



## Conseil économique et social

Distr. générale  
29 octobre 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

### Rapport du Groupe de travail du transport des denrées périssables sur sa soixante et onzième session

tenue à Genève du 6 au 9 octobre 2015

GE.15-18854 (F) 290316 300316



\* 1 5 1 8 8 5 4 \*

Merci de recycler



## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	4
III. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	4–10	4
A. Comité des transports intérieurs (CTI) .....	4–8	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	9–10	5
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	11–14	5
A. Institut international du froid (IIF).....	11	5
B. Transfrigoroute International .....	12–13	5
C. Comité européen de normalisation (CEN).....	14	6
V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour) .....	15–29	6
A. État de l'Accord.....	15	6
B. État des amendements.....	16–21	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays Parties à l'ATP .....	22–23	7
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP .....	24	7
E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP .....	25–28	7
F. Interprétation de l'ATP.....	29	8
VI. Propositions d'amendement à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour).....	30–76	8
A. Propositions en suspens .....	30–53	8
1. Éclaircissements concernant l'expression « immatriculé ou enregistré » dans l'appendice 1 de l'annexe 1.....	30–32	8
2. Validité des attestations délivrées à des engins fabriqués en vue d'être transférés dans un autre pays.....	33–37	8
3. Mesure de la surface extérieure des fourgons .....	38–39	9
4. Essai en vue du renouvellement à six et neuf ans des attestations ATP pour les engins non autonomes.....	40–42	9
5. Essai des engins à températures multiples en service.....	43–47	9
6. Marques d'identification des engins à températures multiples .....	48–50	10
7. Renvois à des normes dans l'ATP et révision de ces normes.....	51–53	10
B. Nouvelles propositions .....	54–76	11
1. Accréditation des autorités compétentes .....	54–55	11

2.	Article 18.....	56-57	11
3.	Définitions à ajouter à l'annexe 1.....	58-61	11
4.	Accréditation des stations d'essai.....	62-64	12
5.	Modèle n° 10 de procès-verbal d'essai.....	65-66	12
6.	Suivi et enregistrement de la température des denrées alimentaires réfrigérées.....	67-69	12
7.	Référentiel d'audit des constructeurs d'engins de transport sous température dirigée.....	70-71	12
8.	Nouvelle annexe relative au transport de fruits et légumes.....	72-74	13
9.	Propositions de diverses corrections rédactionnelles.....	75-76	13
VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour).....	77-87	13
A.	Définition des denrées périssables.....	78-80	13
B.	Mesure de la surface extérieure des fourgons.....	81	14
C.	Surfaces intérieures et extérieures de transfert thermique des wagons ferroviaires.....	82-84	14
D.	Modifications mineures et limitées d'engins produits en série.....	85-86	14
E.	Immatriculé ou enregistré.....	87	14
VIII.	Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour).....	88-92	15
A.	Accords multilatéraux.....	88-90	15
B.	Projet de feuille de route.....	91-92	15
IX.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour).....	93-94	15
X.	Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour).....	95-97	16
XI.	Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour).....	98	16
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	99-101	17
A.	Dates de la soixante-douzième session.....	99	17
B.	Secrétaire.....	100	17
C.	Autres questions.....	101	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	102	17
<b>Annexes</b>			
I.	Propositions d'amendement à l'ATP.....		18
II.	Rectification de l'ATP.....		21
III.	Ajouts au Manuel ATP.....		22
IV.	Projet de programme de travail pour l'exercice biennal 2016-2017.....		23
V.	Proposition d'évaluation pour l'exercice biennal 2016-2017.....		25
VI.	Projet de plan de travail pour 2016-2020.....		26

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante et onzième session du 6 au 9 octobre 2015, sous la présidence de M. T. Nobre (Portugal) et la vice-présidence de MM. E. Devin (France) et K. de Putter (Pays-Bas).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Luxembourg, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède et Turquie. Étaient représentées une organisation intergouvernementale, à savoir l'Institut international du froid (IIF), et deux organisations non gouvernementales, à savoir le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI).

## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/232, ECE/TRANS/WP.11/232/Add.1/Rev.1  
Document informel INF.1 (secrétariat).

3. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/232 et Add.1/Rev.1) a été adopté tel que modifié par le document INF.1 afin de tenir compte des documents INF.1 à 18.

## **III. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)**

### **A. Comité des transports intérieurs (CTI)**

*Documents* : ECE/TRANS/248, ECE/TRANS/WP.11/2015/10 (Belgique, au nom du groupe de travail informel sur les procédures de prise de décisions et de vote).

4. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la soixante-dix-septième session du CTI (tenue à Genève du 24 au 26 février 2015) concernant ses travaux, résultats qui sont présentés aux paragraphes 118 à 126 du document ECE/TRANS/248.
5. Le Groupe de travail a ensuite examiné la proposition relative aux procédures de prise de décisions et de vote figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/10, dans la section A duquel figure une proposition visant au réexamen de la procédure de prise de décisions en ce qui concerne le texte de l'ATP ; dans la section B, une proposition visant à optimiser l'application du règlement intérieur du WP.11 et son interprétation ; et, dans la section C, une proposition de révision des directives concernant l'établissement de documents et leur soumission au Groupe de travail.
6. Plusieurs pays ont appuyé les différentes propositions, mais les propositions figurant dans les sections A (qui sont traitées aux paragraphes 56 et 57 du présent rapport) et B n'ont pu être acceptées dans leurs versions telles que présentées. La Fédération de Russie s'est déclarée favorable au système en vigueur, consistant à mettre aux voix chaque proposition, qui avait selon elle le mérite d'obliger les pays à faire clairement connaître leurs positions.

