ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

21 décembre 2011 *

Dans l'affaire C-316/10,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Vestre Landsret (Danemark), par décision du 28 juin 2010, parvenue à la Cour le 1er juillet 2010, telle que rectifiée par décision du 24 août 2010, parvenue à la Cour le 26 août 2010, dans la procédure

Danske Svineproducenter

contre

Justitsministeriet,

en présence de:

Union européenne du commerce de bétail et de la viande,

* Langue de procédure: le danois.

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de chambre, M. J. Malenovský, M^me^ R. Silva de Lapuerta, MM. E. Juhász et D. Šváby (rappporteur), juges,

avocat général: M. Y. Bot,
greffier: M^me^ A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 15 septembre 2011,

considérant les observations présentées:

— pour Danske Svineproducenter, par M^e^ H. Sønderby Christensen, advokat,

— pour l'Union européenne du commerce de bétail et de la viande, par M^es^ J.-F. Bellis, A. Bailleux, avocats, et E. Werlauff, advokat,

— pour le gouvernement danois, par M^me^ V. Pasternak Jørgensen, en qualité d'agent, assistée de M^e^ P. Biering, advokat,

— pour la Commission européenne, par MM. B. Schima et H. Støvlbæk, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 288, deuxième alinéa, TFUE, des articles 3, second alinéa, sous f) et g), et 37 du règlement (CE) nº 1/2005 du Conseil, du 22 décembre 2004, relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) nº 1255/97 (JO 2005, L 3, p. 1), ainsi que du chapitre II, points 1.1, sous f), et 1.2, et du chapitre VII, titre D, de l'annexe I dudit règlement nº 1/2005.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Danske Svineproducenter, organisation professionnelle d'éleveurs de porcs, au Justitsministeriet (ministère de la Justice) au sujet, notamment, de la compatibilité avec le règlement nº 1/2005 d'une réglementation nationale complémentaire visant à préciser sur certains points l'application de celui-ci, telle que l'arrêté nº 1729 du 21 décembre 2006, concernant la protection des animaux pendant le transport (bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, *Lovtidende* 2006 A, ci-après l'«arrêté nº 1729/2006»), et de la conformité de diverses dispositions de cet arrêté avec ledit règlement.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le règlement nº 1/2005

3 Les deuxième, sixième, huitième, dixième et onzième considérants du règlement nº 1/2005 énoncent:

«(2) En vertu de la directive 91/628/CEE du Conseil du 19 novembre 1991 relative à la protection des animaux en cours de transport [et modifiant les directives 90/425/CEE et 91/496/CEE (JO L 340, p. 17), telle que modifiée par la directive 95/29/CE du Conseil, du 29 juin 1995 (JO L 148, p. 52, ci-après la 'directive 91/628')], le Conseil a adopté des règles dans le domaine du transport des animaux afin d'éliminer les entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et de permettre le bon fonctionnement des organisations de marché tout en assurant un niveau satisfaisant de protection des animaux concernés.

[…]

(6) Le 19 juin 2001 […], le Conseil a invité la Commission à présenter des propositions en vue de veiller à la mise en œuvre effective et au contrôle strict de la législation communautaire existante, d'améliorer la protection et le bien-être des animaux, de prévenir l'apparition et la propagation de maladies animales

infectieuses et de mettre en place des conditions plus strictes afin d'éviter douleurs et souffrances, de façon à sauvegarder le bien-être et la santé des animaux pendant et après le transport.

[…]

(8) Le 11 mars 2002, le comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux a rendu un avis sur le bien-être des animaux en cours de transport. Il convient, par conséquent, de modifier la législation communautaire afin de prendre en considération les nouveaux éléments de preuve scientifiques, tout en accordant la priorité à la nécessité de garantir correctement l'applicabilité de celle-ci dans un avenir immédiat.

[…]

(10) À la lumière de l'expérience acquise en ce qui concerne la directive [91/628] en matière d'harmonisation de la législation communautaire sur le transport des animaux et vu les difficultés rencontrées du fait des différences de transposition de cette directive au niveau national, il est plus approprié de fixer des règles communautaires en la matière sous la forme d'un règlement. Dans l'attente de l'adoption de dispositions détaillées pour certaines espèces ayant des besoins particuliers et représentant une partie très limitée du cheptel communautaire, il convient de permettre aux États membres d'établir ou de maintenir des règles nationales supplémentaires applicables au transport d'animaux de ces espèces.

(11) Afin de garantir une application cohérente et efficace du présent règlement dans l'ensemble de la Communauté à la lumière du principe fondamental qui le sous-tend, à savoir que les animaux ne doivent pas être transportés dans

des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles, il convient d'établir des dispositions détaillées concernant les besoins spécifiques apparaissant en relation avec les différents types de transport. Ces dispositions détaillées doivent être interprétées et appliquées conformément au principe susmentionné et actualisées en temps voulu lorsque, en particulier à la lumière de nouveaux avis scientifiques, elles ne semblent plus garantir le respect du principe susmentionné pour des espèces particulières ou des types particuliers de transport.»

