Le transport du chien militaire en opérations : contraintes et modalités de mise en œuvre

S. Magnan[a], F. Dulieu[a], G. Trombini[b], C. Girardet[a]

a 24e Groupe vétérinaire, Ferme de Piémont – 51601 Suippes Cedex.
b DIASS La Réunion-Mayotte, avenue du CBA Lambert, BP 67709 – 97804 Saint-Denis Cedex 9.

Résumé

Appui indispensable à la réalisation de nombreuses missions de par la multitude de leurs aptitudes et spécialités, les chiens militaires sont amenés à être projetés en dehors du territoire métropolitain. Cette projection est soumise au respect de nombreuses contraintes logistiques, réglementaires et sanitaires. En fonction des impératifs de la mission, la mise en œuvre du transport devra être adaptée au moyen logistique employé. Dans le souci de garantir la santé publique, notamment en empêchant l'introduction d'agents pathogènes, il est nécessaire de respecter certaines obligations réglementaires pouvant être le fait du territoire de projection ou de la France lors du retour de l'animal. Enfin, ces mouvements peuvent être l'occasion de la survenue d'affections ou de troubles que le maître de chien doit savoir appréhender et gérer.

Mots-clés : Chien militaire. Police sanitaire. Transport.

Abstract

THE TRANSPORT OF FRENCH MILITARY WORKING DOGS IN OVERSEAS MISSIONS: CONSTRAINTS AND MODALITIES.

Because they possess many skills in several domains, French military working dogs take part in many missions overseas. To carry out these missions, it is important to deal with the logistical means, sanitary policies, and medical constraints. Then, depending of the mission, the vectors and modalities used to bring the cynophilic teams to the field must be adapted to respect their well-being. On the other hand, public health must not be neglected; it must be respected and integrated during the preparation of the teams, to avoid the introduction of pathogenic agents to the host countries, especially when the teams return home. Finally, while travelling, it is necessary to take care of the health of the animals to avoid diseases or ailments, which the dog handlers must be able to manage.

Keywords: Military working dog.Transport.Sanitary policy.

Introduction

Actuellement, un effectif important d'équipes cynotechniques militaires est engagé sur des théâtres d'opérations extérieurs. De nombreuses missions opérationnelles, fondamentales sur un plan tactique, leur sont confiées dans les domaines suivants :

– l'appui au combat débarqué ;
– la sécurisation des enceintes militaires ;
– la recherche et la détection d'explosifs, d'armement et de munitions ;
– le contrôle de foule ;
– la recherche de stupéfiants.

S. MAGNAN, vétérinaire en chef, praticien confirmé. F. DULIEU, vétérinaire en chef, praticien confirmé. G. TROMBINI, vétérinaire principal, praticien confirmé. C. GIRARDET, vétérinaire en chef, praticien certifié.

Correspondance : Monsieur le vétérinaire en chef S. MAGNAN, 24e Groupe vétérinaire, Ferme de Piémont – 51601 Suippes Cedex.

E-mail : s.magnan@intradef.gouv.fr

Dans le but de préserver les capacités opérationnelles des équipes, il est nécessaire de connaître, de comprendre et de respecter les exigences globales et spécifiques liées au transport des chiens militaires.

Le chien militaire, dans le cadre de la mise en œuvre de ces missions peut être amené à être transporté sur des distances variables nécessitant la mise en place de moyens logistiques appropriés, dans le respect des conditions de police sanitaire imposées par la réglementation des pays où s'effectue la mission. Concrètement, ces exigences liées au transport peuvent être répertoriées en trois grands groupes : la logistique d'acheminement, les contraintes réglementaires (ou de police sanitaire), et les risques sanitaires.

Cet article fera le point dans une première partie sur les effectifs canins militaires en opérations puis traitera, en seconde partie, de la logistique d'acheminement, représentée par les moyens matériels utilisés pour transporter les équipes cynotechniques sur un théâtre d'opérations, ou lors de transports intra-théâtres. La troisième partie abordera les contraintes réglementaires.