7. Concernant la nécessité de réviser les directives relatives à l'établissement de documents et à leur soumission au Groupe de travail, telles qu'elles figurent dans l'annexe à son mandat et à son règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.11.229), celui-ci a approuvé la proposition figurant dans la section C et a décidé que la Belgique donnerait au secrétariat des orientations concernant la révision de la présentation normalisée des documents.

8. Le Groupe de travail a remercié le représentant de la Belgique et le groupe de travail informel pour leur document et leur a demandé de poursuivre les travaux et de soumettre une nouvelle proposition à la soixante-douzième session, prévue en 2016.

## **B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)**

9. Le Groupe de travail a été mis au courant des activités récentes du WP.7 concernant l'élaboration de normes de qualité commerciale des produits agricoles. Pour plus de renseignements, on se reportera à l'adresse électronique suivante : <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

10. En réponse à une question soulevée à la soixante-dixième session du Groupe de travail, il a été fait observer que les normes applicables aux fruits et légumes ne comprenaient pas de dispositions concernant la régulation de la température et la ventilation du matériel de transport ou de stockage.

## **IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Institut international du froid (IIF)**

*Document* : Document informel INF.3 (IIR).

11. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF, qui s'est tenue à Castelo Branco (Portugal) les 21 et 22 avril 2015. La sous-commission avait appuyé les propositions adressées au Groupe de travail, y compris celles qui concernaient les définitions à inclure dans l'annexe 1, les dimensions des fourgons et le procès-verbal d'essai modifié, le marquage des engins à températures multiples, les observations sur les modifications mineures des caisses isothermes dans le Manuel ATP et l'obligation d'essai des engins non autonomes à six et neuf ans.

### **B. Transfrigoroute International**

*Document* : Document informel INF.15 (Transfrigoroute International).

12. M.J. Grealy a informé le Groupe de travail des activités de Transfrigoroute International visant à aider le secteur du transport réfrigéré qui sont mentionnées dans le document informel INF.15.

13. Transfrigoroute International célébrerait son sixantième anniversaire à son assemblée générale annuelle, prévue à Amsterdam les 16 et 17 octobre 2015.

### **C. Comité européen de normalisation (CEN)**

14. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes du CEN relatives aux transports terrestres sous température dirigée. Des préoccupations ont été suscitées par le fait que ces normes comprenaient aussi des dispositions relatives aux marquages qui pourraient contrevenir aux dispositions et à l'application de l'ATP.

## **V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'Accord**

15. Le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) est passé à 49 à la suite de l'adhésion de l'Arabie saoudite en janvier 2015.

### **B. État des amendements**

16. Le Groupe de travail a été informé que les amendements à l'ATP qu'il avait adoptés à sa soixante-neuvième session, en 2013, qui sont reproduits à l'annexe I du rapport de ladite session (ECE/TRANS/WP.11/228), avaient été considérés comme adoptés le 31 mars 2015 et étaient entrés en vigueur le 30 septembre 2015 (voir C.N.253.2015.TREATIES-XI.B.22).

17. Les propositions d'amendement à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-dixième session, en 2014 (ECE/TRANS/WP.11/231, annexes I et II, et ECE/TRANS/WP.11/231/Corr.1 et 2) ont été notifiées le 19 mars 2015 aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU (C.N.181.2015.TREATIES-XI.B.22).

18. Le 13 mai 2015, le Gouvernement allemand a fait savoir au Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter ces propositions mais que les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore réunies (C.N.298.2015.TREATIES-XI.B.22). Par conséquent, les amendements adoptés par le Groupe de travail à sa session de 2014 ne seraient considérés comme acceptés que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois courant à partir de l'expiration du délai initial de six mois, le Gouvernement allemand ne présentait pas d'objection aux amendements proposés.

19. Le 17 septembre 2015, le Gouvernement finlandais avait formulé une objection au sujet de la proposition d'amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (C.N.481.2015.TREATIES-XI.B.22). Le secrétariat a confirmé que l'objection n'affectait pas les autres éléments de l'ensemble de propositions d'amendement.

20. Le Groupe de travail a fait observer qu'il était possible de formuler une objection à l'égard d'une proposition d'amendement particulière, sous réserve que ladite proposition d'amendement puisse être examinée indépendamment des autres propositions d'amendement de l'ensemble dont elle faisait partie. Il a recommandé à tous les pays qui souhaiteraient à l'avenir formuler une objection conformément à l'article 18 de contacter préalablement le secrétariat, et a demandé à celui-ci de rédiger une note concernant ces

questions à l'intention des Parties contractantes, tout particulièrement de celles qui ne participaient pas aux travaux du WP.11.

21. Il a été décidé que les prescriptions relatives au débit d'air qui faisaient l'objet de l'objection de la Finlande seraient d'abord examinées par la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF.

### **C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays Parties à l'ATP**

*Document* : Document informel INF.6 (secrétariat).

22. Le Groupe de travail a pris note de la liste actualisée des autorités et stations d'essai officiellement désignées, qui peut également être consultée à l'adresse électronique suivante : <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>.

23. Le Groupe de travail a souligné qu'en cas de doute sur l'authenticité d'une attestation ATP, il était impératif de se mettre en rapport avec l'autorité compétente.

### **D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/6 et Add.1 (secrétariat)  
Documents informels INF.2 (secrétariat) et INF.5 (Espagne).

24. Le Groupe de travail a remercié les 21 pays qui avaient répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP en 2014 et a souligné qu'il était important que toutes les Parties contractantes à l'Accord fournissent des renseignements. Il a pris note des réponses aux questions supplémentaires sur la mise en œuvre de l'ATP figurant dans le document INF.2 et des amendes imposées par l'Espagne pour non-respect de l'ATP (document informel INF.5).

