrôles a posteriori : le présent item ne doit pas être utilisé pour commenter ni évaluer la mise à disposition des documents qui relevaient des contrôles a priori (c'est à dire les contrôles réalisés avant le départ en vue de la validation du carnet de route).

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A06 - Respect de la programmation déclarée en Section 1 du carnet de route

Références réglementaires

Article 5	Voir points 2, 3 et 4 : Item A01
Article 15	<p>Contrôles à effectuer par l'autorité compétente à tout stade d'un voyage de longue durée</p> <p>1. L'autorité compétente effectue à tout moment du voyage de longue durée des contrôles appropriés sur une base aléatoire ou ciblée afin de vérifier que les durées de voyage déclarées sont réalistes (...).</p> <p>4. Les données relatives aux mouvements des moyens de transport par route enregistrées par le système de navigation peuvent, le cas échéant, être utilisées pour effectuer ces contrôles.</p>

♦ **Objectifs réglementaires**

S'assurer que les déclarations relatives à l'organisation du voyage ont bien été respectées, pour éviter de valider ultérieurement des programmations potentiellement irréalistes (ou qui ne seront pas respectées, de nouveau), et pour prendre toutes dispositions pour que d'éventuelles non-conformités résultant du non-respect de la programmation (à évaluer au niveau de l'item A07) ne se reproduisent pas.

♦ **Situation à évaluer AU TITRE du PRÉSENT ITEM**

=> respect de la planification prévue (itinéraire et intervalles de route/pause/repos) : vous voudrez bien **strictement limiter la notation de cet item** à cette vérification, la notation du respect des intervalles de route / repos réglementaires étant prévue à l'item A07 (pour bien différencier les non-conformités liées au respect de la planification aux non-conformités liées au non-respects des intervalles de route et de repos).

Si la programmation a été correctement validée, la conformité du présent item entraînera nécessairement la conformité de l'item suivant. Inversement, le non-respect de la planification n'implique pas nécessairement le non-respect des intervalles réglementaires : c'est pourquoi il convient de garder à l'esprit que c'est le respect de la programmation qui doit être noté ici, même si la sévérité de sa notation est liée à la notation de l'item A07.

♦ **Méthodologie de contrôle**

C'est la confrontation de l'ensemble des déclarations et enregistrements mentionnés aux items précédents qui va permettre d'évaluer si la planification a bien été respectée.

- Section 4 du carnet de route = déclarations du (ou des) conducteur(s)

L'inspecteur doit comparer toutes les dates, heures et durées (départs / arrivées) relative à chacune des étapes qui avaient été prévues en Section 1 (planification) et prendre note des différences.

Un outil d'aide aux contrôles a posteriori est disponible sur l'intranet Transport (copie d'écran page suivante). Il s'utilise dans la continuité de l'outil d'aide au contrôle de la planification. Il consiste à copier les données de la Section 4 en vis à vis des déclarations a priori (Section 1 : planification), pour mettre en évidence les différences.

Attention : la Section 4 n'a qu'un caractère déclaratif (déclarations du (des) conducteur(s)) : son contrôle n'est significatif que s'il est complété par une confrontation avec les données enregistrées (cf ci-dessous).

- données du chronotachygraphe (si elles sont disponibles) : cet appareil enregistrant les changements d'activités (ex. conduite, arrêt), il permet de repérer rapidement (et de manière très précise, contrairement aux données de certains systèmes de navigation) les heures auxquelles le véhicule concerné s'est arrêté, ce qui permet :

- de repérer assez facilement les dates/heures/durées des arrêts pour les comparer avec les informations déclaratives de la Section 4,
- et d'aller rechercher directement (sur les données de géolocalisation) l'endroit où se trouvait le véhicule à ces périodes, sans avoir à analyser toutes les données du système de navigation dans le détail.

En l'absence des données du chronotachygraphe, les données de géolocalisation permettent elles aussi de repérer les périodes d'arrêt (voir page suivante), mais l'opération peut s'avérer très fastidieuse dans le cas de certains systèmes qui éditent des relevés composés de listings sur plusieurs dizaines de pages.