Ces dernières ont pour objectif de limiter l'importation de maladies et passent par l'application de procédures permettant de respecter les conditions de police sanitaire exigées par les différents pays où sont exportées les équipes cynotechniques. Enfin, les risques sanitaires seront exposés. Ce volet médical est un point essentiel à prendre en compte lors des mouvements d'animaux, ces derniers devant supporter au mieux le transport afin de rester opérationnels.

Les effectifs canins militaires en opérations : point de situation

Les effectifs canins militaires représentent environ 2 596 chiens répartis entre l'armée de terre, l'armée de l'air, la marine nationale et la gendarmerie nationale ; l'armée de Terre recense à elle seule 45 % des effectifs canins. Le nombre de chiens projetés en opérations (opération extérieure et outre-mer) s'établit à 270 chiens par an pour les trois armées (tab. I). Les missions sont d'une durée moyenne de quatre mois et les zones de projection sont l'Afrique, le Moyen-Orient et les départements d'outre-mer (fig. 1).

Tableau I. Nombre de chiens projetés en missions (opérations extérieures et outre-mer) en 2017.

	Nombre de chiens projetés / an
Armée de Terre	153
Armée de l'Air	96
Marine nationale	21



Figure 1. Recherche d'explosif sur un véhicule en Afghanistan © Armée de Terre.

À cela, il faut rajouter le cas particulier des chiens militaires embarqués sur les bâtiments de la Marine nationale ; cela concerne 15 à 20 chiens par an. Ces chiens partent pour des missions d'un à quatre mois dans les eaux internationales.

Quant aux chiens de la Gendarmerie nationale, ils sont principalement projetés en outre-mer (départements) pour des durées plus longues s'échelonnant sur 2, 3 ou 4 ans. Cela représente en moyenne 32 chiens par an.

Ce point de situation sur les effectifs canins militaires projetés en opérations nous démontre l'importance de l'engagement cynotechnique hors du territoire métropolitain. Leur projection dans de bonnes conditions est subordonnée à la maîtrise de leur transport, à la fois sur un plan logistique, réglementaire et sanitaire.

La logistique d'acheminement

Suivant le type de transport considéré, des exigences matérielles plus ou moins draconiennes vont s'imposer, tant pour le maître accompagnant que pour l'animal.

Les voies classiques

Ce sont celles qui permettent de rejoindre facilement et rapidement un théâtre d'opérations, voire d'être transporté dans de bonnes conditions de sécurité au sein d'un théâtre.

Ainsi, sont regroupées sous ce terme de « classiques », les voies routières et les voies aériennes. Lors de ces liaisons, les animaux sont mis dans des cages de transport, afin d'assurer leur sécurité, mais aussi celle du personnel qui les accompagne.

Afin de ne pas détenir un nombre important de cages de dimensions diverses, les exigences de l'*International Air Transport Association* (IATA) en termes de dimensionnement ont été prises en compte par l'armée française. Ces spécificités sont reproduites ci-dessous à partir de la notice d'Air France (1) (fig. 2).

Dans ces cages, les animaux ne disposent d'aucun moyen de contention particulier (laisse, collier ou muselière). En revanche, un système d'abreuvement doit être mis en place.

Au sein de l'armée française, de nombreux véhicules de transport ont été modifiés en tenant compte de la taille de ces cages, afin de pouvoir transporter plusieurs équipes en même temps d'un site à un autre (fig. 3).