### **E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/4 (secrétariat),  
ECE/TRANS/WP.11/2015/8 (Finlande).

25. Le Groupe de travail a pris note des propositions présentées dans le document du secrétariat visant à créer sur la page Web de celui-ci une base de données contenant les modèles d'attestation, et de la recommandation tendant à ce que les autorités compétentes tiennent à jour sur leurs sites Web respectifs des listes de toutes les attestations délivrées afin que les organismes de contrôle puissent plus facilement vérifier l'authenticité des attestations. La Fédération de Russie a estimé qu'il devrait être fait obligation à toutes les autorités compétentes de présenter une telle liste sur leurs sites Web respectifs.

26. Certains pays se sont opposés à ces propositions et ont énuméré les problèmes qui pourraient se poser eu égard aux règles relatives à la confidentialité des données si les informations en question pouvaient être consultées sur Internet.

27. Dans son document, la Finlande a demandé aux autres pays ce que faisaient leurs services douaniers lorsqu'ils constataient lors de contrôles que des engins ne satisfaisaient pas aux prescriptions de l'ATP. En Finlande, les services douaniers étaient tenus de vérifier que les règles relatives à la température étaient respectées. Si tel était le cas, les engins

pouvaient poursuivre leur route jusqu'à leur destination finale, où les autorités locales de santé étaient alors tenues de vérifier pendant le déchargement que les produits transportés satisfaisaient aux prescriptions en question.

28. Il a été décidé que le secrétariat demanderait aux pays de répondre à un questionnaire sur les procédures, pénalités ou autres mesures appliquées lorsque les prescriptions de l'ATP n'étaient pas respectées.

## **F. Interprétation de l'ATP**

29. Aucun débat n'a été tenu au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **VI. Propositions d'amendement à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Propositions en suspens**

#### **1. Éclaircissements concernant l'expression « immatriculé ou enregistré » dans l'appendice 1 de l'annexe 1**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/14 (Belgique).

30. La Belgique a estimé que, dans l'appendice 1 de l'annexe 1, le mot « enregistré » venant après le mot « immatriculé » ne s'appliquait que si l'engin ne pouvait pas être immatriculé. Le mot « ou » n'impliquait donc pas la possibilité d'un choix. L'idée était que, s'il n'était pas possible d'immatriculer l'engin (cas d'un conteneur, par exemple), celui-ci devait alors être enregistré dans le pays où était établi son propriétaire.

31. Les Pays-Bas ont fait valoir que la proposition nécessitait de mettre en place des mesures transitoires et qu'il n'y était pas tenu compte de la possibilité qu'un engin soit immatriculé dans un pays et enregistré dans un autre. Plusieurs représentants se sont interrogés sur la nécessité de mesures transitoires en la matière et sur la possibilité d'immatriculer un engin dans un pays et de l'enregistrer dans un autre dans le cadre de l'ATP.

32. Un pays a formulé une objection à la proposition et la Belgique a été invitée à établir, en coopération avec les Pays-Bas, une proposition révisée pour la session suivante.

#### **2. Validité des attestations délivrées à des engins fabriqués en vue d'être transférés dans un autre pays**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2014/21 (France)  
Document informel INF.17 (Pays-Bas).

33. La France avait demandé que sa proposition de la session précédente soit maintenue à l'ordre du jour de la soixante et onzième session. Cette proposition visait à autoriser la délivrance d'attestations valides pendant trois mois, qui ne pourraient être renouvelées qu'une seule fois dans le cas d'engins fabriqués en vue d'être transférés dans un autre pays dans lequel existerait une autorité compétente en activité. La France a fait valoir que cette proposition compléterait la décision d'accorder une durée de validité de six mois aux attestations provisoires. La délivrance d'attestations valides pendant six ans aux engins fabriqués en vue d'être transférés dans un autre pays créait des conditions de concurrence déloyales.



34. Plusieurs pays ont appuyé la proposition. Les États-Unis ont estimé que ces attestations devraient être valides pendant six ans si les engins avaient subi avec succès les essais relatifs au coefficient K. Les Pays-Bas ont exprimé le souhait que le texte proposé soit placé à l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1.

35. Il a été décidé qu'un petit groupe réviserait la proposition au cours de la session.

36. L'Allemagne s'est dite opposée à la proposition révisée élaborée au cours de la session (document informel INF.17), estimant que certains pays ne disposaient pas d'une autorité compétente qui pourrait délivrer une nouvelle attestation.

37. Les voix se sont réparties comme suit : 7 pays ont voté pour la proposition (Danemark, Espagne, Finlande, France, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni) et 1 contre (Allemagne).

### 3. Mesure de la surface extérieure des fourgons

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/2 (Royaume-Uni).

38. À la soixante-dixième session, l'Allemagne avait voté contre la proposition, au motif qu'il manquait encore des amendements à apporter au modèle de procès-verbal d'essai. Celui-ci avait fait l'objet de débats à la réunion de 2015 de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF, et une solution avait été retenue quant aux informations à y faire figurer.

39. Le Groupe de travail a adopté la proposition avec quelques modifications (voir annexe I).

### 4. Essai en vue du renouvellement à six et neuf ans des attestations ATP pour les engins non autonomes

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.4 (France)

Document informel INF.16 (Pays-Bas).

40. La France a déclaré qu'elle avait révisé sa proposition en tenant compte des observations formulées en 2014 et que la réunion de 2015 de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF avait appuyé celle-ci.

41. Il a été décidé que la proposition serait remaniée et réexaminée au cours de la session.

42. Le Groupe de travail a adopté la proposition révisée et la disposition transitoire (voir annexe I).

### 5. Essai des engins à températures multiples en service

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/13 (France).

43. La proposition était fondée sur la méthode d'essai des engins frigorifiques autonomes à température unique, à laquelle avait été ajoutée un essai de réversibilité des compartiments permettant de limiter la durée de l'essai tout en lui conservant sa pertinence.