• **données de géolocalisation** : ces données sont souvent beaucoup plus volumineuses qu'un enregistrement de chronotachygraphe. Leur analyse consiste à repérer les lieux et durées des différentes étapes, pour vérifier si elles correspondent bien aux déclarations de la Section 4 (voir détail de l'analyse des données de géolocalisation à l'item A07).

L'outil d'aide aux contrôles a posteriori évoqué page précédente permet également de lister les lieux et durées des étapes tels qu'ils apparaissent sur les données de géolocalisation, pour pouvoir les comparer plus facilement aux données précédentes.

• **enregistrements de températures le cas échéant** : ces enregistrements peuvent (éventuellement) permettre de vérifier si les animaux ont été déchargés ou non pendant un arrêt du véhicule où ils étaient supposés l'être (par exemple si la température augmente dans un véhicule à l'arrêt alors que l'historique des températures extérieures vérifié sur worldweatheronline diminue, par exemple).

The screenshot displays the Vademecum control tool interface, which is divided into several key sections:

- Top Left:** A form for entering vehicle and driver information, including 'N° INTRA (Traces)', 'N° Carnet de route (si différent)', and 'Personne numéro 1,2'. It also includes fields for 'Durée totale déclarée (Section 1)' and 'Lieux de départ / Destination'.
- Top Right:** A table titled 'Enregistrements de Températures CONTRÔLE A POSTERIORI'. It has columns for 'date', 'de (lieu)', 'à (lieu)', 'Durée', 'départ', 'Observat', and 'Temp'. It contains a grid of data points with time and temperature values.
- Middle Left:** A table titled 'Section 1 CONTRÔLE A PRIORI'. It is a large grid with columns for 'Date/heure de départ', 'Date/heure d'arrivée', 'en km/heure', and 'en km/heure'. It contains a grid of data points.
- Middle Right:** A table titled 'Section 4 CONTRÔLE A POSTERIORI'. It has columns for 'Etape', 'I', 'II', 'III', 'Durées de pause ou de repos', 'Durées passives calculées', 'Temps de route réels', 'Temps de réajustement (0 km/h max)', 'distance', 'Lieu de l'arrêt', and 'Lieux intermédiaires'. It contains a grid of data points.
- Bottom Right:** A table titled 'Données de Géolocalisation CONTRÔLE A POSTERIORI'. It has columns for 'Date', 'heure', 'stop / route', 'Date', 'Heure', 'durée', 'Etape', and 'Observations'. It contains a grid of data points.

Critères d'évaluation (la notation de cette item doit être définie en lien avec celle de l'item A07)

- 1 - **A** si les données de la Section 4 et l'analyse des données enregistrées concordent avec la Section 1.
- 2 - **B** si les données ne concordent pas avec la planification de la Section 1 /MAIS : item A07 néanmoins conforme.
- 3 - **C** si les données ne concordent pas / ET : item A07 noté B (cf les critères de notation de l'item A07).
B et **C** - Suites : courrier de demande d'explications à l'organisateur, suivie (**C**) d'une recommandation (si note B) ou une mise en demeure (si note C) de présenter les mesures correctives envisagées pour éviter que la situation ne se reproduise (ex. programmation plus réaliste).
- 4 - **D** si les données ne concordent pas / ET l'item A07 est noté C ou D (cf critères de notation de l'item A07).

Suites : courrier de demande d'explications à l'organisateur, suivie d'une mise en demeure de présenter les mesures correctives envisagées pour éviter que la situation ne se reproduise.

+ Notification à l'autorité compétente du transporteur, accompagnée des documents utiles et des constats circonstanciés (notification au BPA si le transport relève d'un autre État membre).

