



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables**Soixante-dix-huitième session**

Genève, 3-6 mai 2022

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP :
nouvelles propositions****Questions relatives aux trajets maritimes dans les articles 3
et 5 de l'accord ATP****Communication du Président du Groupe de travail du transport
des denrées périssables (WP.11)***Résumé*

Résumé analytique : La limitation à 150 km de la partie maritime d'un trajet effectué avec des engins ATP constitue un problème qu'il n'est peut-être pas si difficile de résoudre. Cependant, comme les dispositions qui s'y rapportent sont également liées à l'utilisation des conteneurs maritimes, la tâche s'avère plus difficile. Certaines décisions de principe concernant l'utilisation des conteneurs maritimes doivent être prises.

Mesure à prendre : Examen de l'application de l'ATP pour les conteneurs isothermes.

Documents connexes : Sans objet.

Introduction

1. La limitation à 150 km des trajets maritimes effectués avec des engins utilisés pour les trajets terrestres constitue un problème, et celui-ci devient plus complexe lorsque la partie terrestre du trajet, avant ou après le trajet maritime, a lieu sur le territoire d'une même Partie contractante. Dans ce cas, l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) ne s'applique pas du tout. Comme il n'y a pas, ou ne doit pas y avoir, de limitations techniques en ce qui concerne le maintien de la température à un certain niveau à bord des bateaux (transbordeurs), on peut se demander si la règle des 150 km est encore justifiée.



2. La règle des 150 km s'applique également, par voie de conséquence, à l'exemption prévue concernant l'utilisation de conteneurs maritimes qui ne sont pas homologués ATP. Si la longueur du trajet maritime est supérieure à 150 km, de tels conteneurs peuvent également être utilisés pour la partie terrestre du trajet. Ils ne peuvent toutefois pas être utilisés pour la partie terrestre si la longueur du trajet maritime est inférieure à 150 km. On peut se demander si cela est justifié.

3. En outre, il existe un grand nombre de conteneurs destinés à une utilisation au niveau régional et certains d'entre eux sont homologués ATP tandis que d'autres ne le sont pas. Bien que leur poids fasse l'objet d'une pénalité, ils peuvent être utilisés sur des véhicules routiers ayant la même surface de chargement que les semi-remorques dans l'Union européenne. La question est de savoir quelles dispositions adopter concernant ces conteneurs et comment faire en sorte que cela précise les dispositions de l'ATP.

Débat

4. Les questions suivantes peuvent contribuer au débat :

Question 1 :

Faut-il opérer une distinction entre les conteneurs frigorifiques ISO (transport hauturier) et les conteneurs frigorifiques utilisés au niveau régional (navigation côtière/ transport maritime à courte distance) ?

Précisions concernant la question 1 : Ces deux types de conteneurs peuvent être considérés comme « maritimes », mais leur utilisation est différente. Pour éviter toute distorsion du marché, on pourrait considérer qu'il est justifié d'exiger une homologation ATP. Une mesure transitoire pourrait être nécessaire pour certains conteneurs utilisés au niveau régional.

Question 2 :

Les conteneurs frigorifiques ISO qui ne sont pas homologués ATP peuvent-ils être utilisés pour le transport maritime côtier de denrées alimentaires visées par l'ATP entre les Parties contractantes à l'ATP ? Faut-il envisager des conditions supplémentaires telles qu'un contrôle du bon état de fonctionnement ou un contrôle avant le transport, une vérification du système d'alimentation en énergie pour les trajets terrestres et un contrôle de la durée de service maximale ?

Précisions concernant la question 2 : La capacité de transporter des denrées périssables est confirmée chaque jour. Les conteneurs ISO présentent un désavantage en ce qui concerne le poids et les dimensions intérieures par rapport aux véhicules routiers et aux conteneurs utilisés au niveau régional. Il faut garantir que le conteneur est apte à être utilisé et que la température peut être maintenue à un certain niveau tout au long du trajet terrestre.

Question 3 :

Les conteneurs frigorifiques ISO qui ne sont pas homologués ATP peuvent-ils être utilisés pour le transport terrestre de denrées alimentaires visées par l'ATP dans certaines conditions, telles qu'un résultat positif à un contrôle du bon état de fonctionnement ou à un contrôle avant le transport, à une vérification de la capacité de maintenir la température au niveau requis ou à un contrôle de la durée de service maximale ?

Précisions concernant la question 3 : L'autorisation officielle d'une telle option peut être politiquement sensible. Cependant, il faut garder à l'esprit que les conteneurs de ce type sont utilisés de manière efficace pour les longs trajets au niveau mondial. Il existe également des inconvénients en ce qui concerne le poids et les dimensions intérieures. Des garanties doivent être données pour les trajets terrestres.

Informations générales

Partie maritime des trajets effectués avec des engins ATP

5. Le problème lié à la règle des 150 km se pose en particulier lorsque la partie terrestre du trajet avant ou après le trajet maritime se déroule sur le territoire d'une même Partie contractante. Dans ce cas, l'ATP ne s'applique pas du tout. Ainsi, l'ATP ne s'appliquerait pas à un transport international du nord de la Finlande au sud de l'Allemagne avec un trajet maritime de Helsinki à Lubeck. Ce problème se pose aux Parties contractantes actuelles de l'ATP, mais il est également un sujet de préoccupation pour les pays côtiers qui souhaitent devenir Parties contractantes et qui assurent des transports de denrées périssables comprenant un trajet maritime.