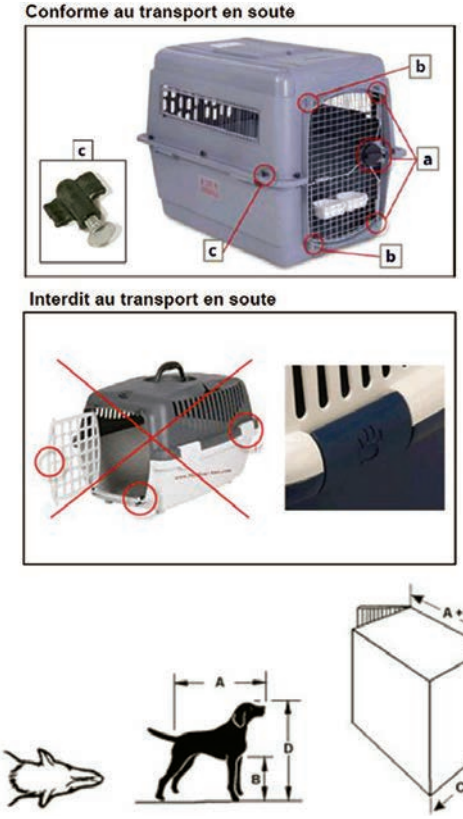
Les autres voies d'acheminement

Ce sont tous les autres modes de transport possibles. Dans la majorité des cas, les animaux sont muselés, tenus en laisse et à côté de leur maître dans le véhicule pour des raisons de sécurité.

Ainsi dans des véhicules tactiques terrestres, on trouvera souvent l'animal entre les jambes de son maître ou à ses pieds, mais certains véhicules plus légers ont été adaptés pour associer confort pour l'animal et sécurité pour le groupe de combat (fig. 4).

Pour les vecteurs aériens de type hélicoptères de combat, l'animal est positionné aux pieds de son maître afin de pouvoir débarquer dès que l'hélicoptère est posé (fig. 5) ou alors afin de pouvoir acheminer au sol en même temps que le groupe de combat (fig. 6). Dans chaque situation, ainsi que dans le cas de l'hélitreuillage de l'équipe cynotechnique, le chien dispose d'un harnais spécifique (fig. 7 a, b).

Dans le cas d'équipes devant être parachutées, l'animal est considéré comme un personnel et saute en tandem avec un chuteur (ou son maître), et est récupéré dès son arrivée au sol (fig. 8a, b).



Légende
A = Longueur de l'animal depuis le nez jusqu'à la base de la queue.
B = Hauteur du sol jusqu'en haut de la patte (articulation du coude). La longueur de la caisse doit être au minimum égale à A+1/2B (1/2B = moitié de la longueur de la patte).
C = Largeur du dos de l'animal. La largeur de la caisse doit être au minimum égale à Cx2.
D = Hauteur de l'animal dans une position naturelle, jusqu'au haut des oreilles ou de la tête. Égal à la hauteur de la caisse.

Figure 2. Normes IATA sur la conformité des cages de transport.



Figure 3. Véhicule de transport cinq chiens de type Master de l'armée de Terre (© S. Magnan).



Figure 4. Petit véhicule protégé (PVP) au Mali avec deux chiens. (© C. Girardet).



Figure 5. Opération héliportée. (© Armée de Terre).



Figure 6. Descente en « grappe ». (© Armée de Terre).

Dans le cas des transports maritimes incluant les missions des chiens à bord des bâtiments de la Marine nationale, les animaux sont en permanence avec leur maître, en cabine, ou dans leur cage de transport qui fait alors office de niche durant la mission (fig. 9) ou bien dans une zone d'hébergement spécifique aménagée au sein du bâtiment (fig. 10). Le chien est régulièrement détendu sur le pont arrière du bâtiment entre deux escales (fig. 11).





Figure 7a, b. Équipement de base pour l'hélitreuillage d'un chien militaire, et présentation avant descente. (© Armée de Terre).

Les contraintes réglementaires

Tout mouvement d'un chien est soumis à une réglementation spécifique (2). Ces mesures de police sanitaire ont pour objectif majeur de limiter les risques pour la santé publique, notamment le risque rabique.

Quand un chien militaire part en opération hors de France métropolitaine, il doit remplir les conditions de police sanitaire exigées par le pays ou le territoire de destination lors de son départ mais également les conditions exigées pour son retour en métropole.