4 Aux termes de l'article 1er du règlement nº 1/2005:

«1. Le présent règlement s'applique au transport d'animaux vertébrés vivants à l'intérieur de la Communauté […]

[…]

3. Le présent règlement ne fait pas obstacle à d'éventuelles mesures nationales plus contraignantes visant à améliorer le bien-être des animaux au cours des transports se déroulant entièrement sur le territoire d'un État membre ou pour les transports maritimes au départ du territoire d'un État membre.

[…]»

5 Intitulé «Conditions générales applicables au transport d'animaux», l'article 3 de ce règlement dispose:

«Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles.

Il convient en outre de respecter les conditions suivantes:

[…]

f) […] les conditions de bien-être des animaux sont régulièrement contrôlées et maintenues de façon appropriée;

g) une surface au sol et une hauteur suffisantes sont prévues pour les animaux, compte tenu de leur taille et du voyage prévu;

[…]»

6 Aux termes de l'article 6, paragraphe 3, dudit règlement:

«Les transporteurs transportent les animaux conformément aux spécifications techniques figurant à l'annexe I.»

7 Le chapitre II de l'annexe I du règlement nº 1/2005 contient les spécifications techniques relatives aux moyens de transport. Son point 1, qui regroupe les dispositions applicables à tous les moyens de transport, est rédigé comme suit:

«1.1 Les moyens de transport, les conteneurs et leurs équipements doivent être conçus, construits, entretenus et utilisés de manière à:

[…]

f) permettre un accès aux animaux afin de les inspecter et d'en prendre soin;

[…]

1.2. Un espace suffisant est prévu à l'intérieur du compartiment destiné aux animaux et à chacun des niveaux de ce compartiment afin de garantir une ventilation adéquate au-dessus de la tête des animaux lorsqu'ils sont debout dans leur position naturelle, sans qu'en aucun cas leurs mouvements naturels puissent être entravés.

[…]»

8 Le chapitre III de cette annexe est relatif aux pratiques de transport. Son point 2, intitulé «En cours de transport», contient la disposition suivante:

«2.1. L'espace disponible doit respecter au minimum les chiffres fixés au chapitre VII en ce qui concerne les animaux et les moyens de transport mentionnés.»

9 Consacré notamment à la durée de voyage, le chapitre V de ladite annexe fixe à son point 1, qui concerne entre autres les animaux domestiques de l'espèce porcine, les règles suivantes:

«[…]

1.2. La durée de voyage des animaux des espèces visées […] ne doit pas dépasser huit heures.

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.

[…]»

10 Ledit chapitre VI comporte les dispositions supplémentaires applicables aux voyages de longue durée, notamment d'animaux domestiques de l'espèce porcine, énoncées en quatre points.

11 Le point 1 de ce chapitre, qui concerne tous les voyages de longue durée, énumère des exigences en ce qui concerne le toit, le plancher et la litière, les aliments et les séparations ainsi que des critères minimaux pour certaines espèces. À ce dernier égard, la seule condition applicable aux porcins est que le poids des animaux transportés dans le cadre d'un voyage de longue durée doit être supérieur à 10 kg, sauf s'ils sont accompagnés de leur mère. Les points 2 à 4 dudit chapitre portent respectivement sur l'approvisionnement en eau pour le transport par conteneurs, la ventilation ainsi que le contrôle de la température pour les moyens de transport par route et l'emploi d'un système de navigation.

12 Le chapitre VII de la même annexe I fixe les règles en matière de densité de chargement. Il est libellé comme suit:

«Les espaces disponibles pour les animaux doivent être conformes au moins aux chiffres suivants:

[…]

D. Porcins

Transport par voie ferroviaire et transport par route

Tous les porcs doivent au minimum pouvoir se coucher et se tenir debout dans leur position naturelle.

Pour permettre de remplir ces exigences minimales, la densité de chargement des porcs d'environ 100 kg en transport ne devrait pas dépasser 235 kg/m^2.

La race, la taille et l'état physique des porcs peuvent rendre nécessaire l'augmentation de la surface au sol minimale requise ci-dessus; celle-ci peut aussi être augmentée jusqu'à 20 % en fonction des conditions météorologiques et de la durée du voyage.

[…]»

13 Conformément à l'article 37 du règlement nº 1/2005, les dispositions susmentionnées sont applicables, en principe, à partir du 5 janvier 2007. Le dernier alinéa de cet article dispose:

«Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.»

La directive 91/628 et le règlement (CE) nº 411/98

14 La directive 91/628 a été abrogée par le règlement nº 1/2005, conformément à l'article 33 de ce dernier. Cette directive s'appliquait au transport notamment des animaux domestiques de l'espèce porcine à l'intérieur, à destination et en provenance de chaque État membre.

15 S'agissant en particulier des porcins, l'annexe de la directive 91/628 énonçait, à son chapitre I, titre A, point 2, sous a) et b), les exigences à respecter quant à la hauteur minimale des compartiments destinés aux animaux en des termes analogues à ceux inscrits dans le règlement nº 1/2005.

16 Dans le chapitre VI de cette annexe, le point 47 de celle-ci était relatif à la densité de chargement. Le titre D de ce point, consacré aux porcins, était rédigé en des termes identiques à ceux du titre D du chapitre VII de l'annexe I du règlement nº 1/2005, reproduit au point 12 du présent arrêt.