A - DOCUMENTS

[Retour à la Grille](#)

A 07 - Respect des intervalles réglementaires (temps de route - durées des pauses / intervalles de repos)

Références réglementaires

Article 5	Voir points 2, 3 et 4 : Item A01
Article 15	<p>Contrôles à effectuer par l'autorité compétente à tout stade d'un voyage de longue durée</p> <p>1. L'autorité compétente effectue à tout moment du voyage de longue durée des contrôles appropriés sur une base aléatoire ou ciblée afin de vérifier (...) que le voyage est conforme au présent règlement, et notamment que les temps de voyage et les périodes de repos respectent les limites fixées à l'annexe I, chapitre V.</p> <p>4. Les données relatives aux mouvements des moyens de transport par route enregistrées par le système de navigation peuvent, le cas échéant, être utilisées pour effectuer ces contrôles.</p>
Annexe I Chapitre V	<p>CHAPITRE V - INTERVALLES D'ABREUUREMENT, D'ALIMENTATION ET DURÉES DE VOYAGE ET DE REPOS</p> <p>1. Équidés domestiques et animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine</p> <p>1.1 Les exigences fixées à la présente section s'appliquent au transport des équidés domestiqués à l'exclusion des équidés enregistrés, et des animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine, à l'exception du transport aérien.</p> <p>1.2 La durée de voyage des animaux des espèces visées au point 1.1 ne doit pas dépasser huit heures.</p> <p>1.3 La durée de voyage maximale visée au point 1.2 peut être prolongée si les conditions supplémentaires prévues au chapitre VI sont remplies.</p> <p>1.4 Lorsqu'un véhicule routier remplissant les conditions énoncées au point 1.3 est utilisé, les intervalles d'abreuvement et d'alimentation ainsi que les durées de voyage et de repos sont les suivants :</p> <p>a) les veaux, agneaux, chevreaux et poulains non sevrés et qui reçoivent une alimentation lactée, ainsi que les porcelets non sevrés, doivent bénéficier, après neuf heures de transport, d'un temps de repos suffisant, d'au moins une heure, notamment pour être abreuvés et, si nécessaire, alimentés. Après ce temps de repos, le transport peut reprendre pour une période de neuf heures ;</p> <p>b) les porcs peuvent être transportés pendant une période maximale de vingt-quatre heures. Pendant le voyage, ils doivent disposer d'eau en permanence ;</p> <p>c) les équidés domestiques, peuvent être transportés pendant une période maximale de vingt-quatre heures. Pendant ce voyage, ils doivent être abreuvés et, si nécessaire, alimentés toutes les huit heures ;</p> <p>d) tous les autres animaux des espèces visées au point 1.1 doivent bénéficier, après quatorze heures de transport, d'un temps de repos suffisant, d'au moins une heure, notamment pour être abreuvés et, si nécessaire, alimentés. Après ce temps de repos, le transport peut reprendre pour une période de quatorze heures.</p> <p>1.5 Après la durée de voyage fixée, les animaux doivent être déchargés, alimentés, abreuvés et bénéficier d'un temps de repos minimal de vingt-quatre heures.</p> <p>1.6 Les animaux ne doivent pas être transportés par train si la durée maximale de voyage dépasse celle prévue au point 1.2. Toutefois, les durées de voyage prévues au point 1.4 sont d'application si les conditions prévues aux points 1.3 et 1.4, à l'exception des périodes de repos, sont respectées.</p> <p>1.7 a) Les animaux ne doivent pas être transportés par mer si la durée maximale de voyage dépasse celle prévue au point 1.2, sauf si les conditions prévues aux points 1.3 et 1.4, à l'exception des durées de voyages et des périodes de repos, sont respectées.</p> <p>b) En cas de transport maritime reliant de manière régulière et directe deux points géographiques de la Communauté, au moyen de véhicules chargés sur les bateaux sans déchargement des animaux, une durée de repos de douze heures doit être prévue pour les animaux après leur débarquement au port de destination ou à proximité, sauf si la durée du transport maritime permet d'intégrer le voyage dans le schéma général des points 1.2 à 1.4.</p> <p>1.8 Les durées de voyage visées aux points 1.3, 1.4 et 1.7 b) peuvent être prolongées de deux heures dans l'intérêt des animaux, compte tenu en particulier de la proximité du lieu de destination.</p>

◆ Objectifs réglementaires

Permettre de subvenir aux besoins des animaux (alimentation et abreuvement en quantité et qualité suffisantes), leur accorder des pauses (éviter les chutes consécutives à la fatigue) et des périodes de repos complet (les animaux déchargés peuvent se dégourdir les membres et se reposer dans des conditions d'espace et de litière plus confortables).