Pour un transit au sein de l'Union européenne (UE), les obligations réglementaires requises sont :

– un passeport européen, véritable document d'identité du chien et document officiel attestant de l'identification électronique de l'animal, de la vaccination antirabique et d'un titrage des anticorps antirabiques conforme (cf. infra). La délivrance de ce passeport est subordonnée à l'identification préalable de l'animal. Il doit accompagner le chien militaire lors de son transport (3) ;

– un marquage par identification électronique avec l'implantation d'un transpondeur électronique répondant à la norme ISO 11784, utilisant la technologie HDX ou FDX-B et pouvant être lu par un dispositif de lecture compatible avec la norme ISO 11785 (4, 5) ;





Figure 8a, b. Saut en tandem avec chien, maître de chien et chuteur. (8a © C. Giraudet ; 8b © Armée de Terre).



Figure 9. Cage d'hébergement sur un bâtiment de la marine nationale. (© Marine nationale).

– une vaccination antirabique en cours de validité c'est-à-dire datant de moins d'un an, et dans le cadre d'une primo-vaccination, datant de plus de 21 jours et de moins de 12 mois (2, 6).

Pour un transit en dehors de l'Union européenne, les modalités relatives à l'importation du chien militaire sont généralement données par l'ambassade du pays concerné et peuvent parfois s'avérer complexes à mettre en œuvre : permis d'importation requis, délai de validité du titrage des anticorps antirabiques restreint à un intervalle compris entre 3 et 12 mois (exemple des Émirats Arabes Unis), vaccinations obligatoires



Figure 10. Aménagement d'une zone d'hébergement à bord d'un bâtiment de la Marine nationale. (© Marine nationale).



Figure 11. Pont arrière et détente du chien. (© Marine nationale).

contre certaines maladies ou dépistage de certaines maladies demandés en plus des obligations européennes précédemment citées.

Une visite médicale du chien militaire est systématiquement effectuée dans les dix jours au maximum avant le départ avec la rédaction d'un certificat sanitaire international pour le transit des animaux de compagnie. La durée de validité de ce certificat, demandé par les douanes lors du départ des chiens ou par les autorités sanitaires locales lors des opérations de dédouanement à l'arrivée, est variable en fonction des destinations. Ces informations particulières peuvent être obtenues auprès de l'ambassade ou du consulat du pays concerné. Dans le cas d'un départ pour une mission sous mandat des Nations Unies (ONU), comme par exemple le Liban, un modèle de certificat spécifique est requis : « *vaccination and health certificate* » en sus du précédent.

Pour la réintroduction du chien sur son territoire, l'Union européenne oblige au respect de certaines conditions (7). Elles reposent sur les mêmes obligations qu'un mouvement au sein de l'Union européenne associées à un dosage des anticorps antirabiques et à une visite vétérinaire dans les dix jours précédant le retour. Cet examen clinique du chien avant son transport retour est également défini dans le STANAG 2538 du 27 juillet 2014 (8). Concernant le titrage sérique des anticorps antirabiques, celui-ci doit être entrepris avant le départ du chien, sur un échantillon de sang prélevé au moins 30 jours après la vaccination antirabique et être réalisé dans un laboratoire agréé par l'UE (9). Si le titrage n'a pas été fait avant le départ du chien de l'UE, sa réalisation dans le pays tiers entraîne un délai de carence de trois mois minimum courant à partir de la date du prélèvement sanguin avant qu'il ne soit valable. Le taux d'anticorps neutralisant le virus rabique doit être supérieur ou égal à 0,5 UI/ml et valide : c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir de rupture vaccinale antirabique depuis sa réalisation. Le certificat sanitaire original établi par un vétérinaire officiel du pays tiers d'origine peut être remplacé, dans le cas d'une réintroduction sur le territoire de l'Union européenne, par le passeport actualisé de l'animal visé par un vétérinaire habilité, sous réserve que ce document ait été renseigné avant le départ de l'Union européenne (3).

Dans le cas de missions spécifiques où un transport vers un pays non européen pratiquant une politique de protection aux frontières plus stricte et demandant des mesures de police sanitaire spécifiques est nécessaire, les démarches administratives devront être entreprises au moins quatre mois avant la date du mouvement.