17 Constituant le chapitre VII de ladite annexe, le point 48 de celle-ci, relatif notamment à la durée de voyage, contenait les dispositions suivantes:

«[…]

2. La durée de voyage [des animaux domestiques de l'espèce porcine, entre autres,] ne doit pas dépasser huit heures.

3. La durée de voyage maximale visée au point 2 peut être prolongée si le véhicule servant au transport remplit les conditions supplémentaires suivantes:

[…]

— accès direct aux animaux,

[…]»

18 Adopté en application de l'article 13, paragraphe 1, de la directive 91/628, le règlement (CE) nº 411/98 du Conseil, du 16 février 1998, relatif à des normes complémentaires concernant la protection des animaux, applicables aux véhicules routiers utilisés pour le transport d'animaux pour des voyages dépassant une durée de huit heures (JO L 52, p. 8), est entré en application le 1er juillet 1999. Conformément à son article 1er combiné avec le point 3 de son annexe, ce règlement imposait que de tels véhicules, lorsqu'ils sont utilisés pour le transport notamment de porcins, soient «équipés de manière à ce que, à tout moment, on puisse avoir un accès direct à tous les animaux transportés afin de pouvoir les inspecter et leur apporter tous les soins appropriés».

19 Le règlement nº 411/98 a lui aussi été abrogé par le règlement nº 1/2005, conformément à l'article 33 de ce dernier.

20 Dans l'arrêt du 8 mai 2008, Danske Svineproducenter (C-491/06, Rec. p. I-3339), la Cour a dit pour droit:

«1) Une réglementation nationale […] comportant des données chiffrées en ce qui concerne la hauteur des compartiments des animaux afin que les transporteurs puissent se référer à des normes plus précises que celles énoncées par la directive 91/628 […] peut rentrer dans la marge d'appréciation conférée aux États membres par l'article 249 CE, à condition que cette réglementation, laquelle respecte l'objectif de protection des animaux en cours de transport poursuivi par cette directive […], n'empêche pas, en violation du principe de proportionnalité, la réalisation des objectifs d'élimination des entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et de bon fonctionnement des organisations de marché également poursuivis par ladite directive […]. Il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si ladite réglementation respecte ces principes.

2) Le chapitre VI, point 47, titre D, de l'annexe de la directive 91/628 […] doit être interprété en ce sens qu'un État membre est autorisé à instituer un régime national selon lequel, en cas de transport d'une durée supérieure à huit heures, la superficie disponible par animal est d'au moins 0,50 m^2 pour des porcs de 100 kg.»

Le droit national

21 L'arrêté nº 1729/2006 impose le respect de certaines normes pour le transport de porcins.

22 En ce qui concerne la hauteur minimale des compartiments, l'article 9, paragraphe 1, de cet arrêté dispose:

«Lors du transport de porcs de plus de 40 kg, la hauteur intérieure entre chaque pont, mesurée du point le plus élevé du plancher au point le plus bas du plafond ([par exemple] la partie inférieure d'une traverse ou d'une barre de renfort), doit satisfaire aux conditions minimales suivantes:

Poids moyen [(en kg)]	Hauteur intérieure lors de l'utilisation d'un système de ventilation mécanique	Hauteur intérieure lors de l'utilisation d'un autre système de ventilation
40	74 cm	89 cm
50	77 cm	92 cm
70	84 cm	99 cm
90	90 cm	105 cm
100	92 cm	107 cm
110	95 cm	110 cm
130	99 cm	114 cm
150	103 cm	118 cm
170	106 cm	121 cm
190	109 cm	124 cm
210	111 cm	126 cm
230	112 cm	127 cm»

23 Le paragraphe 5 du même article réglemente la hauteur d'inspection en cas de voyage d'une durée supérieure à huit heures dans les termes suivants:

«Lorsque le temps de transport de porcs de 40 kg ou plus est supérieur à huit heures, les véhicules utilisés doivent être aménagés de sorte qu'une hauteur intérieure d'inspection d'au moins 140 cm, mesurée du point le plus élevé du plancher au point le plus bas du plafond ([par exemple] la partie inférieure d'une traverse ou d'une barre de renfort) puisse être établie à tout instant à chaque niveau, [par exemple] au moyen d'un toit amovible et de ponts mobiles ou d'une autre construction similaire. Lors de l'établissement de la hauteur intérieure d'inspection de 140 cm, la hauteur sous plafond des autres niveaux doit toujours être au minimum celle prévue au paragraphe 1 en cas de transport d'animaux sur les autres ponts.»

24 Les exigences en matière de densité de chargement sont fixées à l'annexe 2 de l'arrêté nº 1729/2006, dont le titre D, consacré aux porcins, est libellé comme suit:

«Transport par voie ferroviaire et transport par route, y compris par remorque

1. Transport d'une durée inférieure à huit heures:

Poids vif (en kg)	Surface (en m^2) par animal
25	0,17
50	0,26

75	0,33
100	0,42
200	0,70
250 ou plus	0,80

Il peut être nécessaire d'augmenter les surfaces minimales indiquées ci-dessus en fonction de la race, de la taille et de l'état de santé de l'animal. Il peut également être nécessaire d'augmenter la surface jusqu'à vingt pour cent en fonction des conditions météorologiques et de la durée du transport.