♦ Situation à évaluer **AU TITRE** du PRÉSENT ITEM

=> respect des intervalles de route / pauses / repos (déchargement) prévus par la réglementation (Chapitre V)

♦ **Méthodologie de contrôle**

C'est là encore la confrontation de l'ensemble des différentes données (déclaratives + enregistrées) qui va permettre d'évaluer si les intervalles réglementaires ont été bien respectés.

- Section 4 du carnet de route = déclarations du (ou des) conducteurs(s)

En cas de modification par rapport à la planification (après s'être assuré de la conformité de la planification validée avant le départ, le cas échéant) il appartiendra à l'inspecteur de vérifier si les nouveaux intervalles découlant de ces modifications sont toujours conformes aux intervalles prévus par le chapitre V du R(CE)1/2005.

L'outil de vérification mentionné à l'item A06 permet notamment de recalculer automatiquement les nouveaux intervalles de route/pause/repos en fonction des informations fournies par la Section 4. Il permet également de re-vérifier le caractère réaliste des déclarations de la Section 4 dans le cas où les étapes successives ne sont plus les mêmes que celles qui avaient été prévues au moment de la planification (évaluation sur internet des temps de route requis entre les nouvelles étapes éventuelles, comme dans le cadre de l'utilisation de l'outil de vérification de la planification).

L'utilisation de cet outil n'est pas obligatoire mais à défaut, le détail des vérifications et calculs effectués devra être établi de manière explicite puis conservé par tout moyen au choix du service concerné.

- données de géolocalisation : si les différences sont manifestes entre les données de géolocalisation (ou du chronotachygraphe) relevées au niveau de l'item A06 et les déclarations de la Section 4, ce sont bien entendu les données de géolocalisation / chronotachygraphe qui font foi.

Exemple d'exploitation de données de différents systèmes de navigation : les arrêts peuvent être identifiés :

- ✓ : soit via une même adresse qui se répète sur plusieurs lignes successives (ce critère n'est pas déterminant : en fonction du paramétrage des systèmes en effet, tant que le véhicule se trouve dans une même zone géographique, l'adresse peut rester la même sur plusieurs lignes successives, y compris s'il est en mouvement ; à l'inverse, le changement de lieu géographique témoigne que le véhicule était en mouvement pendant l'intervalle de temps écoulé entre les deux lignes).
- ✓ : ou des lignes faisant apparaître une vitesse nulle (vérifier dans ce cas les date/heure de début et fin de vitesse nulle).
- ✓ : ou les informations relatives à l'ouverture du volet de chargement (bien prendre connaissance de la légende des icônes apparaissant éventuellement sur les lignes enregistrées) : si le volet de chargement est ouvert le véhicule est nécessairement à l'arrêt, jusqu'à l'indication de sa fermeture (ou de la reprise d'une phase de déplacement, sur certains systèmes qui ne font apparaître que l'ouverture du volet).

Sur l'extrait ci-dessous, l'icône sur la 2ème ligne correspond à l'ouverture du volet de chargement dans un poste de contrôle hongrois. C'est un peu curieux sur une ligne mentionnant un déplacement, si ce n'est que la vitesse n'est que de 2km/h et se stabilise sur zéro dès la minute suivante (et pour 24h d'après la suite des données, non apparentes ici).