Dans le cas particulier des transports à bord des bâtiments de la Marine nationale, deux cas de figure sont à distinguer pour le respect des contraintes réglementaires :

– le chien reste à bord du bâtiment lors des escales ou patrouille uniquement sur le ponton d'accostage : les conditions de police sanitaire s'appliquant sont donc celles précédemment décrites (passeport européen, transpondeur, vaccinations -dont la vaccination antirabique- en cours de validité, titrage des anticorps antirabiques valable) sans mesure complémentaire ;

– le chien débarque lors des escales : les conditions de police sanitaires sont alors définies par le pays d'escale.

Dans le cas particulier des missions au sein des collectivités d'outre-mer (COM) telles la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, les conditions d'importation des chiens sont, encore, plus draconiennes du fait du statut indemne de ces îles vis-à-vis de plusieurs maladies. Une procédure d'importation complexe doit être appliquée avec l'établissement préalable d'un permis d'importation. Les critères suivants doivent être

remplis : un dépistage sérologique de plusieurs maladies (leishmaniose, brucellose, babésiose), un titrage des anticorps antirabiques réalisé depuis plus de 3 mois et de moins de 12 mois avant le mouvement, en complément des obligations demandées par l'Union européenne. La délivrance de ce permis d'importation reste conditionnée à la mise en œuvre de traitements préventifs contre certaines maladies et l'obligation de respecter une période de quarantaine (10 jours pour la Nouvelle Calédonie et 6 mois pour la Polynésie française). La bonne mise en œuvre de ces traitements est attestée dans un certificat sanitaire spécifique. Le chien militaire, lors de son transport par voie aérienne, doit être accompagné du permis d'importation, de l'original des résultats de l'ensemble des analyses sérologiques requises, et du certificat sanitaire spécifique (10). À son arrivée sur la COM, après un examen médical pratiqué par un vétérinaire officiel civil et vérification des documents d'accompagnement, le chien est conduit sans rupture de charge jusqu'au chenil militaire. Dans ce cas de figure, l'animal accomplissant sa mission sur site, les autorités locales considèrent le chenil militaire comme chenil de quarantaine (11).

Pour les transports vers les départements d'outre-mer (Mayotte, la Réunion, et la Guyane) – destinations considérées comme des mouvements sur le territoire national avec identification obligatoire pour tous (5), et vaccination antirabique obligatoire pour la Guyane uniquement (12) – on applique pour les chiens militaires les conditions de police sanitaire correspondant à une réintroduction dans l'Union européenne depuis un pays tiers. Ceci afin d'éviter tout blocage de l'animal lors de son retour si une halte dans un pays tiers avait lieu au cours du transport pour une quelconque raison.

L'ensemble de ces contraintes réglementaires oblige à anticiper la mise en condition administrative des chiens militaires afin de ne pas constituer un facteur limitant à l'accomplissement de la mission. Ainsi, tous les chiens militaires, une fois contrôlés et aptes sur le plan opérationnel, sont systématiquement mis en conformité avec la réglementation européenne régissant les mouvements de chiens afin d'être projetables dans les meilleurs délais. De surcroît, les chiens militaires sont vaccinés contre les maladies suivantes : carré, parvovirose, hépatite de Rubarth, toux de chenil, leptospirose et rage. Des vaccinations supplémentaires peuvent être envisagées selon la situation épidémiologique du pays de destination. Un traitement contre les ectoparasites dont les tiques, et un traitement contre les parasites digestifs avec une spécialité à large spectre comprenant une molécule active (praziquantel) sur les ténias échinocoques (dont *Echinococcus multilocularis*) sont administrés au plus tard deux mois avant le départ hors de métropole, et également dans les dix jours avant le retour. Ce traitement contre l'échinococcose alvéolaire est rendu obligatoire pour certains pays européens en plus des dispositions réglementaires communes : le Royaume-Uni, l'Irlande, Malte et la Finlande l'imposent. Les modalités pratiques de cette mesure sanitaire complémentaire sont définies par le règlement délégué (UE) n° 2018/772 et le règlement d'exécution (UE) n° 2018/878. L'administration du vermifuge doit avoir lieu dans les 24 à 120 heures précédant l'arrivée du chien (13, 14).

