

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Quatre-vingtième session**

Genève, 24-27 octobre 2023

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Portée de l'ATP****Portée de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)****Communication de Transfrigoroute International***Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	Au cours des dernières sessions du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP11), plusieurs débats ont eu lieu sur la définition des concepts d'indépendance, d'autonomie, d'engin ou de durée de fonctionnement minimale, mais aucun consensus n'a pu être dégagé en raison de divergences de vues et d'interprétation concernant la portée de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP). Le présent document a pour objet de présenter plusieurs éléments essentiels dont il faut convenir pour faire évoluer l'ATP de manière à suivre les progrès de la technologie.
<b>Mesures à prendre :</b>	Examen
<b>Documents connexes :</b>	Rapport du WP.11 sur sa soixante-dix-neuvième session (ECE/TRANS/WP.11/249)  Document informel INF.5 de la soixante-dix-neuvième session

**Introduction**

1. Plusieurs sujets tels que la définition des termes « indépendance », « autonomie », « engin » ou « durée de fonctionnement minimale » ont fait l'objet de vifs débats dans divers cadres (Transfrigoroute International, la sous-commission CERTE de l'Institut international du froid (IIF) et un groupe de travail informel du WP.11), mais ils restent problématiques en raison de divergences de vues quant à l'interprétation de la portée de l'ATP.



2. À cause de ce manque d'harmonisation concernant les définitions ou la portée de l'ATP, plusieurs propositions importantes visant à maintenir l'applicabilité de l'ATP dans le cadre des nouvelles technologies (électrification des transports, nouveaux fluides frigorigènes) sont bloquées.
3. Pour élucider cette question, une réunion en présentiel à laquelle ont participé 10 experts de différentes organisations (TI-CCT, TÜV Süd, CRT et Cemafruid (autorité compétente ATP)) s'est tenue à Bruxelles le 7 septembre 2022. Certaines des principales conclusions de cette réunion figurent ci-après.

## Porté de l'ATP – Points essentiels

### Prescription relative à la durée de fonctionnement minimale

4. Une première question claire est de savoir s'il faut inclure dans l'ATP une prescription relative à la durée de fonctionnement minimale. La plupart des participants ont estimé qu'une telle prescription n'avait pas sa place dans l'ATP.
5. Pour la majorité des experts, il n'est pas nécessaire d'imposer une durée minimale dans l'ATP pour les raisons suivantes :
  - a) Ce n'est pas le cas actuellement (aucune prescription concernant la taille minimale des réservoirs de carburant ne figure dans l'ATP) ;
  - b) Cette notion est visée par l'article 4 – « Le choix et l'utilisation de cet équipement devront être tels qu'il soit possible de respecter les conditions de température fixées dans ces annexes pendant toute la durée du transport. En outre, toutes dispositions utiles doivent être prises en ce qui concerne, notamment, la température des denrées au moment du chargement et les opérations de glaçage, de réglage en cours de route ou autres opérations nécessaires » ;
  - c) La transformation du groupe motopropulseur (véhicule et dispositif thermique) entraînera des aménagements dans la logistique et le schéma logistique s'adaptera aux nouvelles contraintes techniques (et non l'inverse).
6. De ce point de vue, certaines définitions (annexe 1) doivent être modifiées :
  - Dans les définitions d'« engin réfrigérant » et d'« engin frigorifique », il n'est fait mention d'aucune prescription concernant la durée de fonctionnement minimale ;
  - En revanche, les définitions d'« engin calorifique » et d'« engin frigorifique et calorifique » contiennent une prescription relative à la durée de fonctionnement minimale (« 12 h au moins sans réapprovisionnement, à une valeur pratiquement constante »).
7. Il s'agit là d'une incohérence qui doit être corrigée car elle est source de confusion.
8. Le texte de l'ATP devrait établir une distinction claire entre les prescriptions relatives aux essais et celles relatives au fonctionnement normal.
9. Par ailleurs, les participants ne se sont pas mis d'accord sur la nécessité d'inclure dans l'ATP une définition de l'autonomie (en tant que durée de fonctionnement).

### Définition du terme « engin »

10. Comme indiqué dans le rapport de la soixante-dix-neuvième session du WP.11 (VI.B.2), la définition du terme « engin » manque de clarté, ce qui pourrait prêter à confusion voire poser des problèmes sur le plan juridique. Pour clarifier cette définition, deux interprétations différentes sont proposées :
  - **Interprétation 1** : Engin = véhicule complet, y compris groupe motopropulseur et système de stockage de l'énergie associé + structure de support (châssis) + caisse isotherme + dispositif thermique ;
  - **Interprétation 2** : Engin = structure de support (châssis) + caisse isotherme + dispositif thermique.

La plupart des experts étaient d'accord avec l'interprétation 2.

11. Le texte ci-après est extrait du rapport du WP.11 sur sa soixante-dix-neuvième session (VI.B.2) :

« 76. Par ailleurs, certaines délégations étaient d'avis que, dans le cadre de l'ATP, la caisse isotherme était la partie la plus importante et tous les composants influant sur l'isolation devraient figurer dans la définition.

77. La délégation allemande a, pour sa part, fait remarquer que le terme "engin" était employé à l'article 2 de l'ATP et dans plusieurs paragraphes de l'annexe 1 pour désigner des concepts différents, dans des contextes qui variaient. ».

### **Portée de la certification**

12. Il a été rappelé que l'ATP avait pour objet de fixer les règles applicables aux engins et ne prévoyait pas la certification des carburants.

13. Cemafruid, autorité compétente, a estimé que l'énergie et la source d'énergie devaient être visées par la certification, mais aucun autre participant ne partageait cet avis.

14. La question des batteries a également été soulevée, car sous l'effet des nouvelles lois en faveur des véhicules électriques (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) dans l'Union européenne), la durée de vie des batteries et la dépendance à leur égard influenceront sur les livraisons et, partant, sur la sécurité alimentaire.

15. Aucun consensus clair ne s'est dégagé en faveur de l'inclusion des sources d'énergie électrique telles que les batteries dans le champ d'application de l'ATP.

### **Réflexion**

16. Les interprétations différentes des points susmentionnés peuvent donner lieu à une application incohérente des règles de l'ATP entre les Parties contractantes.

17. Cela pourrait également entraîner une distorsion de la concurrence et des sanctions pourraient être imposées aux entreprises de transport, qui pourraient voir leur engin bloqué pour des raisons administratives liées à l'ATP.