



## Conseil économique et social

Distr. générale  
9 juillet 2015  
Français  
Original : anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport des denrées périssables

##### Soixante et onzième session

Genève, 6-9 octobre 2015

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

##### Portée de l'ATP

### Projet de feuille de route concernant l'adhésion à l'ATP et la mise en œuvre de celui-ci

#### Communication du Partenariat euro-méditerranéen (EuroMed)

1. La feuille de route ci-après concernant l'adhésion à l'ATP et la mise en œuvre de celui-ci a été établie, avec des contributions du secrétariat de la CEE, par le Projet régional EuroMed « Route et rail et transport urbain » (EuroMed RRU), financé par l'UE.
2. Le WP.11 est invité à examiner ce document et à faire des suggestions sur les modifications à y apporter et les éléments importants qui pourraient y être ajoutés.
3. La version finale comprendra, à titre d'illustration, des photographies figurant dans le document informel INF.4.

## I. Introduction

#### Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)

4. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) est l'une des cinq commissions régionales des Nations Unies dépendant du Conseil économique et social (ECOSOC) de l'ONU. Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à reconstruire l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre pays européens, mais aussi entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE a servi de plate-forme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des résultats significatifs ont été obtenus, avec consensus sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

5. Après la guerre froide, la CEE a été rejointe par de nombreux nouveaux États membres, mais elle a également été dotée de nouvelles fonctions. Dès le début des



années 1990, elle a concentré ses activités sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

6. La CEE est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord – 56 pays au total – se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du Sud-Est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent mettre en commun leur expérience et les meilleures pratiques.

### **Transports dans le cadre de la CEE**

7. La Division des transports de la CEE est le secrétariat du Comité des transports intérieurs et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (relevant du Conseil économique et social). Le Comité des transports intérieurs et ses 17 groupes de travail, ainsi que le Comité et les sous-comités du Conseil économique et social sont des organes de décision intergouvernementaux qui s'emploient à améliorer la vie quotidienne des gens et des entreprises partout dans le monde de façon mesurable et au moyen d'actions concrètes permettant d'améliorer la sécurité, les performances environnementales, le rendement énergétique et la compétitivité dans le secteur des transports.

8. Le Comité relevant du Conseil économique et social a été créé en 1953 par le Secrétaire général, à la demande dudit Conseil, pour élaborer des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses. Son mandat a été élargi en 1999 à l'harmonisation (multisectorielle) à l'échelle mondiale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est composé d'experts de pays qui possèdent les compétences voulues et ont acquis l'expérience requise dans le domaine du commerce et des transports internationaux de marchandises et de produits chimiques dangereux. Sa composition est limitée pour assurer un bon équilibre géographique entre toutes les régions du monde et une participation adéquate des pays en développement. Bien que le Comité soit un organe subsidiaire du Conseil économique et social, le Secrétaire général a décidé en 1963 que les services de secrétariat lui seraient fournis par la Division des transports de la CEE.

9. Le Comité des transports intérieurs est une instance intergouvernementale exceptionnelle créée en 1947 pour faciliter la reconstruction des réseaux de transport dans l'Europe de l'après-guerre. Au fil des ans, il s'est spécialisé dans la facilitation du développement harmonisé et durable des transports intérieurs. Son travail permanent et sa persévérance ont débouché notamment sur les principaux résultats suivants : i) 58 conventions des Nations Unies et un nombre bien plus grand de règlements techniques qui sont régulièrement actualisés et qui constituent un cadre juridique international pour le développement durable des transports nationaux et internationaux (route, rail, voies navigables et transport intermodal) ainsi que pour le transport des marchandises dangereuses et la construction et le contrôle des véhicules routiers à moteur; ii) les projets d'autoroute transeuropéenne et de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie qui facilitent les programmes multinationaux d'investissement pour la coordination des infrastructures de transport; iii) le régime TIR qui représente une solution pour la facilitation du transit douanier à l'échelle

mondiale; iv) l'outil nécessaire pour les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) qui peut aider les pouvoirs publics nationaux et locaux à surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports intérieurs et à choisir et concevoir des politiques d'atténuation des changements climatiques en fonction de leurs effets et des conditions locales; v) en matière de statistiques des transports, méthodes et données agréées au niveau international; vi) des études et des rapports qui aident à concevoir les politiques des transports en traitant les questions d'actualité sur la base de travaux fondamentaux de recherche et d'analyse.

Le Comité des transports intérieurs s'intéresse aussi tout particulièrement aux services de transport intelligents, à la mobilité urbaine durable et à la logistique urbaine, ainsi qu'à l'accroissement de la résilience des réseaux et services de transport face aux problèmes d'adaptation et de sécurité que posent les changements climatiques.