Les contraintes réglementaires qui régissent leurs mouvements nationaux et internationaux constituent un volet incompressible de l'aptitude opérationnelle des chiens militaires. Leur connaissance est indispensable, et la complexité de leur mise en œuvre doit être prise en compte quant au délai à respecter avant la projection d'un chien militaire. Ces contraintes ont entraîné la rédaction de procédures et d'instructions dédiées aux transports internationaux des chiens militaires, accessibles par tous les vétérinaires des armées grâce au support informatique du système qualité vétérinaire, y compris en opérations et outre-mer.

Les risques sanitaires

Les transports peuvent être à l'origine de nombreux problèmes sanitaires dont les principaux sont le coup de chaleur, le mal des transports, et la survenue de traumatismes de natures diverses. L'un des moyens de prévenir ces problèmes sanitaires est la réalisation, avant toute mission, d'une visite médicale d'aptitude permettant de s'assurer du bon état de santé du chien, et par conséquent de statuer sur son aptitude au transport.

Le coup de chaleur

Le coup de chaleur peut être défini comme un état d'hyperthermie extrême (supérieur à 40 °C chez les carnivores), non pyrogénique, associé à une altération nerveuse et une tachypnée. Il en résulte une affection pluri-organique grave, voire mortelle, résultant de lésions cellulaires et tissulaires, liée à l'effet de l'augmentation de la température sur le fonctionnement cellulaire. Il s'agit d'une urgence médicale à mortalité élevée ; sa gravité est corrélée aux conséquences du syndrome de défaillance multiviscérale. Cette affection est fréquente chez le chien militaire, notamment lors d'OPEX en climat tropical.

Le coup de chaleur survient lorsque les mécanismes régulateurs de la température corporelle sont saturés. Deux situations peuvent conduire à cet état : soit l'organisme est soumis, en dehors de tout effort, à un environnement chaud et/ou humide dans lequel les échanges thermiques sont limités : c'est le cas typique des déplacements en milieu confiné comme les cages de transport. Soit l'organisme doit faire face à une importante thermogénèse du métabolisme corporel comme lors d'un effort musculaire intense ou inadapté et ce quelles que soient les conditions climatiques : c'est le cas typique de la majorité des coups de chaleur des chiens militaires, qualifiés de « coups de chaleur d'exercice ». Cette situation doit absolument être intégrée par les maîtres de chien qui pensent encore trop souvent que le coup de chaleur n'intervient qu'en été.

Lors des transports, des mesures de prévention de mise en œuvre aisée doivent être appliquées par le maître de chien. Il s'agira en particulier de respecter



Figure 12. Abreuvement du chien lors d'une pause. (© Armée de Terre).

des temps de pause (fig. 12), durant lesquels le chien sera abreuvé permettant ainsi de prévenir toute déshydratation, facteur prédisposant à la survenue d'un coup de chaleur ; de veiller à l'aération ou à la ventilation du moyen de transport et de proscrire la mise en place de la muselière ; le port de cette dernière limitant le phénomène d'halètement chez le chien et par conséquent les pertes de chaleur par évaporation.

En cas d'apparition du coup de chaleur, la sévérité des symptômes étant liée à la durée de l'exposition à l'hyperthermie, il est impératif de faire baisser la température corporelle, aux environs de 39 °C en moins d'une heure, en mettant le chien à l'ombre et en le baignant ou en l'arrosant. La mise en place d'une ventilation artificielle permet également d'augmenter les pertes de chaleur (15).