44. Le Groupe de travail a décidé que, dans les tableaux relatifs aux engins à deux ou trois compartiments, l'intitulé « Températures » devait être remplacé par « Température de la classe ». Il a aussi décidé que l'essai devrait être facile à exécuter et peu onéreux.

45. Une tentative d'adoption de la proposition initialement uniquement pour des engins à températures multiples à deux ou trois compartiments a échoué, et l'Allemagne a déclaré qu'il convenait d'apporter d'autres modifications à la proposition.

46. Il a été décidé que la France et l'Allemagne établiraient conjointement une proposition révisée pour la session suivante et que celle-ci devrait d'abord être examinée en détail à la réunion suivante de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF, car il était désormais urgent d'inclure dans l'ATP un essai pour les engins à températures multiples en service.

47. L'Allemagne a souligné qu'il était nécessaire de convenir du marquage des engins à températures multiples avant qu'un accord sur un essai des engins de ce type en service puisse être trouvé.

## **6. Marques d'identification des engins à températures multiples**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/15 (France).

48. La France a proposé d'adopter des prescriptions minimales en matière de marquage et a indiqué que cette proposition avait recueilli l'assentiment de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF. Le marquage devait permettre aux autorités de contrôle de vérifier facilement l'adéquation de l'engin aux marchandises transportées. Il devait permettre en particulier de savoir combien l'engin comptait de compartiments et leurs classes respectives afin de déterminer si les marchandises transportées pouvaient l'être dans le compartiment concerné.

49. Les voix se sont réparties comme suit : 7 pays ont voté pour la proposition (Espagne, France, Italie, Maroc, Pologne, Portugal et Suède) et 3 contre (Allemagne, Belgique et Pays-Bas).

50. Il a été décidé qu'un groupe de travail informel composé de l'Allemagne, de la France et d'autres pays intéressés et présidé par les Pays-Bas établirait une nouvelle proposition pour la session suivante.

## **7. Renvois à des normes dans l'ATP et révision de ces normes**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/20 (Fédération de Russie).

51. Les documents ECE/TRANS/WP.11/2015/18 à 22 ayant été soumis par la Fédération de Russie après la date limite officielle, les services de traduction de l'ONU n'avaient pas été en mesure de les traduire avant la session. Le secrétariat avait donc décidé de traiter les traductions anglaises fournies par la Fédération de Russie comme des documents officiels. La Belgique a fait valoir que, selon le règlement intérieur, en raison de la soumission de ces documents après la date limite officielle et en l'absence de traductions officielles dans toutes les langues de la CEE, le Groupe de travail n'était pas en mesure de traiter ces documents comme des documents officiels sur lesquels il pouvait se prononcer, et devait les traiter comme des documents informels. Cette observation a reçu l'appui du Danemark, de la France et de la Suède. Le Groupe de travail a donc décidé que les propositions pourraient être débattues, mais qu'il ne serait pas possible de prendre une décision officielle les concernant.

52. La proposition russe concernant la révision des normes faisait valoir que les renvois à des normes obsolètes et à des normes nationales dans l'ATP devraient être supprimés. Les normes AMCA et les normes régionales (européennes) EN pourraient être conservées jusqu'à ce qu'elles puissent être remplacées par des normes ISO équivalentes.

53. Il a été souligné que deux des propositions énoncées dans le document avaient déjà été adoptées à la session précédente et figuraient à l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.11/231. Le Groupe de travail a décidé que, aux deuxième et troisième paragraphes de l'appendice 1 de l'annexe 2 de la version russe de l'ATP, l'intitulé russe des normes EN 13486 et EN 12830 devait être corrigé (voir annexe II).

## **B. Nouvelles propositions**

### **1. Accréditation des autorités compétentes**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/12 (France).

54. Dans la proposition qu'elle avait soumise, la France faisait valoir que l'accréditation des autorités compétentes contribuerait à garantir l'impartialité des décisions de certification, le respect des procédures et normes techniques et la compétence des évaluateurs.

55. La majorité des pays étaient opposés à la proposition visant à rendre obligatoire l'accréditation des autorités compétentes selon la norme ISO 17065:2012 (Évaluation de la conformité – Exigences pour les organismes certifiant les produits, les procédés et les services). La Fédération de Russie s'est dite opposée à la proposition au motif que les autorités publiques ne pouvaient pas être accréditées par une tierce partie. Il a également été déclaré que les coûts avaient été sous-estimés et seraient trop élevés pour les autorités compétentes qui ne délivraient qu'un petit nombre d'attestations. La proposition n'a pas été mise aux voix.

### **2. Article 18**

56. Le groupe de travail informel présidé par la Belgique a présenté à nouveau la proposition d'amendement formulée par l'Italie en 2002 et par le Portugal en 2007 pour modifier la règle de l'unanimité énoncée au paragraphe 4 de l'article 18. Il était proposé qu'au moins trois objections soient nécessaires pour entraîner le rejet d'un amendement aux annexes techniques de l'ATP, et que la règle de l'unanimité ne soit maintenue que pour les articles de l'ATP lui-même.

57. Plusieurs pays ont appuyé la proposition, mais le Danemark et le Royaume-Uni ont fait part de leur opposition en faisant valoir qu'il pourrait en résulter une perte de souveraineté sur les questions ayant trait à l'ATP. La Fédération de Russie s'est également prononcée contre les changements proposés.

### **3. Définitions à ajouter à l'annexe 1**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (Pays-Bas)

Document informel INF.13 (Pays-Bas).

58. Afin d'améliorer la compréhension de l'ATP et d'en limiter l'interprétation, les Pays-Bas proposaient d'ajouter des définitions à l'annexe 1. Les définitions figureraient par ordre alphabétique dans chaque langue de publication de l'ATP.