2. Transport d'une durée supérieure à huit heures:

Poids vif (en kg)	Surface (en m^2) par animal
25	0,20
50	0,31
75	0,39
100	0,50
200	0,84
250 ou plus	0,96

[…]»

25 L'article 36, paragraphe 4, second alinéa, dudit arrêté contient une disposition transitoire dont les transporteurs pouvaient se prévaloir jusqu'au 15 août 2010 pour les véhicules routiers ayant été immatriculés au plus tard le 15 août 2005. Aux termes de cette disposition:

«Lors du transport [d'une durée supérieure à huit heures] de porcs d'un poids supérieur ou égal à 40 kg, pour la hauteur intérieure entre chaque pont, mesurée du point le plus élevé du plancher au point le plus bas du plafond ([par exemple] la partie inférieure d'une traverse ou d'une barre de renfort), il doit être satisfait aux conditions minimales suivantes:

Poids moyen en kg	Hauteur intérieure lors de l'utilisation d'un système de ventilation mécanique	Hauteur intérieure lors de l'utilisation d'un autre système de ventilation
Porcs de plus de 40 kg jusqu'à 110 kg	100 cm	107 cm
Porcs de plus de 110 kg jusqu'à 150 kg	110 cm	118 cm
Porcs de plus de 150 kg jusqu'à 230 kg	112 cm	127 cm
Porcs de plus de 230 kg	> 112 cm	> 127 cm»

Le litige au principal et la question préjudicielle

26 Le 14 mai 2005, Danske Svineproducenter a introduit devant le Vestre Landsret (cour régionale de l'Ouest) un recours contre le Justitsministeriet, faisant valoir que la réglementation danoise relative au transport d'animaux qui était en vigueur avant l'arrêté

nº 1729/2006 imposait, pour le transport de porcins, certaines normes quant à la hauteur minimale des compartiments, la hauteur minimale d'inspection et la densité maximale de chargement qui étaient contraires à diverses règles du droit communautaire, et notamment à des dispositions de la directive 91/628. À la suite d'un premier renvoi préjudiciel, la Cour s'est prononcée sur l'interprétation, à cet égard, de cette directive dans l'arrêt Danske Svineproducenter, précité, dans les termes reproduits au point 20 du présent arrêt.

27 Dans le cadre de la même procédure pendante devant la juridiction de renvoi, la requérante au principal a ensuite soutenu que les normes similaires contenues dans l'arrêté nº 1729/2006, désormais applicables, sont contraires au règlement nº 1/2005.

28 Dans ce contexte, le Vestre Landsret a de nouveau décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«L'article [288, deuxième alinéa,] TFUE et l'article 37 du règlement […] nº 1/2005 […] ainsi que les dispositions de l'article 3, [second alinéa,] sous f) et g), [de ce règlement] combinées avec le chapitre II, points 1.1, sous f), et 1.2, [de l'annexe I de celui-ci] et les dispositions de l'article 3, [second alinéa,] sous g), [du même règlement] combinées avec le chapitre VII, titre D, de [cette] annexe […] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils font obstacle à l'adoption par un État membre de règles nationales qui fixent des exigences détaillées [en matière de transport routier de porcins] concernant la hauteur intérieure lors du transport, la hauteur d'inspection ainsi que la densité de chargement?»

Sur la question préjudicielle

Observations liminaires

29 Danske Svineproducenter et l'Union européenne du commerce de bétail et de la viande demandent à la Cour à reformuler la question posée par la juridiction de renvoi de façon à en élargir ou à en préciser la portée.

30 Ainsi, d'une part, la requérante au principal invite la Cour à répondre à trois questions correspondant à celles posées dans le cadre du renvoi préjudiciel ayant donné lieu à l'arrêt Danske Svineproducenter, précité.

31 D'autre part, l'Union européenne du commerce de bétail et de la viande suggère de reformuler la question préjudicielle de manière à viser également le principe de libre circulation des marchandises, le principe de coopération loyale et l'article 30, paragraphe 2, du règlement nº 1/2005. Il conviendrait par ailleurs de viser, dans cette question, des règles nationales fixant non pas des exigences détaillées, mais des données chiffrées qui ne figurent pas dans ce règlement.

32 À cet égard, il convient de rappeler que, dans le cadre de la coopération entre la Cour et les juridictions nationales telle que prévue à l'article 267 TFUE, il appartient au seul juge national, qui est saisi du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de l'affaire pendante devant lui, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre son jugement que la pertinence des questions qu'il pose à la Cour. La faculté de

déterminer les questions à soumettre à celle-ci est donc dévolue au seul juge national, et les parties au principal ne sauraient en changer la teneur (voir, notamment, arrêt du 15 octobre 2009, Hochtief et Linde-Kca-Dresden, C-138/08, Rec. p. I-9889, points 20 et 21 ainsi que jurisprudence citée).

33 Par ailleurs, une modification de la substance des questions préjudicielles ou une réponse aux questions complémentaires mentionnées par la requérante au principal dans ses observations serait incompatible avec l'obligation de la Cour d'assurer la possibilité aux gouvernements des États membres et aux parties intéressées de présenter des observations conformément à l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, compte tenu du fait que, en vertu de cette disposition, seules les décisions de renvoi sont notifiées aux intéressés (voir, en ce sens, arrêt Hochtief et Linde-Kca-Dresden, précité, point 22 et jurisprudence citée).