### **Projet régional EuroMed « Route et rail et transport urbain », financé par l'UE**

10. Le Projet régional EuroMed « Route et rail et transport urbain » (EuroMed RRU), financé par l'UE, vise à appuyer la mise en place du Réseau de transport transméditerranéen (TMT-N) en créant un cadre réglementaire et des conditions opérationnelles appropriés afin de faciliter le transport transfrontalier, renforcer la sécurité du transport terrestre et promouvoir les transports urbains durables et efficaces. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action régional du transport (PART), les objectifs du projet sont les suivants : améliorer l'exécution du PART dans les pays partenaires dans le domaine du transport routier, ferroviaire et urbain; renforcer le dialogue à l'échelle régionale; renforcer l'interopérabilité sur le futur TMT-N en appuyant des conditions opérationnelles et un cadre réglementaire similaires; renforcer la sécurité, l'efficacité et la professionnalisation du secteur des transports terrestres; accroître la durabilité et l'efficacité des transports dans les zones urbaines. Le PART pour 2014-2020 RTAP est en cours de finalisation.

11. Les activités relevant du projet couvrent les domaines de compétence ci-après :

- Transport routier de marchandises : accords ONU, harmonisation du transport routier international, sécurité routière, réforme du secteur du transport routier, professionnalisme;
- Transport ferroviaire : interopérabilité et sécurité et réforme structurelle;
- Transport urbain : plans pour une mobilité urbaine durable, cadre réglementaire et institutionnel, gestion du parc, promotion du réseau CIVITAS.

12. Pendant toute la durée d'exécution du projet, des ateliers/conférences/formations/voyages d'étude sont organisés, des études sont réalisées, les bonnes pratiques font l'objet de communications et des activités d'assistance technique sont entreprises.

13. Le projet est exécuté dans le cadre de l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) – Sud et couvre l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, Le territoire palestinien occupé, la Syrie et la Tunisie.

## **II. L'Accord ATP**

### **Sécurité alimentaire et transport**

14. La mondialisation a réduit la distance relative entre les divers continents et régions du monde, mais les distances effectives entre ces régions demeurent une

réalité fondamentale. Plus la distance est grande entre le point de départ et le point d'arrivée, plus les dangers d'endommagement de la cargaison pendant le transport augmentent. Si certains types de marchandises peuvent être endommagées par des chocs, d'autres peuvent l'être du fait de conditions thermiques inappropriées. De multiples marchandises, qualifiées de périssables (denrées alimentaires pour êtres humains, légumes et fruits, viande et poisson frais/congelés, fleurs et plantes, produits pharmaceutiques, etc.), voient leur qualité se dégrader avec le temps, parce qu'elles subissent naturellement des réactions chimiques spécifiques. On peut réduire le rythme des réactions en transportant les marchandises dans un milieu à températures contrôlées. Pour éviter que les marchandises ne soient endommagées ou ne se dégradent pendant le transport, les entreprises des secteurs pharmaceutique, médical et alimentaire font de plus en plus appel à la chaîne du froid.

15. Ainsi qu'il ressort clairement de ce qui précède, la notion de chaîne du froid renvoie au transport de marchandises sensibles aux températures dans le cadre d'une chaîne d'approvisionnement faisant appel à des emballages isothermes ou à des moyens de réfrigération, ainsi qu'à la planification logistique nécessaire pour préserver l'intégrité de ces marchandises.

16. Depuis 1797, date à laquelle les pêcheurs britanniques ont commencé à utiliser de la glace naturelle pour conserver leurs poissons lorsqu'ils étaient en mer, et depuis 1942, date à laquelle Frederick Jones a conçu les premiers groupes frigorifiques portables pour transporter des aliments frais, ainsi que des médicaments sensibles à la température et du plasma sanguin pour les troupes stationnées outre-mer pendant la seconde guerre mondiale, le fonctionnement de la chaîne du froid a été considérablement amélioré, surtout au cours des dernières décennies pendant lesquelles de nombreux progrès technologiques ont été observés. Aujourd'hui, le secteur est à même de satisfaire aux prescriptions de transport pour une vaste gamme de produits.

17. Pour éviter une perte de la qualité des marchandises transportées, il faudrait les maintenir dans une plage thermique spécifique, et le type de contenant et la méthode de réfrigération utilisés sont donc des éléments essentiels. La période de transport, la taille de la cargaison et les conditions météorologiques sont des éléments importants à prendre en compte lorsque l'on décide du type d'emballage requis. Parmi ces types d'emballages, on compte le plus souvent des caisses isothermes (allant d'emballages de petites dimensions à des conteneurs réfrigérés et à des gros camions réfrigérés), et on utilise des technologies spécifiques pour maintenir un environnement à température contrôlée. Ces technologies reposent notamment sur la neige carbonique, les pains de glace, les plaques eutectiques, l'azote liquide, les dispositifs matelassés et les groupes frigorifiques.

