



## 16ème législature

<b>Question N° : 31</b>	<b>De Mme Caroline Janvier ( Renaissance - Loiret )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Comptes publics
<b>Rubrique</b> > animaux	<b>Tête d'analyse</b> > Lutte contre le trafic de viande de brousse	<b>Analyse</b> > Lutte contre le trafic de viande de brousse.
Question publiée au JO le : <b>12/07/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/12/2022</b> page : <b>6442</b> Date de changement d'attribution : <b>13/09/2022</b> Date de renouvellement : <b>15/11/2022</b>		

### Texte de la question

Mme Caroline Janvier interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la question du trafic aérien d'espèces sauvages, notamment le trafic de viande de brousse. La viande de brousse est au cœur d'un trafic particulièrement lucratif et dangereux pour la santé publique française, ainsi que pour la biodiversité. Ainsi, près de dix tonnes de viande de brousse ont été saisies au sein du terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle durant l'année 2021. Les experts estiment, au vu de leur effectif, être en mesure de saisir près de 10 % de ces flux illégaux qui menacent la santé des citoyens. Elle l'interroge donc sur les mesures envisagées par le Gouvernement pour accélérer la lutte contre le trafic de viande de brousse, notamment en vue de responsabiliser les compagnies aériennes, faire des contentieux environnementaux une question centrale de la justice, accroître le degré pénal du trafic d'espèces au rang du trafic de drogues ou d'armes, ou encore renforcer les moyens à la dispositions des douanes aéroportuaires.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement partage pleinement les préoccupations sur les enjeux sanitaires et environnementaux liés au trafic d'espèces sauvages et à l'introduction de viande dite de brousse sur le territoire national. L'importation de produits carnés dans les bagages des voyageurs est strictement prohibée par la réglementation européenne, car ils constituent un risque majeur de transmission de maladies animales. Ils représentent donc un danger pour la santé publique. En outre, ces importations participent directement à l'appauvrissement de la biodiversité, des viandes d'espèces protégées par la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) étant régulièrement découvertes dans les bagages. Dans ce contexte, l'ensemble des services de l'Etat et notamment l'administration des douanes sont fortement mobilisés. Ainsi, en 2021, à Roissy, 19,7 tonnes de produits carnés ont été saisies dans les bagages voyageurs, dont au moins 500 kg de viande de brousse (cette dernière quantité est certainement sous-évaluée, compte tenu de la difficulté d'identifier la nature des viandes en l'absence d'analyses laboratoire). Ce phénomène ne concerne pas toutes les destinations et est très localisé. En dépit de la prise de conscience du grand public sur les risques et conséquences des pandémies mondiales avec la COVID19, les saisies de produits prohibés introduits par les voyageurs sont malheureusement en hausse. Les franchises de bagages élevées sur certaines destinations concernées par une typologie de trafic spécifique peuvent constituer un « appel d'air » pour ce type de trafic. Il conviendrait d'évaluer l'efficacité et la proportionnalité d'une mesure réduisant significativement la possibilité d'emport de bagages accompagnés, au

regard des conséquences négatives sur l'ensemble des passagers des liaisons concernées et des risques de déroutement des flux, avant d'entamer des démarches aux niveaux européen et international en faveur d'une réglementation restreignant la politique commerciale de transport de bagages des transporteurs aériens. En effet, les franchises, en termes de nombre de bagages, de poids maximal et de pénalité pour les bagages au-dessus de ce poids, relèvent de la politique commerciale des transporteurs et constituent un levier concurrentiel important. La libre détermination de cette politique tarifaire est protégée par le droit de l'Union européenne et par des accords internationaux pour la plupart des destinations internationales. En outre, des évolutions récentes sur les franchises conduites de manière volontaire par des compagnies aériennes françaises n'ont pas démontré d'effet sur le volume du phénomène. Pour limiter les risques sanitaires et environnementaux et soulager par ailleurs l'action des services douaniers en frontière, plusieurs axes de travail sont à l'étude avec l'ensemble des acteurs et de nombreuses initiatives déjà mises en place : un groupe de travail dédié à la question réunit l'ensemble des acteurs (services de l'Etat, acteurs du transport aérien, associations environnementales) sur l'aéroport Charles-de-Gaulle pour identifier les moyens opérationnels les plus efficaces de lutter contre ce phénomène ; de nombreuses compagnies aériennes sont mobilisées pour lutter contre le phénomène, par exemple au travers de la Déclaration de Buckingham Palace ou de la résolution de 2016 de l'Association du transport aérien IATA ; une densification de la communication des compagnies aériennes, en lien avec la direction générale de l'aviation civile et les plateformes aéroportuaires, permettrait d'améliorer l'information des voyageurs sur les risques sanitaires et environnementaux, ainsi que sur les contrôles en frontière. En complément, cette mesure devrait être accompagnée d'une communication sur la réglementation sanitaire en vigueur, par les compagnies aériennes, dès le stade de la réservation des billets, à l'aéroport et pendant le vol ; enfin, pour prendre en considération une problématique sensible notamment au regard des pratiques des passagers, la douane française a pris la mesure et apporté, à son niveau, des réponses adaptées et a mis en place des moyens adéquats, tant matériels qu'en termes de formation des agents. Il est toutefois probable que ces seules mesures ne permettront pas d'enrayer ces pratiques entièrement si des dispositifs volontaristes de l'ensemble des parties prenantes à ces problématiques ne sont pas mis en œuvre concomitamment et à titre principal dans les pays de départ.