34 Il s'ensuit que la Cour ne saurait faire droit aux demandes de reformulation de la question préjudicielle présentées par Danske Svineproducenter et l'Union européenne du commerce de bétail et de la viande.

35 Il n'y a pas lieu, par ailleurs, de faire droit à la demande de réouverture de la procédure introduite par Danske Svineproducenter, parvenue au greffe de la Cour le 9 décembre 2011. En effet, d'une part, cette demande est essentiellement fondée sur l'arrêt par lequel le Højesteret (Cour suprême) aurait rejeté le recours que cette partie au principal avait formé contre la décision de renvoi en vue d'obtenir que des questions préjudicielles complémentaires à celle contenue dans cette décision soient posées à la Cour. Or, une telle circonstance est, par nature, dépourvue d'incidence sur le présent renvoi préjudiciel. D'autre part, quant à la mention de l'arrêt du 6 octobre 2011, Astrid Preissl (C-381/10, Rec. p. I-9281), il s'impose de constater qu'aucune motivation n'indique en quoi cet arrêt justifierait une réouverture de la procédure dans le cadre du présent renvoi préjudiciel.

Réponse de la Cour

36 Par sa question, la juridiction de renvoi demande à la Cour, en substance, si le règlement nº 1/2005 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à l'adoption, par un État membre, de mesures fixant, pour le transport routier de porcins, des normes chiffrées en ce qui concerne, premièrement, la hauteur intérieure des compartiments destinés aux animaux, deuxièmement, l'inspection des animaux en cours de voyage et, troisièmement, la surface disponible par animal, lesdites normes variant, le cas échéant, selon qu'elles régissent des voyages dont la durée excède ou non huit heures. De manière précise, ladite juridiction met de telles normes en relation avec, respectivement, l'article 3, second alinéa, sous g), combiné avec l'annexe I, chapitre II, point 1.2, l'article 3, second alinéa, sous f), combiné avec l'annexe I, chapitre II, point 1.1, sous f), et l'article 3, second alinéa, sous g), combiné avec l'annexe I, chapitre VII, titre D, dudit règlement.

37 Cependant, par la formulation de sa question, lue à la lumière des développements de la décision de renvoi, ladite juridiction met en exergue que, dans l'arrêt Danske Svineproducenter, précité, la Cour s'est déjà prononcée sur la compatibilité de mesures nationales telles que celles en cause au principal avec la directive 91/628, dont les dispositions présentent d'importantes similitudes avec celles du règlement nº 1/2005 quant aux aspects concernés par de telles mesures. Dans ce contexte, le Vestre Landsret s'interroge sur l'éventuelle incidence du fait que la matière est désormais régie au niveau de l'Union par un règlement, et non plus par une directive, quant à la possibilité pour les États membres d'encore arrêter des mesures de cette nature.

38 À cet égard, il y a lieu de relever que, conformément à l'article 288, deuxième et troisième alinéas, TFUE, alors que les directives lient les États membres en ce qui concerne le résultat à atteindre tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens, les règlements sont obligatoires dans tous leurs éléments et sont directement applicables dans les États membres.

39 Ainsi, en raison même de leur nature et de leur fonction dans le système des sources du droit de l'Union, les dispositions des règlements ont, en règle générale, un effet immédiat dans les ordres juridiques nationaux, sans qu'il soit nécessaire que les autorités nationales prennent des mesures d'application (voir arrêt du 24 juin 2004, Handlbauer, C-278/02, Rec. p. I-6171, point 25 et jurisprudence citée).

40 Toutefois, certaines de leurs dispositions peuvent nécessiter, pour leur mise en œuvre, l'adoption de mesures d'application par les États membres (arrêt Handlbauer, précité, point 26 et jurisprudence citée).

41 Il résulte par ailleurs d'une jurisprudence constante que les États membres peuvent adopter des mesures d'application d'un règlement s'ils n'entravent pas son applicabilité directe, s'ils ne dissimulent pas sa nature communautaire et s'ils précisent l'exercice de la marge d'appréciation qui leur est conférée par ce règlement tout en restant dans les limites de ses dispositions (arrêt du 14 octobre 2004, Commission/Pays-Bas, C-113/02, Rec. p. I-9707, point 16 et jurisprudence citée).

42 Partant, la circonstance que la réglementation de l'Union en matière de protection des animaux en cours de transport figure désormais dans un règlement ne signifie pas nécessairement que toute mesure nationale d'application de cette réglementation serait actuellement proscrite.

43 Pour déterminer si une mesure nationale d'application du règlement nº 1/2005 est conforme au droit de l'Union, il y a donc lieu de se référer aux dispositions pertinentes de ce règlement afin de vérifier si ces dispositions, interprétées à la lumière des objectifs de celui-ci, interdisent, imposent ou permettent aux États membres d'arrêter certaines mesures d'application et, notamment dans cette dernière hypothèse, si la mesure concernée s'inscrit dans le cadre de la marge d'appréciation reconnue à chaque État membre.

