



## 16ème législature

<b>Question N° : 407</b>	<b>De Mme Danielle Brulebois ( Renaissance - Jura )</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> > Moyens pour la lutte contre le trafic illégal d'espèces sauvages	<b>Analyse</b> > Moyens pour la lutte contre le trafic illégal d'espèces sauvages.
Question publiée au JO le : <b>02/08/2022</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>		

### Texte de la question

Mme Danielle Brulebois attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la lutte contre le trafic illégal d'espèces sauvages en France et à l'international. La France est un pays de destination et de transit de nombreux vols internationaux notamment originaires de l'Afrique francophone. Pour l'année 2021 et pour le seul terminal T2 de Paris-Charles-de-Gaulle, 36 tonnes de produits illégaux issus d'espèces sauvages ont été saisies, dont 17 tonnes d'espèce animales. Ces saisies ne représentent qu'une infime partie des trafics, car seule une équipe de 20 douaniers contrôle les bagages d'un flux représentant 24 000 passagers par jour dans ce terminal. La nature des espèces et leur provenance inquiètent également sur le plan sanitaire, avec le risque important d'importation et de développement de zoonoses. Ainsi elle souhaite connaître les mesures envisagées par le Gouvernement afin de renforcer les contrôles aux frontières françaises pour déjouer ces trafics illégaux.

### 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.