



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2007/3
25 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-troisième session
Genève, 12-15 novembre 2007
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

PORTÉE DE L'ATP

Conteneurs réfrigérés

Note du secrétariat

1. L'Association néerlandaise des transports routiers «TLN» a écrit au secrétariat lui demandant des éclaircissements au sujet de l'application de l'ATP aux conteneurs réfrigérés. La TLN compte 6 200 membres, tous des transporteurs routiers professionnels qui travaillent pour le compte d'autrui. Les préoccupations de la TLN sont exposées aux paragraphes 2 à 8 ci-après. Le WP.11 est invité à examiner l'interprétation donnée par la TLN et, s'il y a lieu, à proposer une modification du Manuel ATP.
2. Conformément au Manuel ATP de 2007, les conteneurs réfrigérés transportés par route, après un trajet maritime d'un pays A à un pays B, entrent dans le champ d'application de l'ATP. Les conteneurs réfrigérés sont toutefois agréés selon les normes ISO et non dans le cadre de l'ATP.
3. Comme il ressort de l'observation relative à l'article 3 du Manuel, le transport terre/mer/terre est exclu du champ d'application de l'ATP uniquement quand le trajet maritime dépasse 150 kilomètres *et* qu'à chaque étape du transport le trajet routier intérieur se limite à un seul pays (État membre de l'ATP).

4. À Rotterdam, de nombreux conteneurs réfrigérés sont transbordés d'un navire sur un véhicule routier. Mais, dans le cas d'un petit pays comme les Pays-Bas, la plupart des conteneurs sont ensuite acheminés par la route vers d'autres pays. Il arrive fréquemment que les conteneurs réfrigérés expédiés par navire à Rotterdam soient transportés par la route, via la Belgique, vers la France. L'«observation» figurant dans le Manuel semble vouloir indiquer que ce trajet entre dans le champ d'application de l'ATP.

5. Cette conclusion semble néanmoins contraire à l'article premier de l'ATP, qui spécifie que l'engin ne peut être désigné comme étant isotherme à moins de satisfaire aux dispositions de l'annexe 1 de l'ATP. Aucun conteneur réfrigéré intermodal n'est toutefois conforme à l'ATP; de tels conteneurs relèvent des normes ISO. Ces normes ne font pas état, par exemple, du montage d'un générateur sur la semi-remorque transportant le conteneur réfrigéré. Pendant le transport terrestre, ce générateur alimente en électricité l'unité de refroidissement du conteneur. Il semblerait donc qu'il soit impossible de satisfaire aux dispositions de l'ATP, parce cette combinaison d'un générateur distinct et d'un conteneur réfrigéré n'a pas été mise à l'essai.

6. En raison du problème susmentionné, qui crée une situation défavorisant les petits pays, la TLN propose sur réexamen de l'observation relative à l'article 3. Lorsqu'un conteneur réfrigéré est mis à quai à Marseille (France), une entreprise de transport routier peut transporter l'unité réfrigérée sur plus de 1 000 km (la France étant un grand pays) sans que l'ATP s'applique même après une telle distance.

7. Les Pays-Bas ayant un territoire restreint (en termes de superficie), les transporteurs franchissent la frontière au bout de 150 km seulement, de sorte que l'ATP entre en application, contrairement à ce qui se passe en France et dans la Fédération de Russie ou dans d'autres pays dont le territoire est plus vaste.

8. De l'avis de la TLN, une observation reformulée prévoyant une exemption dans le cas du transport routier de conteneurs réfrigérés conformes aux normes ISO sur les trajets *internationaux* serait des plus utiles.