59. Les différentes définitions ont fait l'objet de débats approfondis et des corrections ont été proposées dans chacune des trois versions linguistiques.

60. En dépit de l'appui qu'elles avaient apporté aux travaux sur les définitions, certaines délégations n'ont pas été en mesure d'accepter la proposition sous sa forme actuelle.

61. Le Groupe de travail a prié les Pays-Bas de poursuivre leurs travaux sur les définitions et plusieurs délégations, y compris la Fédération de Russie, ont exprimé leur volonté de participer à ces travaux à l'avenir. Il a été suggéré qu'un projet de texte soit diffusé pour commentaires avant d'être soumis en tant que document officiel. Le Président a proposé que soit dressée la liste des termes à définir afin que l'on puisse vérifier, à la session suivante, si toutes les définitions voulues avaient été établies.

#### 4. Accréditation des stations d'essai

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/11 (France).

62. Plusieurs stations d'essai officielles avaient obtenu l'accréditation de leur activité selon la norme ISO 17025 (Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais). La proposition française faisait valoir que l'évaluation des stations d'essai par une tierce partie garantissait un niveau plus élevé d'harmonisation des pratiques.

63. Le Groupe de travail a rejeté la proposition d'amendement à l'ATP au motif que les coûts avaient été sous-estimés et seraient trop élevés pour les stations d'essai qui n'établissaient qu'un petit nombre de procès-verbaux d'essai.

64. Les voix se sont réparties comme suit : 5 pays ont voté pour la proposition (Espagne, France, Maroc, Pologne et Portugal) et 6 contre (Allemagne, Danemark, États-Unis, Fédération de Russie, Pays-Bas et Royaume-Uni).

#### 5. Modèle n° 10 de procès-verbal d'essai

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/1 (Royaume-Uni).

65. Conformément à l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1, le procès-verbal d'essai d'un engin fabriqué en série est valide pour une durée de six ans, pour les équipements isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques selon les définitions de l'ATP. Pour plus de clarté, le Royaume-Uni proposait de préciser cette information dans le modèle n° 10 de procès-verbal d'essai, comme cela l'était déjà dans les modèles n<sup>os</sup> 2A, 2B, 4A, 4B, 4C, 5 et 6.

66. Le Groupe de travail a adopté la proposition (voir annexe I) et décidé qu'aucune mesure transitoire n'était nécessaire.

#### 6. Suivi et enregistrement de la température des denrées alimentaires réfrigérées

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/21 (Fédération de Russie).

67. Dans sa proposition, la Fédération de Russie faisait valoir que, pour garantir la préservation de la qualité des denrées alimentaires réfrigérées au cours du transport, il importait de définir la plage de températures autorisée et de rendre obligatoire que la température de l'air soit contrôlée à l'intérieur de l'engin utilisé pour le transport de ces denrées.

68. Un pays a estimé qu'il n'était pas nécessaire, pour garantir la sûreté des denrées alimentaires, de définir la limite inférieure de la plage de températures autorisée. En outre, les températures minimales proposées rendraient impossible le transport des viandes réfrigérées à très basse température. Un autre pays s'est opposé à la proposition en raison du coût de l'équipement requis, qui avoisinait les 1 000 euros pour l'enregistreur, auquel il fallait ajouter le coût de l'étalonnage annuel.

69. La Fédération de Russie a été invitée à réviser sa proposition pour la session suivante en tenant compte des observations formulées.

#### 7. Référentiel d'audit des constructeurs d'engins de transport sous température dirigée

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/16 (France).

70. La France avait proposé que les États puissent avoir recours à des audits de la production sur la base d'une procédure qui serait énoncée dans une nouvelle annexe de l'ATP.

71. Certaines délégations n'étaient pas convaincues que cette nouvelle procédure relevât de l'ATP. Les voix se sont réparties comme suit : 2 pays ont voté pour la proposition (France et Pologne) et 5 contre (Allemagne, États-Unis, Fédération de Russie, Maroc et Portugal). La Belgique s'est abstenue.

## 8. Nouvelle annexe relative au transport de fruits et légumes

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/22 (Fédération de Russie).

72. La Fédération de Russie estimait que l'ajout d'une nouvelle annexe à l'ATP indiquant des températures recommandées pour le transport de fruits et légumes frais permettrait de préserver la qualité et la sûreté de ces denrées pendant le transport, élargirait le champ d'application de l'ATP et créerait les conditions préalables nécessaires à l'adhésion de nouvelles Parties contractantes à l'ATP.

73. Le Danemark a fait valoir que l'objectif de l'ATP était de garantir la sûreté des denrées alimentaires, non leur qualité, et que les fruits et légumes ne posaient pas de problème sur le plan de la sûreté. Le Danemark, le Maroc et la Suède se sont déclarés opposés à la proposition. Compte tenu de cette opposition, la Fédération de Russie a estimé que l'annexe devrait être incluse dans le Manuel ATP. Le Danemark a fait remarquer que recommander des températures dans le Manuel ATP ne constituait pas une extension de l'ATP.

74. La Fédération de Russie a été invitée à soumettre une proposition révisée pour la session suivante si elle souhaitait poursuivre ses travaux sur la question.

## 9. Propositions de diverses corrections rédactionnelles

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/5 (secrétariat).

75. Le Groupe de travail a adopté les corrections rédactionnelles proposées par le secrétariat en tenant compte des observations formulées par les Parties contractantes présentes (voir annexes I et II).

76. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à transmettre les propositions d'amendement adoptées figurant à l'annexe I du présent rapport, ainsi que les corrections figurant à l'annexe II, à la Section des traités de l'ONU aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

# VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)

77. Le Groupe de travail a été informé que la dernière version du Manuel ATP était disponible sur le site Web de la Division des transports en anglais, en français et en russe, à l'adresse suivante : [http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp\\_handbook.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html).