18. Parmi les technologies mentionnées ci-dessus, les plus couramment utilisées dans le transport international font appel aux groupes frigorifiques, installés sur des fourgons, des camions petits, moyens ou gros, des remorques, des semi-remorques ou même des conteneurs. Cependant, pour que l'on puisse être sûr que l'équipement utilisé peut maintenir les conditions de température pour lesquelles il a été conçu, un accord international a été élaboré : l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP).

## **L'ATP**

19. L'Accord de 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) est le moyen trouvé par les gouvernements des pays européens pour fixer des normes uniformes à appliquer au transport de marchandises sensibles à la température. L'acronyme « ATP » est

l'abréviation du nom français de l'Accord (Accord relatif aux Transports internationaux de denrées Périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports).

20. L'ATP dispose que des types spécifiques d'engins devraient être utilisés pour transporter des denrées périssables à l'échelle internationale et que ces engins devraient être régulièrement contrôlés. L'ATP s'applique au transport routier et ferroviaire et aux trajets maritimes de moins de 150 kilomètres, mais ne s'applique pas obligatoirement au transport effectué à l'intérieur des frontières d'un seul pays, à moins que celui-ci n'ait déclaré expressément qu'il s'applique aussi au transport intérieur.

21. En énonçant les spécifications techniques susmentionnées, l'ATP établit dans le secteur du transport routier des conditions de saine concurrence qui assurent la qualité et la sécurité des marchandises transportées.

22. Un certain nombre de pays partenaires d'EuroMed envisagent d'adhérer à l'ATP et de l'appliquer pour bénéficier du cadre de spécifications techniques largement harmonisées qu'il établit.

23. Parties contractantes à l'ATP : 49 États

Albanie, Allemagne, Andorre, Arabie saoudite, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Maroc, Monaco, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine.



Carte montrant la répartition des Parties contractantes à l'ATP

## Principales dispositions de l'Accord ATP

24. L'article premier de l'Accord est libellé comme suit : « En ce qui concerne le transport international des denrées périssables, ne peuvent être désignés comme engins "isothermes", "réfrigérants", "frigorifiques" ou "calorifiques" que les engins qui satisfont aux définitions et normes énoncées [dans le] présent Accord » (art. 1).

25. L'article 2 dispose qu'il faut contrôler les engins susmentionnés pour s'assurer qu'ils sont conformes aux spécifications techniques énoncées dans l'Accord. Il dispose aussi que chaque Partie contractante reconnaîtra la validité des attestations de conformité délivrées par une autre Partie contractante.

26. L'article 3 définit l'applicabilité de l'Accord en termes de moyens de transport et de territoire (application au transport international par chemin de fer ou par route ainsi qu'aux trajets maritimes de moins de 150 km).

27. Les dispositions finales de l'Accord, notamment en ce qui concerne les critères d'adhésion, le règlement des différends et les procédures d'amendement, figurent dans les articles 9 à 20. Les pays ayant récemment adhéré à l'Accord savent que celui-ci entrera en vigueur à leur égard un an après le dépôt de leur instrument de ratification.

28. Cependant, certaines des dispositions les plus importantes figurent dans les annexes de l'Accord.

29. L'annexe 1 énonce les définitions et les normes applicables aux engins spéciaux pour le transport des denrées périssables (engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques et calorifiques), avec des spécifications techniques (notamment le coefficient K) et les classes frigorifiques (A à F).

30. L'une des parties les plus importantes de l'Accord est l'appendice 2 de l'annexe 1, qui énonce les méthodes et procédures à utiliser pour la mesure et le contrôle de l'isothermie et de l'efficacité des dispositifs de refroidissement ou de chauffage des engins spéciaux pour le transport des denrées périssables. Les appendices 3 et 4 comprennent des dispositions relatives aux attestations de conformité et au marquage des engins utilisés pour le transport de denrées périssables.

31. Enfin, les annexes 2 et 3 portent sur les conditions de température à respecter pour le transport des denrées surgelées et congelées (annexe 2) et des denrées réfrigérées (annexe 3) ainsi que sur la nécessité de contrôler et enregistrer la température ambiante à laquelle sont soumises les denrées alimentaires surgelées.

## Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11)

32. L'ATP est tenu à jour et administré par le Groupe de travail du transport des denrées périssables, couramment appelé WP.11. Le WP.11 tient ses réunions annuelles à Genève. Les pays membres y sont représentés par les ministères des transports, de l'alimentation ou de l'agriculture, ou des représentants des stations d'essais ATP officielles nommés par leurs gouvernements. Des représentants de l'Institut international du froid, de Transfrigoroute International et d'associations de constructeurs de caisses isothermes y participent également.