44 Quant aux objectifs du règlement nº 1/2005, il convient de relever que, si, certes, l'élimination des entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et le bon fonctionnement des organisations de marché, évoqués au deuxième considérant de celui-ci, relèvent de la finalité de ce règlement de la même manière qu'ils relevaient de celle de la directive 91/628, dont il est le prolongement, il résulte cependant des deuxième, sixième et onzième considérants dudit règlement que, à l'instar de cette directive, son principal objectif réside dans la protection des animaux en cours de transport. À cet égard, le constat opéré au point 29 de l'arrêt Danske Svineproducenter, précité, en ce qui concerne les objectifs de cette directive demeure donc valable pour le règlement nº 1/2005.

45 C'est à la lumière de ces considérations qu'il convient d'examiner la compatibilité avec ce règlement de mesures nationales telles que celles en cause au principal, qui établissent, pour le transport routier de porcins, des normes chiffrées en ce qui concerne la hauteur intérieure des compartiments, l'inspection des animaux en cours de voyage et la surface disponible par animal.

Hauteur intérieure des compartiments

46 S'agissant de la hauteur intérieure des compartiments destinés aux animaux des véhicules routiers utilisés pour le transport de porcins, la réglementation en cause au principal contient deux types de normes distincts. D'une part, l'article 9, paragraphe 1, de l'arrêté nº 1729/2006, qui est applicable quelle que soit la durée de voyage, fixe des normes en ce qui concerne la hauteur intérieure minimale des compartiments en fonction du poids des animaux transportés. D'autre part, l'article 36, paragraphe 4, de cet arrêté établit, à titre transitoire, des normes de même nature, mais plus exigeantes, qui ne sont toutefois applicables qu'aux voyages de plus de huit heures. De telles normes sont identiques, à celles examinées dans le cadre de l'arrêt Danske Svineproducenter, précité, ainsi qu'il résulte des points 14, 15 et 34 de cet arrêt.

47 Cet aspect du transport par route de porcins est régi par l'article 3, second alinéa, sous g), du règlement nº 1/2005 ainsi que les chapitres II, point 1.2, et VII, titre D, première phrase, de son annexe I. Il résulte de l'ensemble de ces dispositions que, dans les véhicules routiers utilisés pour le transport de porcins, la hauteur intérieure des compartiments destinés aux animaux doit être suffisante pour que ceux-ci puissent se tenir debout en position naturelle, compte tenu de leur taille et du voyage prévu, et qu'une ventilation adéquate soit assurée au-dessus de leurs têtes lorsqu'ils sont debout dans leur position naturelle sans que leurs mouvements naturels soient entravés. Ainsi qu'il a été constaté au point 15 du présent arrêt, de telles dispositions sont analogues à celles de la directive 91/628, interprétée par l'arrêt Danske Svineproducenter, précité.

48 Dans la mesure où ce règlement ne fixe pas de manière précise la hauteur des compartiments intérieurs et que ses dispositions pertinentes à cet égard sont analogues à celles de la directive 91/628, il y a lieu de reconnaître aux États membres une certaine marge d'appréciation à cet égard, identique à celle qui leur a été reconnue dans le cadre de cette directive par ledit arrêt.

49 Par ailleurs, comme le soutient le gouvernement danois, l'adoption par un État membre de normes précisant concrètement, au niveau national, la portée d'exigences formulées en termes généraux par le règlement nº 1/2005 est de nature à renforcer la sécurité juridique, dans la mesure où ces normes établissent des critères qui augmentent la prévisibilité des exigences de ce règlement et qui, de ce fait, contribuent tant au respect de celles-ci par les opérateurs économiques concernés qu'à l'efficacité et à l'objectivité des contrôles à réaliser par l'ensemble des autorités compétentes à cette fin.

50 Partant, l'adoption de mesures nationales établissant des normes chiffrées en ce qui concerne la hauteur intérieure des compartiments n'est pas, en soi, contraire audit règlement.

51 Il importe toutefois que de telles normes soient conformes tant aux dispositions et aux objectifs du règlement nº 1/2005 qu'aux principes généraux du droit de l'Union, en particulier au principe de proportionnalité.

52 Ce principe, qui s'impose notamment aux autorités législatives et réglementaires des États membres lorsqu'elles appliquent le droit de l'Union, exige que les moyens mis en œuvre par une disposition soient propres à réaliser l'objectif visé et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre (voir, en ce sens, arrêt du 24 juin 2010, Pontini e.a., C-375/08, Rec. p. I-5767, point 87 et jurisprudence citée). Ledit principe implique entre autres que, en présence d'une réglementation de l'Union qui poursuit plusieurs objectifs dont l'un est principal, un État membre qui adopte une norme dans le cadre de la marge d'appréciation que lui confère une disposition de cette réglementation doit respecter cet objectif principal sans empêcher la réalisation des autres objectifs de ladite réglementation. Partant, au regard de ces autres objectifs, une telle norme nationale doit être propre à assurer la réalisation dudit objectif principal et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre (voir, par analogie, arrêt Danske Svineproducenter, précité, points 31, 32 et 40).

53 Il y a lieu d'opérer une vérification à ces différents égards pour chacun des deux types de normes ici concernés.

54 S'agissant, en premier lieu, de dispositions précisant la hauteur intérieure minimale des compartiments telles que celles en cause au principal, force est de constater que les normes qu'elles établissent sont propres à réaliser l'objectif principal de protection des animaux en cours de transport que poursuit le règlement nº 1/2005 (voir, par analogie, arrêt Danske Svineproducenter, précité, point 46).