Le mal des transports

Comme chez l'homme, le mal des transports peut résulter d'une affection de l'oreille interne. L'oreille interne est en charge de l'audition, mais aussi de l'équilibre grâce au système vestibulaire (16). Ce système est composé de trois canaux en demi-cercle, situés sur trois plans de l'espace et contenant un liquide dans lequel se trouvent des cristaux microscopiques de carbonate de calcium (otolithes) dont la position renseigne le cerveau sur les mouvements de la tête et du corps. Celui-ci analyse toutes les informations de mobilité qui lui sont transmises en permanence par des capteurs sensoriels (vision, toucher…), et réagit en adaptant la posture afin de maintenir l'équilibre. Surtout présent chez les jeunes animaux chez qui les structures de l'oreille interne n'ont pas achevé leur développement, ce problème peut persister avec l'âge lorsque des informations potentiellement contradictoires arrivent au cerveau : mouvements du véhicule vs immobilité du chien…

D'autres facteurs peuvent être en cause dans le mal des transports chez le chien comme l'anxiété et le stress, en particulier parce que le déplacement est assimilé à quelque chose de désagréable (être malade, visite chez le vétérinaire…). Chez certains animaux très sensibles, les troubles peuvent apparaître avant même de monter dans le véhicule ; le conditionnement fait que le simple fait de repérer un objet ou un comportement indiquant l'imminence d'un déplacement peut suffire.

Le mal des transports se traduit, initialement, par des signes comportementaux : halètement, agitation, vocalises, tremblements, signes d'apaisement (bâillements). S'ensuivent des signes somatiques : hypersalivation et nausées avec vomissements, polypnée voire diarrhée.

Si le traitement de choix consiste à habituer son chien aux différents moyens de transport utilisés par les forces, la multiplicité de ces moyens et le manque de temps des maîtres de chien ne le permettent pas facilement. De plus, l'âge d'achat des chiens (autour de 1 an) accentue cette difficulté. La prévention passera donc par l'optimisation du confort de l'animal avec, entre autres, l'instauration d'une diète alimentaire deux heures avant le départ, l'utilisation d'une cage suffisamment grande pour permettre au chien de se coucher (les positions assises et debout aggravent le mal de transport), l'amélioration de la ventilation, et la réduction des mouvements brusques en adaptant la conduite (anticipation des virages et des freinages, accélération douce…), ou la mise en place de pauses régulières avec détente et abreuvement. En fonction des situations et du temps de trajet, le vétérinaire pourra prescrire des spécialités médicamenteuses à administrer avant le transport.

Les traumatismes

Le chien peut être confronté à toutes sortes de traumatismes, depuis la simple contusion jusqu'à la fracture. Ces traumatismes peuvent être dus à un choc ou à un comportement excessif de l'animal (grattage de la grille, mordillement des barreaux de la cage de transport…).

La prévention des traumatismes passera essentiellement par l'adaptation de la conduite et l'utilisation de cages de transport de taille adaptée et non traumatisantes.

Conclusion

La réussite de la projection des chiens militaires de la métropole vers un théâtre d'opérations extérieure ou une zone d'emploi outre-mer est conditionnée par la maîtrise de leur transport. Cette maîtrise passe par la définition d'un vecteur adapté et correctement dimensionné, par le respect des règles de police sanitaire et par la mise en œuvre de mesures préventives vis-à-vis des principales affections liées au transport.

La connaissance des prérequis de chaque domaine est donc primordiale et doit être connue par tous les acteurs de la chaîne de commandement, que ce soit les cynotechniciens, les vétérinaires ou le commandement qui emploie et désigne les équipes d'intervention. Le maintien des capacités opérationnelles des équipes cynotechniques projetées est, en effet, directement

corrélé à la bonne mise en œuvre de l'ensemble des procédures régissant le transport du chien militaire.

Dans le cadre de la prévention des risques sanitaires, les vétérinaires du Service de santé des armées jouent un rôle important : à la fois de conseiller auprès du commandement mais également lors des formations qu'ils dispensent aux cynotechniciens lors de la mise en condition de l'équipe chien – maître de chien. Concernant le cadre réglementaire, les vétérinaires du SSA sont responsables de la bonne mise en œuvre des opérations de police sanitaire.