33. Le WP.11 examine les propositions d'amendements formulées par les pays. Des amendements récents entraînent l'introduction de prescriptions d'essai pour les nouveaux engins à températures multiples.

34. Les amendements adoptés sont annexés aux rapports du WP.11. Ils sont ensuite transmis par la Section des traités de l'ONU à New York aux Parties contractantes à l'ATP qui disposent de six mois pour formuler des observations. En l'absence

d'objection, les amendements sont considérés comme acceptés. Une fois acceptés, les amendements entrent en vigueur après un nouveau délai de six mois.

35. L'autre possibilité est qu'un pays formule des objections contre les amendements proposés. Dans les conditions actuelles, si un pays formule une objection contre un amendement proposé, ne serait-ce que dans les annexes techniques, l'amendement n'est pas accepté.

### **III. Objet, portée et objectifs de la feuille de route**

#### **Objet**

36. L'amélioration des méthodes et engins de réfrigération a permis d'effectuer des transports sur de plus longues distances et d'augmenter fortement la taille du marché mondial des denrées alimentaires et de nombreux pays en développement ont ainsi pu profiter de nouvelles possibilités. En outre, les améliorations technologiques des dernières décennies ont accru l'efficacité et la fiabilité du transport de marchandises sensibles à la température. L'industrie alimentaire peut ainsi tirer parti des variations saisonnières mondiales dans la production alimentaire : durant les mois d'hiver pour l'hémisphère nord, les pays de l'hémisphère sud peuvent exporter des denrées périssables vers l'hémisphère nord et inversement durant les mois d'été dans ce même hémisphère (mais avec un volume nettement plus faible). Le plus important est cependant le fait que le transport de produits sensibles à la température qui arrivent dans leur état de qualité d'origine (et non dans un état dégradé) chez le consommateur final n'est pas seulement une question à caractère économique, mais aussi une question de santé publique.

37. Prenant note de l'importance vitale de ce qui précède, ainsi que des retombées positives de l'adhésion à l'ATP et de la mise en œuvre de cet instrument pour les pays membres d'EuroMed, le projet EuroMed RRU a organisé des manifestations nationales de formation induites par la demande en Algérie, en Jordanie et au Maroc, et d'autres suivront en Tunisie et en Égypte. À la suite de ces manifestations, les pays partenaires d'EuroMed ont vu combien il était important d'appliquer l'ATP non seulement dans leurs transports internationaux, mais aussi dans leurs transports intérieurs. Par conséquent, la question est pour les pays membres d'EuroMed de savoir comment se préparer à l'adhésion à l'ATP et comment ils peuvent profiter de ses dispositions dans leurs transports internationaux et nationaux de denrées alimentaires périssables.

38. Le présent document, établi conjointement par EuroMed RRU et la CEE, indique les étapes principales et un certain nombre d'étapes intermédiaires par lesquelles doivent passer les pays qui souhaitent adhérer à l'ATP et l'appliquer pleinement (la feuille de route).

39. Les deux premières étapes concernent les travaux préparatoires pour l'adhésion, notamment en ce qui concerne la coordination et les responsabilités, et l'accent y est mis sur les questions stratégiques à examiner avant l'adhésion. L'étape 3 concerne exclusivement l'adhésion à l'Accord, les critères d'adhésion et les procédures correspondantes. La feuille de route se termine avec les aspects importants que constituent les mesures coercitives et les mesures d'appui abordées à l'étape 5.

40. Tous les documents d'ordre législatif ou explicatif sont mentionnés en annexe. Cependant, du fait de leur taille, la plupart d'entre eux ne sont disponibles que sous forme électronique.

## **Portée et objectifs**

41. Établie sur la base de la vaste expérience de la Division des transports de la CEE et de l'organe administrant l'Accord ATP ainsi que sur la base de l'expérience acquise dans le cadre du projet EuroMed grâce à l'assistance technique fournie aux pays partenaires d'EuroMed, cette feuille de route vise à donner des orientations concrètes pour l'adhésion à l'ATP et son application effective.

## **VI. Feuille de route concernant l'adhésion à l'ATP et la mise en œuvre de celui-ci**

42. La présente feuille de route vise à donner des orientations aux pays parties à EuroMed qui souhaitent adhérer à l'Accord ATP et appliquer cet instrument ainsi qu'à d'autres pays extérieurs à la région EuroMed souhaitant y adhérer.

43. Il y est proposé de passer par cinq grandes étapes qui, si l'on agit de manière adéquate et en temps voulu, permettront d'appliquer totalement le système sur leurs territoires.

### **ÉTAPE 1 : Préparation à l'adhésion**

#### **1.1 Coordination et responsabilités au niveau national**

Les règles énoncées dans l'ATP peuvent relever de la responsabilité ou des centres d'intérêt de divers ministères ou administrations selon la structure administrative mise en place dans chaque pays. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être identifiés et leurs représentants devraient être invités à participer activement au processus préalable à l'adhésion.