55 Il convient toutefois de relever que des normes de cette nature, dès lors qu'elles ont vocation à s'appliquer à tout transport de porcins qui s'effectue, fût-ce en partie, sur le territoire de l'État membre qui les établit, sont susceptibles de porter atteinte à la

réalisation des objectifs d'élimination des entraves techniques aux échanges d'animaux vivants et de bon fonctionnement des organisations de marché que poursuit également le règlement nº 1/2005. Partant, il importe de vérifier que, au regard de ces objectifs, de telles normes sont nécessaires et proportionnées à l'objectif principal de protection des animaux en cours de transport poursuivi par ce règlement sans que leur application restreigne la libre circulation des marchandises tant à l'importation qu'à l'exportation (voir, par analogie, arrêt Danske Svineproducenter, précité, point 43) de façon disproportionnée (voir, par analogie, arrêt du 25 février 2010, Müller Fleisch, C-562/08, Rec. p. I-1391, points 38 et 42).

56 Partant, des normes chiffrées concernant la hauteur intérieure minimale des compartiments telles que celles fixées par l'arrêté nº 1729/2006 doivent être proportionnées à l'objectif de protection des animaux en cours de transport et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre.

57 À cet égard, il importe en particulier de vérifier que lesdites normes ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de protection du bien-être des animaux en cours de transport tel que celui-ci est traduit par les exigences du règlement nº 1/2005 selon lesquelles, d'une part, tous les porcs doivent pouvoir se tenir debout dans leur position naturelle et, d'autre part, un espace suffisant à l'intérieur du compartiment et à chacun de ses niveaux doit exister afin de garantir une ventilation adéquate au-dessus de la tête des animaux lorsqu'ils sont debout dans leur position naturelle, sans que leurs mouvements naturels puissent en aucun cas être entravés.

58 En outre, il importe également de vérifier que lesdites normes n'engendrent pas des surcoûts ou des difficultés techniques tels qu'ils défavorisent soit les producteurs de l'État membre qui les a adoptées, soit les producteurs des autres États membres qui souhaitent exporter leurs produits vers ou via le premier État membre (voir, par analogie, arrêt Danske Svineproducenter, précité, point 45).

59 En l'absence d'éléments d'appréciation dans le dossier soumis à la Cour, il incombe à la juridiction de renvoi d'effectuer les vérifications requises à cet égard en tenant compte des standards généralement admis, dans le respect du règlement nº 1/2005, par les États membres autres que celui dont émanent ces normes.

60 Il convient toutefois de relever dès à présent que ne sauraient être considérées comme proportionnées des normes concernant la hauteur intérieure minimale des compartiments pour des voyages d'une durée supérieure à huit heures, telles que celles énoncées dans les dispositions transitoires figurant à l'article 36, paragraphe 4, de l'arrêté nº 1729/2006, dès lors que le même État membre a adopté par ailleurs des normes moins contraignantes, telles que celles figurant à l'article 9, paragraphe 1, de cet arrêté, dans le cadre du régime de droit commun.

Inspection des animaux en cours de voyage

61 Conformément à l'article 9, paragraphe 5, de l'arrêté nº 1729/2006, les véhicules routiers affectés au transport de porcins dont le poids excède 40 kg pour des voyages dont la durée dépasse huit heures doivent être conçus de telle manière qu'une hauteur d'inspection d'au moins 140 cm puisse être établie à tout instant à chaque niveau.

62 À cet égard, le règlement nº 1/2005 prévoit, à son article 3, second alinéa, sous f), lu en combinaison avec le chapitre II, point 1.1, sous f), de son annexe I, que les moyens de transport destinés au transport d'animaux doivent être conçus de manière à permettre un accès aux animaux afin de contrôler régulièrement leurs conditions de bien-être. Or, il y a lieu de constater que, à la différence de ce qui prévalait dans le cadre du régime organisé par la directive 91/628 et le règlement nº 411/98, les dispositions du règlement nº 1/2005 relatives à l'inspection des animaux en cours de transport sont applicables à tous les moyens de transport, indépendamment de la durée de voyage.

63 En conséquence, une mesure nationale qui établit des exigences particulières en cette matière applicables aux seuls voyages dont la durée excède huit heures est contraire auxdites dispositions du règlement nº 1/2005, étant donné qu'un accès aux animaux afin de contrôler régulièrement leurs conditions de bien-être doit être prévu pour tout voyage.

64 Au surplus, il convient d'ajouter que, ainsi qu'il ressort, mutatis mutandis, des points 54 à 59 du présent arrêt, des normes chiffrées fixant une hauteur d'inspection minimale pour permettre un tel accès doivent répondre aux objectifs du règlement nº 1/2005 et être proportionnées à ces derniers.

Surface disponible par animal

65 Conformément à l'annexe 2, titre D, points 1 et 2, de l'arrêté nº 1729/2006, en cas de transport de porcins par route, les animaux doivent disposer d'une surface minimale variable en fonction de leur poids, cette surface étant, pour un porcin de 100 kg, de 0,42 m^2 lorsque la durée de voyage est inférieure à huit heures et de 0,50 m^2 pour les voyages dont la durée est supérieure.