	13:01	04:06	30,8°C	30,8°C	-	Déplacement	10 km/h		Départ du véhicule
						Mosonmagyaróvár, 10573, 9200 Hongrie			Arrêt du véhicule
	17:06	00:09	34,1°C	32,8°C	x	Déplacement	2 km/h		Porte ouverte
						Ópusztaszer, Heffner telep tanya 337, 6767 Hongrie			Porte fermée
	17:07	26:29	34,1°C	32,8°C	x	Arrêté	0 km/h		
						Ópusztaszer, Heffner telep tanya 337, 6767 Hongrie			

Attention (en particulier) au sens de lecture des données. Sur l'exemple ci-dessous, la ligne à partir de laquelle commencent apparemment les vitesses nulles ne correspond pas à l'arrivée à Edirne, mais à la reprise d'un voyage après une pause à Edirne (comme en témoignent les dates et heures => le véhicule redémarre le 2 juillet 2018 entre 19h18 et 19h27).

2018-07-02 19:29:39	89 km/h	E80, 22130, Musabeyli, Edirne, Turquie
2018-07-02 19:28:20	39 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 19:27:52	9 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 19:18:20	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 19:08:19	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:58:18	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:48:17	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:38:17	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:28:16	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:18:15	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 18:08:14	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie
2018-07-02 17:58:13	0 km/h	E80, 22130, Helvacı Sakaoğlu, Edirne, Turquie

Critères d'évaluation

PO si données pas obtenues (A01 = D, A02 = D ou PO, A03 = D ou PO, A04 = D ou PO)

- 1 - **A** : l'étude conjuguée de la Section 4 et des différents enregistrements confirment la conformité de la réalisation du voyage aux intervalles réglementaires de route et de repos (peu importe ici si la planification a été respectée ou non : c'est le respect des intervalles réglementaires qui doit être évalué au titre de cet item A07) : il doit être noté A si ces intervalles sont conformes, même si la programmation n'a pas été respectée.
- 2 - **B** : les intervalles ne sont pas strictement conformes, MAIS :
 - les variations restent modérées (c'est à dire qu'elles ne permettent pas de préjuger de conséquences néfastes très importantes sur les animaux) **ET** sont cohérentes avec les déclarations du (des) conducteur(s) en Section 4. **Suites** : dans le courrier d'accompagnement du RI, simple rappel de la réglementation à l'organisateur en lui recommandant d'informer également le transporteur (si Organisateur ≠ Transporteur).
- 3 - **C** : les intervalles ne sont pas conformes selon le système de géolocalisation et/ou le chronoT, ET :
 - ne concordent pas avec les déclarations du (des) conducteur(s) en Section 4 ;
 - et/ou les différences avec la réglementation sont significatives.

Suites : demande d'explications à l'organisateur dans le courrier d'accompagnement.

- a) si les explications sont satisfaisantes (ex. circonstances imprévisibles, avec démonstration probante que tout a été mis en œuvre par ailleurs pour minimiser les conséquences sur les animaux) : même suite qu'au cas n° 2 ci-dessus + recommandation de prendre acte de l'incident pour éviter qu'il ne se reproduise.
- b) pas d'explications ou explications peu satisfaisantes (peu probantes) : relances écrites (par email le cas échéant), à l'issue desquelles, en cas de mauvaise volonté manifeste => mise en demeure écrite formelle (fondée sur l'article L.206-2 du CRPM, voir page suivante) de présenter une analyse des causes du manquement (préciser dans la mise en demeure : « en concertation avec le transporteur en tant que de besoin ») et des mesures correctives définies pour éviter que les manquements aux exigences du R(CE)1/2005 (citer les exigences) ne se reproduisent.

Sans réponse à la mise en demeure dans le délai imparti, après de nouvelles relances éventuelles demeurées sans succès, les services pourront prendre contact avec la DGAL (transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr) pour mettre en œuvre les suites détaillées en cas de notation D (page suivante).