Une liste non exhaustive des ministères, administrations et organismes généralement concernés comprendrait : les ministères, autorités et organismes chargés des questions relatives aux transports, à l'agriculture, à l'industrie, au commerce et aux aspects douaniers.

Des représentants du secteur privé devraient être consultés et intégrés si possible dans le processus, en tant que représentants de ceux qui appliquent les règlements : secteur des transports, constructeurs de véhicules et de caisses isothermes, stations d'essai.

Il faudrait organiser une coordination officielle de tous les participants au processus préalable à l'adhésion.

Il convient cependant de noter que chaque pays devrait évaluer et définir ses propres besoins en matière de structure administrative, en fonction des aspects culturels, des procédures types de fonctionnement, des structures hiérarchiques, ainsi que du personnel et des compétences disponibles. Les sous-étapes présentées ci-dessous ne relèvent que de recommandations et ne devraient donc pas être considérées comme obligatoires.

#### **1.2 Coordination et supervision générales**

Les règles relatives à l'ATP peuvent mettre en jeu un certain nombre de ministères et/ou organismes différents, mais la responsabilité principale devrait incomber à un ministère ou à un organisme gouvernemental. Dans plusieurs Parties contractantes à l'ATP, il s'agit du Ministère des transports ou de l'agriculture. Dans un tel cas, la supervision et la coordination générales de toutes les mesures concernant l'ATP devraient être assurées par le ministre compétent.



### 1.3 Création d'une autorité ATP compétente

L'ATP ne pose pas de problèmes particulièrement complexes pour ce qui est de sa mise en œuvre et du caractère harmonieux de son futur fonctionnement. Cependant, la coordination et la coopération entre tous les Ministères et autres organismes publics en jeu sont essentielles pour le succès de sa mise en œuvre. Il faudrait donc établir une autorité nationale compétente.

L'autorité compétente examinera les questions relatives à l'application nationale, au public concerné et aux parties prenantes privées en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. L'autorité compétente devrait assumer à la fois des responsabilités et des pouvoirs et pouvoir représenter le pays lors des réunions internationales, y compris les réunions du Groupe de travail du transport des denrées périssables de la CEE (WP.11).

Les ressources nécessaires, tant humaines que financières, devraient être disponibles.

Très rapidement, l'autorité nationale compétente désignée devrait nommer un coordonnateur ATP traitant en permanence les questions relatives à l'ATP. Son travail sera de la plus haute importance pour le succès de l'application et du fonctionnement sans heurt de l'ATP dans le pays. Dans son travail, le coordonnateur devrait pouvoir compter sur une équipe d'experts ainsi que sur des compétences extérieures en fonction des circonstances et des besoins.

## **ÉTAPE 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion**

### 2.1 Étude de l'ATP et de la législation nationale y relative

Le coordonnateur national ATP et l'autorité compétente étudieront l'ATP et la législation nationale y relative. Ils devront aussi veiller à ce qu'une traduction de l'ATP soit disponible le cas échéant.

### 2.2 Décision sur la portée et l'applicabilité de l'ATP

L'ATP s'applique au transport international par route et par chemin de fer et aux trajets maritimes de moins de 150 kilomètres. Cependant, plusieurs Parties contractantes l'appliquent aussi dans leurs systèmes de transport intérieurs. C'est le cas pour la Fédération de Russie, la France, l'Italie et la Slovaquie par exemple. Par suite, les nouveaux pays qui veulent adhérer à l'ATP doivent répondre à plusieurs questions essentielles durant la phase précédant l'adhésion. Ces questions portent notamment sur la portée et l'applicabilité (transport international seulement ou transport tant international qu'intérieur par exemple); une période de transition peut être nécessaire pour le transport intérieur et l'applicabilité aux véhicules déjà immatriculés.

### **Transport international seulement**

Si un pays décide de n'appliquer les dispositions de l'ATP que pour le transport international, la seule chose à faire consiste à transposer l'Accord dans sa législation nationale, en fonction de ses propres procédures législatives. Il convient toutefois de noter qu'il pourrait être plus facile pour les pays qui adhèrent de se contenter de renvoyer à l'ATP dans leur législation nationale parce que tout effort fait pour réécrire le contenu de l'ATP dans leur propre législation pourrait conduire à des discordances et, ultérieurement, à des conflits. Par ailleurs, l'ATP est fréquemment modifié, ce qui pourrait poser des problèmes s'il fallait aussi modifier à chaque fois la législation nationale.