Le transport d'un chien militaire peut également être réalisé dans le cadre d'une évacuation médicale (MEDEVAC) qui s'effectue soit selon un mode intra-théâtre soit à destination du territoire métropolitain. Dans ce dernier cas, la structure d'accueil hospitalière sera le 24e groupe vétérinaire de Suippes, seule structure vétérinaire des armées qui dispose d'une capacité d'hospitalisation, et la coordination de la MEDEVAC sera assurée par l'EMO santé. Une procédure spécifique définissant les modalités d'une telle évacuation doit prochainement être élaborée.

Les auteurs ne déclarent pas de conflit d'intérêt concernant les données présentées dans cet article.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Notice Air France sur les « conditions d'acceptation d'un chien ou d'un chat en soute » Consulté le 3 février 2018. https://www.airfrance.fr/common/image/pdf/fr/AVIH_checklist_111212_V2_WA_FR.pdf
2. Règlement (UE) n° 576/2013 du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relatif aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie et abrogeant le règlement (CE) n° 998/2003.
3. Règlement d'exécution (UE) n° 577/2013 de la Commission du 28 juin 2013 concernant les modèles de documents d'identification relatifs aux mouvements non commerciaux de chiens, de chats et de furets, l'établissement de listes de territoires et de pays tiers ainsi que les exigences en matière de format, de présentation et de langues applicables aux déclarations attestant la conformité à certaines conditions prévues par le règlement (UE) n° 576/2013 du Parlement européen et du Conseil.
4. Arrêté du 1er août 2012 modifié, relatif à l'identification des carnivores domestiques et fixant les modalités de mise en œuvre du fichier national d'identification des carnivores domestiques.
5. Code rural et de la pêche maritime, partie législative, Livre II, Titre Ier, Chapitre II, Section II « Identification des animaux », Sous-section III « Identification des carnivores domestiques », Article L.212-10 modifiée par la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit.
6. Arrêté du 10 octobre 2008 relatif aux conditions et modalités de la vaccination antirabique des animaux domestiques.
7. Arrêté du 9 décembre 2014 relatif aux conditions de police sanitaire régissant les échanges commerciaux et non commerciaux au sein de l'Union européenne ainsi que les importations et mouvements non commerciaux en provenance d'un pays tiers de certains carnivores.
8. STANAG 2538 Édition 2 et AMedP-8.4 Édition A version 1 du 24 juillet 2014. Animal care and welfare and veterinary support during all phases of military deployments.
9. Décision 200/258/CE du Conseil du 20 mars 2000 désignant un institut spécifique responsable pour l'établissement des critères nécessaires à la standardisation des tests sérologiques de contrôle de l'efficacité des vaccins antirabiques.
10. Délibération n° 238 du 15 décembre 2006 relative à la biosécurité aux frontières internationales de la Nouvelle-Calédonie et de ses arrêtés d'application.
11. Trombini G, Lamour T, Magnan S, Andreo V, Ginesta J, Girardet C. Voyager à l'étranger avec son animal de compagnie. Médecine et Armées 2015;43:301-20.
12. Arrêté du 5 septembre 2008 relatif à des mesures de lutte contre la rage en Guyane et à l'introduction de carnivores domestiques en Guyane.
13. Règlement délégué (UE) n° 2018/772 de la Commission du 21 novembre 2017 complétant le règlement (CE) n° 576/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures sanitaires préventives nécessaires à la lutte contre l'infestation des chiens par *Echinococcus multilocularis* et abrogeant le règlement délégué (UE) n° 1152/2011.
14. Règlement d'exécution (UE) 2018/878 de la Commission du 18 juin 2018 portant adoption de la liste d'États membres ou parties du territoire États membres qui respectent les règles de classification énoncées à l'article 2, paragraphes 2 et 3 du règlement délégué (UE) 2018/772 en ce qui concerne l'application de mesures sanitaires préventives à la lutte contre l'infection à *Echinococcus multilocularis* chez les chiens.
15. Girardet C, Andreo V, Magnan S, Trombini G, Ulmer Ph. Les spécificités du coup de chaleur chez le chien militaire. Médecine et Armées 2015;43:195-202.
16. Cauzinille L. Syndromes vestibulaires. Encyclopédie vétérinaire. Paris. Elsevier ; 1996, Neurologie 1400:7p.