## A. Définition des denrées périssables

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/18 (Fédération de Russie)  
Document informel INF.18 (Fédération de Russie).

78. À la soixante-dixième session, un accord général avait été trouvé concernant l'ajout d'une définition des denrées périssables dans un commentaire du Manuel ATP.

79. Plusieurs pays n'étaient pas pleinement satisfaits de la définition proposée, notamment en ce qui concernait les mentions de la « qualité » des denrées périssables.

Deux pays ont proposé que soit utilisée une définition existante, par exemple la définition des denrées périssables du Codex Alimentarius.

80. La Fédération de Russie a présenté plusieurs propositions qui ont été débattues au cours de la session. Le Groupe de travail lui a demandé de soumettre une proposition officielle pour adoption à sa session suivante.

## **B. Mesure de la surface extérieure des fourgons**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/2 (Royaume-Uni).

81. Le Groupe de travail a décidé d'ajouter au Manuel ATP les croquis relatifs aux trois méthodes de mesure de la surface extérieure des fourgons (voir annexe III).

## **C. Surfaces intérieures et extérieures de transfert thermique des wagons ferroviaires**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/19 (Fédération de Russie).

82. Se fondant sur les propositions du Royaume-Uni concernant la mesure de la surface extérieure des fourgons, la Fédération de Russie proposait des méthodes de calcul des surfaces intérieures et extérieures de transfert thermique des wagons ferroviaires autres que les wagons-citernes.

83. La Fédération de Russie a déclaré qu'elle soumettrait une nouvelle proposition sous forme d'ajout au texte du Royaume-Uni relatif aux fourgons une fois que celui-ci aurait été officiellement approuvé et adopté.

84. La Fédération de Russie a également déclaré qu'elle soumettrait, à la session suivante, un document portant sur la fiabilité des essais de mesure du coefficient K.

## **D. Modifications mineures et limitées d'engins produits en série**

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/7 (Finlande)  
Document informel INF.14 (secrétariat).

85. Le Groupe de travail a décidé d'ajouter les observations 1 et 2 (option 1) à l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP visant à mieux préciser le sens des expressions « modifications mineures et limitées » et « volume total d'isolant », estimant que cela pourrait aider à éviter les différences d'interprétation et à empêcher toute concurrence déloyale (voir annexe III). Le Danemark et le Portugal ont voté contre la proposition mais il a été rappelé que 3 voix contre étaient nécessaires pour rejeter une proposition concernant le Manuel ATP.

86. L'observation 3 concernant l'arrondi du coefficient K n'a pas été adoptée.

## **E. Immatriculé ou enregistré**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/14 (Belgique).

87. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de la Belgique visant à ajouter après le paragraphe 1 de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP une observation précisant la signification du membre de phrase « du pays dans lequel l'engin est immatriculé ou enregistré » (voir annexe III).

## VIII. Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)

### A. Accords multilatéraux

*Document* : Document informel INF.7 (secrétariat).

88. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat avait écrit en décembre 2014 aux Ministres des affaires étrangères des Parties contractantes à l'ATP pour leur demander les coordonnées de l'autorité nationale habilitée à signer d'éventuels futurs accords multilatéraux.

89. Au moment de la session, des réponses avaient été reçues des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, États-Unis, France, Géorgie, Irlande, Italie, Luxembourg, Monaco, Ouzbékistan, République tchèque, Serbie et Ukraine.

90. Les autres Parties contractantes à l'ATP ont été invitées à répondre au courrier du secrétariat si elles souhaitaient pouvoir bénéficier d'accords multilatéraux.

### B. Projet de feuille de route

*Documents* : ECE/TRANS/WP.11/2015/9 (EuroMed)  
Document informel INF.4 (EuroMed).

91. Le Groupe de travail a approuvé le projet de feuille de route établi, avec la contribution du secrétariat, par le Projet régional EuroMed « Route, rail et transport urbain », financé par l'Union européenne, qui énonce les principales mesures que doivent prendre les pays souhaitant adhérer à l'ATP et en assurer la pleine mise en œuvre.

92. Il a été mentionné qu'il était difficile pour certaines Parties contractantes à l'ATP de se doter d'une station d'essai et que ces stations d'essai n'étaient pas nécessairement rentables. Le représentant d'EuroMed a indiqué que l'étape 4 relative à la création d'une station d'essai avait été élaborée en partant du principe que les pays membres d'EuroMed appliqueraient aussi l'ATP au transport intérieur de denrées périssables.

## IX. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)

93. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait reçu de la part de Transfrigoroute International, dans le document informel INF.15, les renseignements suivants. Le Règlement (UE) n° 517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés était désormais bien en place mais de nombreuses questions restaient à régler. Les normes de formation des techniciens du secteur des transports avaient été publiées tout récemment et n'avaient pas encore été ratifiées. Il pouvait être à craindre que ces normes ne soient pas appliquées dans l'ensemble des États membres de l'UE, ce qui aurait pour effet de fausser la concurrence. De plus, si l'industrie continuait à utiliser des fluides frigorigènes à potentiel de réchauffement planétaire (PRP) élevé, il était également à craindre que les objectifs de réduction des émissions ne puissent pas être atteints. Au cours de l'année précédente, un des principaux constructeurs d'engins avait introduit le R452A, dont le PRP était inférieur de moitié à celui du R404A, un fluide frigorigène d'usage courant. Il semblait que d'autres constructeurs suivraient son exemple. Il était loin d'être assuré que le secteur des transports choisirait de remplacer les fluides frigorigènes de la classe A1 par des fluides légèrement inflammables de la classe A2L.

94. Le représentant des États-Unis a proposé de communiquer aux membres du Groupe de travail des informations concernant les travaux menés sur la question par l'État de Californie et l'Agence fédérale de protection de l'environnement.