### **Transport tant international qu'intérieur**

Si un pays choisit d'appliquer l'ATP à la fois au marché international et au marché intérieur, certaines questions devront être clarifiées, notamment celle de l'identification de la période de transition nécessaire et celle des véhicules auxquels il s'appliquera. Cependant, il est fortement recommandé qu'en pareil cas les pays appliquent exactement les mêmes règles en évitant d'établir entre les deux marchés des différences qui pourraient devenir une source de conflit et de confusion pour les utilisateurs comme pour ceux qui seraient chargés de faire respecter les règles.

C'est à chaque pays qu'il appartient de décider ou non d'appliquer l'ATP à ses transports intérieurs.

### **ÉTAPE 3 : Adhésion à l'ATP**

L'article 9 de l'ATP énonce les critères d'adhésion à l'Accord. Actuellement, les États membres de la Commission économique pour l'Europe et les États admis à la Commission à titre consultatif peuvent devenir Parties contractantes à l'ATP en y adhérant. Concrètement, cela signifie que l'ATP est ouvert aux pays du monde entier.

Les pays souhaitant adhérer à l'ATP doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une demande officielle prenant la forme d'un « instrument d'adhésion ».

Cet instrument doit être signé par l'une des trois autorités spécifiées, à savoir le chef de l'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères. Aucune forme spécifique n'est imposée, mais l'instrument doit comporter les éléments suivants :

- Titre, date et lieu de conclusion de l'instrument juridique considéré;
- Nom et titre complets de la personne signant l'instrument, c'est à dire le chef de l'État, le chef de gouvernement ou le ministre des affaires étrangères ou toute autre personne agissant à ce titre à ce moment ou qui a été investie des pleins pouvoirs à cet effet par l'une des autorités susmentionnées;
- Expression sans ambiguïté de la volonté qu'a le gouvernement, agissant au nom de l'État, de se considérer comme lié par l'instrument juridique et comme s'engageant à respecter et appliquer scrupuleusement ses dispositions;
- Date et lieu d'établissement de l'instrument;
- Signature du chef de l'État, du chef de gouvernement ou du ministre des affaires étrangères (le sceau officiel ne suffit pas) ou de toute autre personne agissant à ce titre à ce moment ou qui a été investie des pleins pouvoirs à cet effet par l'une des autorités susmentionnées.

Un modèle d'instrument d'adhésion est présenté ci-après.

### **ADHÉSION**

CONSIDÉRANT QUE l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports a été conclu à Genève le 1<sup>er</sup> septembre 1970,

NOUS [nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du ministre des affaires étrangères] déclarons que le Gouvernement [nom de l'État], après avoir examiné l'accord en question, y adhère et entend sincèrement l'exécuter et en mettre en œuvre les dispositions.

EN FOI DE QUOI, nous avons signé le présent instrument d'adhésion à [lieu] le [date].

[Signature]

Un instrument d'adhésion ne prend effet qu'après avoir été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York. La date de dépôt est normalement enregistrée comme étant celle à laquelle l'instrument a été reçu au Siège. Il est conseillé aux pays de remettre ces instruments directement à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU pour qu'il y soit rapidement donné suite.

En outre, il convient de noter que l'ATP entre en vigueur un an après le dépôt de l'instrument d'adhésion. Passé ce délai, chaque pays devrait être en mesure de se conformer aux dispositions de l'Accord.

#### **ÉTAPE 4 : Création d'un réseau national de certification ATP**

L'aspect fondamental de l'ATP est la délivrance d'attestations de conformité pour les véhicules et les engins isothermes contrôlés. Les attestations sont délivrées après des essais spécifiques réalisés dans un laboratoire ou lors d'un atelier d'experts avec des équipements de mesure et des capteurs technologiquement avancés.

Chaque pays doit commencer par désigner une autorité compétente responsable de la délivrance d'attestations de conformité accompagnées de procès-verbaux d'essai établis par des laboratoires ATP ou des ateliers d'experts. Les pays peuvent aussi choisir de désigner leurs laboratoires comme autorités compétentes pour la délivrance des attestations de conformité.

##### 4.1 Création d'un laboratoire d'essai ATP primaire.

L'un des aspects les plus incommodes de la procédure d'attestation ATP pour les véhicules originaires de pays qui n'ont pas adhéré à l'ATP est la nécessité de se rendre à l'étranger pour obtenir un procès-verbal d'essai. Cette procédure présente des inconvénients majeurs. Un transporteur routier doit généralement faire un long trajet pour se rendre dans un laboratoire ATP. Pendant ce temps, il ne peut pas effectuer d'opérations de transport, reste donc en dehors du marché, ne fait aucun profit et subit même des pertes économiques.

Afin d'éviter une telle situation, il est conseillé à chaque pays de créer un laboratoire primaire d'essai ATP. Ce laboratoire établira le premier procès-verbal d'essai pour chaque véhicule qui entre dans la chaîne d'approvisionnement à température contrôlée.