- 4 - **D** : les intervalles constatés via le système de géolocalisation et/ou le chronoT ne sont pas conformes, ET :
- les différences sont très importantes et/ou susceptibles d'avoir eu des conséquences défavorables particulières sur les animaux (ex. températures prolongées > 30°C à l'intérieur du véhicule, voire supérieures à 35°C ; changement d'itinéraire n'ayant pas permis de décharger les animaux, etc...).
 - circonstance aggravante : les données enregistrées ne concordent pas avec les déclarations du (des) conducteur(s) en Section 4 ;
 - et/ou ce type de manquement a déjà été relevé au départ du département ou d'un autre département français (selon l'analyse des grilles SPA3-TAV-JL-RR précédemment enregistrées dans RESYTAL + échanges avec les collègues des services de la DDecPP (ou des DDecPP) à l'origine de ces contrôles).

Suites :

1) la transmission du rapport d'inspection doit directement être accompagnée d'une mise en demeure formelle adressée à l'organisateur de fournir (sous délai à définir) des explications et les mesures correctives qu'il envisage pour éviter que la situation ne se reproduise.

La mise en demeure fera directement apparaître la possibilité de relever une infraction pénale en cas de non-respect d'une injonction administrative, avec possible suspension d'activité (organisation de voyage soumis à carnet de route) jusqu'à production des informations et mesures correctives demandées.

2) En cas de non réponse à la mise en demeure dans le délai imparti, ou de réponse non satisfaisante :

=> notification de suspension de l'activité en cause (organisation de voyages de longue durée soumis à carnet de route) en application de l'article L.206-2, jusqu'à ce que l'organisateur se soit conformé à l'injonction (mise en demeure) mentionnée au (b) ci-dessus = transmission des informations et mesures correctives.

=> cette décision doit être transmise à la DGAL (transport.protectionanimale.dgal@agriculture.gouv.fr) pour diffusion et application au départ de tous les départements français.

=> dans les cas les plus graves (contrôles a posteriori successifs mettant en évidence des manquements récurrents jamais corrigés en pratique), la suspension d'activité peut être complétée d'une notification de transmission à la juridiction compétente d'un procès verbal d'infraction pour non exécution d'une mise en demeure prononcée en application de l'article L.206-2 du CRPM.

DISPOSITIONS PÉNALES

CRPM - Article L.206-2

I. — Lorsqu'il est constaté un manquement aux dispositions suivantes :

— de l'article L. 214-3 et des règlements pris pour son application ;

— de l'article L. 214-6 et des règlements pris pour son application ; (...)

et sauf urgence, l'autorité administrative met en demeure l'intéressé de satisfaire à ces obligations dans un délai qu'il détermine.

Elle l'invite à présenter ses observations écrites ou orales dans le même délai en se faisant assister, le cas échéant, par un conseil de son choix ou en se faisant représenter. Si, à l'expiration de ce délai, l'intéressé n'a pas obtempéré à cette injonction, ou sans délai en cas d'urgence, l'autorité administrative peut ordonner la suspension de l'activité en cause jusqu'à ce que l'exploitant se soit conformé à son injonction.

II. — L'autorité administrative peut aussi, dans les mêmes conditions, suspendre ou retirer provisoirement ou définitivement le certificat de capacité ou l'agrément permettant l'activité en cause.

III. — Pendant la période de suspension de l'activité, l'intéressé est tenu d'assurer l'entretien des animaux qu'il détient.

Article L214-3 - Il est interdit d'exercer des mauvais traitements envers les animaux domestiques ainsi qu'envers les animaux sauvages apprivoisés ou tenus en captivité. Des décrets en Conseil d'État déterminent les mesures propres à assurer la protection de ces animaux contre les mauvais traitements ou les utilisations abusives et à leur éviter des souffrances lors des manipulations inhérentes aux diverses techniques d'élevage, de parcage, de transport et d'abattage des animaux. (...)

CRPM - Article R.205-6

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de ne pas exécuter ou d'apporter une entrave à l'exécution :

- d'une mise en demeure prononcée en application de l'article L.206-2..... **NATINF 29383 (PA)** (5^e classe)

- d'un ordre de mesures correctives prononcé en appl^o des art. L.233-1 (...).**NATINF 28683 (SSA)** (5^e classe)