6. Les démarches entreprises pour trouver les origines de cette disposition, et sa justification, ont toutes été infructueuses jusqu'à présent. En l'absence de certitude, il faut se contenter d'hypothèses telles que l'existence, au moment de l'élaboration de l'accord, de limitations techniques des engins, permettant uniquement d'effectuer des trajets maritimes de 150 km, et le fait que l'une des Parties contractantes antérieures signataires ou en voie d'adhésion, uniquement joignable par voie maritime, souhaitait autoriser l'utilisation de ces engins, mais ne voulait pas appliquer l'ATP sur son territoire.

7. D'un point de vue technique, il n'y a actuellement aucun problème qui ne puisse pas être résolu à bord des bateaux. La plupart des camions sont équipés d'engins frigorifiques qui peuvent être utilisés s'ils sont placés sur le pont, et de nombreuses unités ont un système d'alimentation électrique qui peut être connecté au réseau électrique de bord du bateau. La deuxième hypothèse mentionnée dans le paragraphe ci-dessus, si elle est toujours valable, nécessitera d'appliquer des restrictions aux trajets maritimes avec des engins ATP.

8. En principe, la solution à ce deuxième problème est simple : il suffit de supprimer la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 3. Pour le paragraphe 2 de l'article 3, une solution pourrait être trouvée en remplaçant la prescription relative aux 150 km par une prescription visant la « navigation côtière ». Il existe une définition communément admise de la « navigation côtière » (et du transport maritime à courte distance (Union européenne)), qui est la suivante : « la navigation côtière désigne le transport de marchandises et de passagers par la mer, principalement le long d'une côte et sans passer par un océan. ». On peut ajouter à cela qu'il faudrait garantir que pendant les trajets en mer, les températures sont maintenues au niveau prescrit par l'ATP.

Utilisation des conteneurs maritimes (conteneurs frigorifiques)

9. L'article 5 renvoie au paragraphe 2 de l'article 3, et la limitation à 150 km s'applique également aux conteneurs frigorifiques. Dans le cas des conteneurs frigorifiques qui ne sont pas homologués ATP, lors d'un trajet maritime de plus de 150 km, les dispositions de l'ATP ne s'appliquent pas au transport terrestre qui suit ou précède le trajet maritime. Cependant, l'ATP s'applique aux transports dans des conteneurs frigorifiques sur des trajets maritimes de moins de 150 km et ceux-ci doivent donc être autorisés par l'ATP. La question de savoir si l'autorisation sur la base de l'ATP est justifiée pourrait faire l'objet d'un débat.

10. Une difficulté que pose l'article 5 tient au fait que la notion de conteneur « maritime » n'est pas clairement définie. Toute enceinte de rétention amovible qui peut être chargée sur un bateau peut être appelée « conteneur ». En général, un conteneur est destiné à un usage répété et peut être facilement déplacé et chargé ou déchargé sur un véhicule ou un bateau de transport. Toutefois, il existe des conteneurs destinés à un usage régional, par exemple des conteneurs de 45 pieds « palletwide » (extra larges), et des conteneurs ISO pour le transport hauturier.

11. Pour les conteneurs frigorifiques ISO de 10, 20 et 40 pieds, il serait juste que les prescriptions de l'ATP en matière d'autorisation ne s'appliquent pas. Il existe des mécanismes qui garantissent la sécurité d'utilisation de ces conteneurs, tels que des inspections périodiques concernant l'état de fonctionnement et des inspections avant le transport. L'efficacité de ces contrôles est confirmée chaque jour. Pour un transport terrestre plus long avec ces conteneurs frigorifiques, des mesures supplémentaires doivent être prises,

car le groupe frigorifique est généralement uniquement électrique. Un système d'alimentation électrique devrait alors être ajouté. L'ajout de cette condition préalable à l'exemption prévue par l'ATP pourrait ainsi être considéré comme justifié.

12. Les conteneurs destinés à un usage régional ont généralement des dimensions différentes qui ne permettent pas de les placer dans les espaces prévus à cet effet sur les bateaux hauturiers. C'est le cas par exemple des conteneurs de 45 pieds « palletwide ». Ces conteneurs peuvent être utilisés pour des trajets maritimes courts et continueront à l'être. Ils sont souvent dotés d'un système d'alimentation de remplacement non électrique, de sorte qu'ils peuvent être transportés par des véhicules de transport routier sans équipement supplémentaire. Bien que leur poids fasse l'objet d'une pénalité, ils sont conçus de manière à être compétitifs par rapport aux semi-remorques d'une autre taille utilisées dans l'Union européenne. En raison de cette situation de concurrence, il peut sembler justifié qu'ils soient autorisés par l'ATP. L'Union européenne encourage l'utilisation du transport maritime à courte distance (navigation côtière) pour limiter les encombrements sur les routes et réduire la pollution due aux transports. À cette fin, le conteneur de 45 pieds « palletwide » convient parfaitement, car il permet de transporter le même nombre de palettes que sur une semi-remorque de type européen.

13. En outre, on peut se demander pourquoi les conteneurs frigorifiques ISO ne pourraient pas être utilisés pour les trajets terrestres si les mêmes précautions sont prises que pour les trajets maritimes et si un système d'alimentation électrique supplémentaire est prévu.