Compte tenu de l'expérience acquise en Europe, on peut estimer que le budget requis pour créer un tel laboratoire se situe dans la fourchette de 1,0 à 1,2 million d'euros. Ces chiffres peuvent paraître élevés, mais il faut tenir compte de ce qui suit :

- Le laboratoire tirera des revenus de ses activités chaque année à mesure que de nouveaux véhicules intervenant dans la chaîne d'approvisionnement en produits sensibles à la température auront besoin d'une attestation ATP initiale ou devront faire l'objet de nouvelles attestations. Ainsi, le laboratoire pourra rembourser le capital initial investi et devrait pouvoir faire des profits après un certain nombre d'années<sup>1</sup>.
- Un laboratoire ATP peut fonctionner dans le secteur privé et revendiquer un pourcentage des activités de ce secteur, grâce à des commandes de travail extérieures passées pour des études et des conseils techniques ainsi qu'à des accords et contrats avec des entreprises et d'autres organisations (nationales ou internationales), ce qui permet d'accroître ses revenus.

<sup>1</sup> Le processus d'attestation ATP est continu : tous les véhicules et engins existants intervenant dans la chaîne de transport à température contrôlée doivent avoir leurs attestations renouvelées tous les trois ou six ans tandis que de nouveaux véhicules et engins entreront sur le marché et que d'autres en sortiront.

Pour ce qui est du personnel nécessaire, l'expérience européenne (fondée sur le laboratoire de Padoue en Italie) a montré que, pour un fonctionnement harmonieux du laboratoire, il faut un à deux ingénieurs en chef, ainsi que trois à six techniciens, qui feront les trois-huit pendant une journée complète de vingt-quatre heures. En outre, du personnel administratif est nécessaire en proportion des besoins du laboratoire.

Un laboratoire ATP type possède un grand tunnel (longueur : 20 à 30 m; largeur de l'entrée : 4 à 5 m; hauteur libre : 4 à 5 m) et du matériel technique pertinent (dispositifs de chauffage et de refroidissement, capteurs de température, générateurs de puissance, matériel d'enregistrement et d'analyse des données, ordinateurs, etc.).

#### 4.2 Organisation d'ateliers d'experts ATP

Selon le paragraphe 5 de l'appendice 2 de l'annexe 1, des experts peuvent être désignés pour évaluer la condition dans laquelle se trouve l'engin isotherme utilisé dans la chaîne de transport à température contrôlée de manière à déterminer si l'engin peut être maintenu dans sa catégorie ou déplacé dans une autre (d'un niveau inférieur).

L'efficacité du dispositif thermique est aussi vérifiée au moyen d'un essai de « mise à froid » montrant qu'il peut refroidir la caisse à la température requise dans un temps fixé.

Si les résultats de ces essais sont satisfaisants, les engins peuvent être maintenus en service pour trois années supplémentaires et ainsi de suite.

Ces ateliers d'experts ATP sont importants dans le système ATP, parce qu'ils permettent de faire face à un grand nombre d'essais à effectuer pour le renouvellement des attestations ATP. Ils possèdent les caractéristiques suivantes :

- Ils peuvent appartenir à l'État ou au secteur privé;
- Leur création ne nécessite pas des investissements considérables ou des équipements techniques extrêmement perfectionnés ou onéreux. Ceci ouvre des possibilités de faire davantage de profits et permet ainsi de réduire la charge que l'État doit assumer;
- Ils peuvent fonctionner avec un petit nombre d'agents. Ceci donne de la souplesse et entraîne de faibles coûts de main-d'œuvre.

Un nombre suffisant d'ateliers d'experts sur le territoire de la Partie contractante devraient être approuvés par l'autorité compétente, afin de faciliter avec le maximum d'efficacité et d'efficience le déroulement de tous les essais qui doivent être réalisés par des experts.

L'autorité compétente ne devrait pas tenter d'intervenir dans l'organisation commerciale des ateliers d'experts autrement que pour veiller à ce qu'ils soient assez nombreux. Cependant, leur respect des prescriptions devrait faire l'objet de contrôles étendus et approfondis réalisés par l'État, parce que la santé des citoyens non seulement dans le pays, mais aussi partout ailleurs dans le monde, dépend des procès-verbaux établis.

#### 4.3 Procédures à suivre

L'ATP définit dans les moindres détails les méthodes et procédures qu'il faudrait suivre pour attester de la conformité des véhicules et engins intervenant dans le transport des denrées périssables. Ces méthodes et procédures s'appliquent non seulement à la première attestation de conformité et à la classification de ces véhicules et engins, mais aussi aux renouvellements des attestations. Par suite, l'État devrait s'assurer que ces procédures sont appliquées par tous les laboratoires et ateliers d'experts ATP sur son territoire.