## **X. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document* : ECE/TRANS/WP.11/2015/3 (secrétariat).

95. Le Groupe de travail a adopté son projet de programme de travail pour 2016-2017 (voir annexe IV), après avoir remplacé, au premier alinéa, « préservation de la qualité des denrées périssables » par « conservation des denrées périssables ».

96. Le Groupe de travail a adopté la proposition d'évaluation pour l'exercice biennal 2016-2017, sans supprimer les mots « autres que rédactionnelles » dans l'intitulé du premier indicateur de succès ainsi que l'avait proposé le secrétariat, et en portant l'estimation à 21 (pour tenir compte de la réponse du Maroc au questionnaire) et l'objectif à 24 pour le troisième indicateur de succès (voir annexe V).

97. Le Groupe de travail a adopté son projet de plan de travail pour 2016-2020 (voir annexe VI) moyennant les modifications suivantes :

c) Supprimer « par le Comité européen de normalisation (CEN) » et, dans les résultats escomptés, supprimer « CEN » ;

g) Remplacer deux fois « l'Union européenne » par « les organisations régionales d'intégration économique » ;

i) Supprimer « et de réduire les pertes de produits alimentaires dans les pays en développement dues à des conditions de transport inappropriées » ;

j) Remplacer par « Examen de l'introduction d'une définition des denrées périssables dans le Manuel ATP » et, dans les résultats escomptés, remplacer par « Consensus sur une définition » ;

o) Remplacer par « Examen de la possibilité d'étendre la surveillance de la température de l'air au transport des denrées réfrigérées » ;

s) Remplacer par « Examen de la possibilité de réviser les processus de prise de décisions. Priorité : 1. Résultats escomptés avant la fin de 2016 : Consensus sur la nécessité de réviser les procédures de prise de décisions. ».

## **XI. Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)**

98. Le Groupe de travail a élu M. Telmo Nobre (Portugal) Président et MM. Eric Devin (France) et Kees de Putter (Pays-Bas) Vice-Présidents pour sa soixante-douzième session, prévue en 2016. Il a remercié le Bureau et le secrétariat pour le travail qu'ils avaient accompli et M. de Putter pour avoir assumé la présidence les 8 et 9 octobre.



## **XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. Dates de la soixante-douzième session**

99. Le Groupe de travail a été informé que la soixante-douzième session se tiendrait du 4 au 7 octobre 2016 et que la date limite pour la soumission des documents avait été fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2016.

### **B. Secrétaire**

100. Le Groupe de travail a été informé que M. Smith avait atteint l'âge de départ obligatoire à la retraite à l'ONU et prendrait sa retraite en novembre 2015 après sa dernière session comme secrétaire du Groupe. M. Smith était entré en fonctions à la Division des transports de la CEE en 1997. Il avait d'abord travaillé sur les questions de sécurité routière avant de rejoindre la Section des marchandises dangereuses et cargaisons spéciales en 2007. Le Groupe de travail l'a remercié pour la contribution qu'il avait apportée à ses travaux et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

### **C. Autres questions**

101. Le représentant des États-Unis a indiqué au Groupe de travail qu'il le tiendrait informé sur l'adoption par son pays de la loi intitulée « Sanitary Food Transportation Act » (loi sur l'hygiène du transport de denrées alimentaires).

## **XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)**

102. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante et onzième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe I

### Propositions d'amendement à l'ATP

1. *Annexe 1, appendice 2, paragraphe 1.2*

Ajouter le texte suivant à la fin :

« Pour calculer la surface moyenne de la caisse d'un fourgon, les stations d'essai désignées par les autorités compétentes doivent choisir une des trois méthodes suivantes.

Méthode A. Le fabricant doit fournir les croquis et calculer les surfaces intérieures et extérieures.

On détermine les surfaces  $S_e$  et  $S_i$  en tenant compte des surfaces projetées des caractéristiques de conception spécifiques telles que courbes, ondulations, décrochements pour le passage des roues, etc.

Méthode B. Le fabricant doit fournir les croquis et la station d'essai désignée par l'autorité compétente doit effectuer les calculs en se conformant aux figures<sup>1</sup> et formules suivantes.

$$S_i = (((WI \times LI) + (WI \times LI) + (W_i \times W_i)) \times 2)$$

$$S_e = (((WE \times LE) + (WE \times LE) + (W_e \times W_e)) \times 2)$$

Où :

WI est l'axe des Y de la surface intérieure

LI est l'axe des X de la surface intérieure

$W_i$  est l'axe des Z de la surface intérieure

WE est l'axe des Y de la surface extérieure

LE est l'axe des X de la surface extérieure

$W_e$  est l'axe des Z de la surface extérieure

En utilisant la formule la plus appropriée pour calculer l'axe des Y de la surface intérieure

$$WI = (WIa \times a + WIb \times (b + c/2) + WIc \times c/2) / (a + b + c)$$

$$WI = (WIa \times a/2 + WIb (a/2 + b/2) + WIc (b/2)) / (a + b)$$

$$WI = ((WIb \times b) + (WIb \times c) - ((WIb - WIc) \times c) + (2 \times ((WIb - WIa) \times a))) / (a + b + c)$$

Où :

WIa est la largeur intérieure telle que mesurée au plancher ou entre les décrochements pour le passage des roues

WIb est la largeur intérieure telle que mesurée à la hauteur de l'arête verticale depuis le plancher ou au-dessus des décrochements pour le passage des roues

WIc est la largeur intérieure telle que mesurée au toit

<sup>1</sup> Les figures pertinentes se trouvent dans le Manuel ATP à l'adresse électronique suivante : [http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp\\_handbook.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html).