66 Cet aspect du transport d'animaux vivants est régi par l'article 3, second alinéa, sous g), du règlement nº 1/2005, aux termes duquel «une surface suffisante au sol […] [est prévue] pour les animaux, compte tenu de leur taille et du voyage». S'agissant en particulier des porcins, l'annexe I, chapitre VII, titre D, de ce règlement précise que, pour permettre à ceux-ci de se coucher et de se tenir debout dans leur position naturelle, «la densité de chargement des porcs d'environ 100 kg en transport ne devrait pas dépasser 235 kg/m^2», cette surface au sol, qualifiée de minimale, pouvant être augmentée de 20 % en fonction, notamment, de la durée de voyage. Pour des animaux de 100 kg, ces valeurs correspondent respectivement à une surface disponible de 0,42 m^2 et de 0,50 m^2.

67 Il convient dès lors de constater que des normes chiffrées relatives à la densité maximale de chargement telles que celles énoncées à l'annexe 2, points 1 et 2, de l'arrêté nº 1729/2006 sont conformes aux normes minimales et maximales prescrites par le règlement nº 1/2005 (voir, par analogie, arrêt Danske Svineproducenter, précité, point 50).

68 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que le règlement nº 1/2005 doit être interprété en ce sens que:

— ce règlement ne s'oppose pas à l'adoption, par un État membre, de normes applicables aux transports par route de porcins qui, afin de renforcer la sécurité juridique, précisent, dans le respect de l'objectif de protection du bien-être des animaux et sans établir de critères excessifs à cet égard, les exigences prévues par ledit règlement en ce qui concerne la hauteur intérieure minimale des compartiments destinés aux animaux, pour autant que ces normes n'engendrent pas des surcoûts ou des difficultés techniques tels qu'ils défavorisent soit les producteurs de l'État membre qui a adopté lesdites normes, soit les producteurs des autres États membres qui souhaitent exporter leurs produits vers ou via le premier État membre, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier; ne sauraient toutefois être considérées comme proportionnées des normes telles que celles énoncées dans les dispositions transitoires figurant à l'article 36, paragraphe 4, de l'arrêté nº 1729/2006 dès lors que le même État membre a adopté des normes moins contraignantes, telles que celles figurant à l'article 9, paragraphe 1, de cet arrêté, dans le cadre du régime de droit commun;

— ce règlement s'oppose à l'adoption, par un État membre, de normes applicables aux transports par route de porcins précisant les exigences prévues par ledit règlement concernant l'accès aux animaux afin de contrôler régulièrement leurs conditions de bien-être, qui ne concernent que les voyages d'une durée de plus de huit heures, et

— ce règlement ne s'oppose pas à l'adoption, par un État membre, de normes selon lesquelles, en cas de transport de porcins par route, les animaux doivent disposer d'une surface minimale variable en fonction de leur poids, cette surface étant, pour un animal de 100 kg, de 0,42 m^2 lorsque la durée de voyage est inférieure à huit heures et de 0,50 m^2 pour les voyages dont la durée est supérieure.

Sur les dépens

69 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

Le règlement (CE) nº 1/2005 du Conseil, du 22 décembre 2004, relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) nº 1255/97, doit être interprété en ce sens que:

— **ce règlement ne s'oppose pas à l'adoption, par un État membre, de normes applicables aux transports par route de porcins qui, afin de renforcer la sécurité juridique, précisent, dans le respect de l'objectif de protection du bien-être des animaux et sans établir de critères excessifs à cet égard, les exigences prévues par ledit règlement en ce qui concerne la hauteur intérieure minimale des compartiments destinés aux animaux, pour autant que ces normes n'engendrent pas des surcoûts ou des difficultés techniques tels**

qu'ils défavorisent soit les producteurs de l'État membre qui a adopté lesdites normes, soit les producteurs des autres États membres qui souhaitent exporter leurs produits vers ou via le premier État membre, ce qu'il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier; ne sauraient toutefois être considérées comme proportionnées des normes telles que celles énoncées dans les dispositions transitoires figurant à l'article 36, paragraphe 4, de l'arrêté nº 1729 du 21 décembre 2006, concernant la protection des animaux pendant le transport, dès lors que le même État membre a adopté des normes moins contraignantes, telles que celles figurant à l'article 9, paragraphe 1, de cet arrêté, dans le cadre du régime de droit commun;

— **ce règlement s'oppose à l'adoption, par un État membre, de normes applicables aux transports par route de porcins précisant les exigences prévues par ledit règlement concernant l'accès aux animaux afin de contrôler régulièrement leurs conditions de bien-être, qui ne concernent que les voyages d'une durée de plus de huit heures, et**

— **ce règlement ne s'oppose pas à l'adoption, par un État membre, de normes selon lesquelles, en cas de transport de porcins par route, les animaux doivent disposer d'une surface minimale variable en fonction de leur poids, cette surface étant, pour un animal de 100 kg, de 0,42 m^2 lorsque la durée de voyage est inférieure à huit heures et de 0,50 m^2 pour les voyages dont la durée est supérieure.**

Signatures