#### 4.4 Créer une base de données fiable accessible à toutes les parties

Tous les pouvoirs publics en jeu devraient connaître suffisamment l'état de l'application et de l'utilisation du système ATP dans le pays, de même que toutes les parties à ce système, notamment les compagnies qui interviennent dans la chaîne de transport à température contrôlée devraient être pleinement informées. On peut atteindre ce résultat en créant un système électronique fiable de recueil et de stockage de données, notamment sur les dates d'expiration des attestations, les infractions, les engins utilisés (installés), etc. Cette base de données offrirait des niveaux d'accès aux informations accumulées différenciés en fonction des demandeurs. Elle pourrait alors être utilisée à des fins de statistique, de sécurité et de référence.

### **ÉTAPE 5 : Mise en application effective**

Tout véhicule ou conteneur intervenant dans le transport de denrées périssables doit être muni d'une attestation ou d'une plaque démontrant qu'il satisfait aux normes d'efficacité pour la réfrigération et l'isolation thermique comme l'impose l'ATP. Des contrôles des attestations ou des plaques peuvent être effectués aux postes frontières ou sur le territoire du pays, lors des contrôles sur les bords des routes ou dans les installations de transformation agroalimentaire.

#### 5.1 Présenter des lois pour assurer le respect de l'ATP ou modifier celles qui existent déjà

Les Parties contractantes appliquant l'ATP sont censées, par l'intermédiaire de leur autorité compétente, prendre en compte les aspects relatifs à la mise en application effective à leurs niveaux nationaux respectifs et définir une stratégie pour assurer cette mise en application.

Selon l'article 6 de l'ATP, « Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour faire assurer le respect des dispositions du présent Accord. Les autorités compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet. Si une Partie contractante constate une infraction commise par une personne résidant sur le territoire d'une autre Partie contractante ou lui inflige une sanction, l'administration de la première Partie informera l'administration de l'autre Partie de l'infraction constatée et de la sanction prise ».

Pour répondre à cette exigence, les pays sont censés soumettre chaque année au secrétariat du WP.11 des informations sur leurs activités visant à assurer la mise en application effective et sur le nombre d'infractions détectées. Un questionnaire est utilisé à cette fin.

#### 5.2 Former comme il convient les agents chargés des contrôles

Les agents chargés de faire appliquer les règles devraient recevoir une formation pour identifier la classe des véhicules et des engins intervenant dans la chaîne de transport à température contrôlée et pouvoir ainsi s'acquitter de leur tâches lors des contrôles. Une liste non exhaustive des méthodes de formation à utiliser à ces fins pourrait se présenter comme suit :

- Séminaires;
- Démonstration sur site dans des laboratoires et des ateliers d'experts ATP;
- Guides et manuels.

En plus de ce qui précède, il est recommandé qu'en raison des marchandises sensibles qu'ils peuvent transporter des dispositions spéciales soient prises aux points de passage des frontières pour :

- i) Réduire le plus possible les délais d'attente des véhicules ATP transportant des denrées périssables;

- ii) Faire en sorte que les contrôles requis soient effectués aussi rapidement que possible;
- iii) Autoriser, tout le temps que dure le passage des frontières, le fonctionnement des groupes frigorifiques des véhicules transportant des denrées périssables;
- iv) Coopérer, en particulier par des échanges préalables d'informations, avec leurs homologues des autres Parties contractantes afin d'accélérer les formalités de passage des frontières pour les denrées périssables.

(Ces recommandations viennent de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières).

## Annexes

- I. Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) – Version de l'ATP valide à compter du 30 septembre 2015

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp11/1509798\\_ECE\\_TRANS\\_249.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp11/1509798_ECE_TRANS_249.pdf)

- II. Manuel ATP 2015

Le Manuel ATP est un instrument utile pour mieux comprendre l'Accord.

Le Manuel ATP comprend l'Accord ATP proprement dit et ses annexes avec des observations insérées aux endroits appropriés pour clarification ou pour explication du texte. Les observations figurant dans le Manuel ATP ne sont pas juridiquement contraignantes pour les Parties contractantes. Cependant, elles sont importantes pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'Accord, dans la mesure où elles correspondent à l'avis du Groupe de travail du transport des denrées périssables du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU).

Les observations sont placées à la suite des dispositions de l'Accord auxquelles elles se rapportent. Les observations ne modifient pas les dispositions de l'Accord ni de ses annexes, mais se bornent à préciser leur contenu, leur signification et leur portée.

Les observations constituent un moyen d'appliquer les dispositions de l'Accord et de ses annexes, en vue de tenir compte de l'évolution de l'état de la technique et de la situation économique. Dans certains cas, elles décrivent des pratiques recommandées.

[http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp\\_handbook.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html)

- III. Liste des autorités compétentes et des stations d'essai

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp11/teststations.pdf>