a est la hauteur de l'arête verticale telle que mesurée à partir du plancher

b est la hauteur telle que mesurée soit entre le point le plus bas de l'arête verticale et le toit ou entre le sommet du décrochement pour le passage des roues et le point le plus haut de l'arête verticale à partir du plancher

c est la hauteur entre le toit et le point b

Ainsi que les deux formules suivantes pour le calcul des axes X et Z de la surface intérieure :

$$LI = ((LIa \times a) + (LIb + LIc) / 2 \times b + (LIc \times c)) / (a + b + c)$$

Où :

LIa est la longueur intérieure telle que mesurée au plancher

LIb est la longueur intérieure telle que mesurée au-dessus des décrochements pour le passage des roues

LIc est la longueur intérieure telle que mesurée au toit

a est la hauteur entre LIa et LIb

b est la hauteur entre LIb et LIc

c est la hauteur entre LIc et le toit

$$Wi = (Wi \text{ arrière} + Wi \text{ avant}) / 2$$

Où :

Wi arrière est la largeur telle que mesurée à la cloison

Wi avant est la largeur telle que mesurée du côté de la ou des porte(s)

On calcule la surface extérieure selon les formules ci-après

$$WE = WI + \text{épaisseur moyenne déclarée}$$

$$LE = LI + \text{épaisseur moyenne déclarée}$$

$$We = Wi + \text{épaisseur moyenne déclarée}$$

Méthode C. Si aucune des solutions ci-dessus n'est jugée acceptable par les experts, la surface intérieure doit être mesurée au moyen des figures et formules de la méthode B.

Le coefficient K doit ensuite être calculé sur la base de la surface intérieure, en prenant l'épaisseur de l'isolant comme égale à zéro. À partir de ce coefficient K, l'épaisseur moyenne de l'isolant est calculée en partant de l'hypothèse que  $\lambda$  pour l'isolant a une valeur égale à 0,025 W/m K.

$$d = S_i \times \Delta T \times \lambda / W$$

Une fois déterminée l'épaisseur de l'isolant, on calcule la surface extérieure et on détermine la surface moyenne. Le coefficient K final est déduit par itération. ».

2. *Appendice 2 de l'annexe 1, modèle du procès-verbal d'essai n° IA*

Après « Volume intérieur total utilisable de la caisse.....m<sup>3</sup> », insérer le texte suivant :

« Méthode employée<sup>1,3</sup>..... Figures utilisées<sup>1,3</sup>..... ».

3. *Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.2*

Après le titre « Engins frigorifiques », insérer le sous-titre « Engins autonomes »

4. *Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.2*

Avant « 6.3 Engins calorifiques », insérer le texte suivant :

« iii) Engins non autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement peut être maintenue à la température de classe, après descente en température et stabilisation, lorsque le régime moteur du véhicule est maintenu à la valeur de ralenti définie par le constructeur (si applicable), pendant une durée minimum de une heure trente minutes.

Si le résultat est satisfaisant, l'engin pourra être maintenu en service comme frigorifique, dans sa classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

iv) Dispositions transitoires pour les engins non autonomes en service :

Dans le cas des engins construits avant le (*ajouter la date d'entrée en vigueur de la présente proposition*), la présente disposition ne s'applique pas. Les engins concernés doivent satisfaire aux prescriptions des alinéas i) ou ii) du présent paragraphe, en fonction de leur date de construction. ».

5. *Annexe 1, appendice 2, modèle de procès-verbal n° 10*

Après « d) Observations... », insérer le texte suivant :

« Selon les résultats des essais ci-dessus, le présent procès-verbal est considéré comme un certificat d'homologation de type au sens de l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP, dont la validité ne peut dépasser une période de six ans, soit la date suivante... ».

6. *Annexe 1, appendice 2, section 6.4, dernier paragraphe*

Remplacer « Le dernier relevé devrait provenir... » par « Le dernier relevé doit provenir... ».

## Annexe II

### Rectification de l'ATP

1. *Annexe 1, appendice 1, paragraphe 1 b)*

*(Ne concerne pas la version française)*

2. *Annexe 1, appendice 2, modèle du procès-verbal n° 3*

*Remplacer « l'expert de la station d'essai agréée (nom et adresse) » par « la station d'essai/l'expert agréé(e) (nom et adresse) »*

3. *Annexe 1, appendice 3A, modèle du formulaire d'attestation de conformité, note de bas de page 10*

*Remplacer « par. 3.2.7 » par « par. 3.2 ».*

4. *Annexe 2, appendice 1, titre*

*(Ne concerne pas la version française)*

5. *Annexe 2, appendice 1, deuxième paragraphe*

*La rectification du titre de la norme EN 13486 ne concerne pas la version française. Dans la version russe, modifier le titre de la norme EN 13486 comme suit :*

*« Прибор проверяется уполномоченной организацией в соответствии со стандартом EN 13486 (Термографы и термометры для транспортировки, хранения и распределения охлажденных, замороженных и глубокой заморозки продуктов питания и мороженого – Периодические поверки). ».*

6. *Annexe 2, appendice 1, troisième paragraphe*

*(Ne concerne pas la version anglaise)*

7. *Annexe 2, appendice 1, troisième paragraphe*

*La rectification du titre de la norme EN 12830 ne concerne pas la version française. Dans la version russe, modifier le titre de la norme EN 12830 pour lire comme suit :*

*« Прибор должен соответствовать стандарту EN 12830 Регистраторы температурные для транспортировки, хранения и распределения охлажденных, замороженных, глубокозамороженных/быстрозамороженных пищевых продуктов и мороженого – Испытания, эксплуатационные характеристики и пригодность к применению). ».*

## Annexe III

### Ajouts au Manuel ATP

1. Ajouter dans le Manuel ATP les croquis relatifs aux trois méthodes de mesure de la surface extérieure des fourgons (ces croquis ne sont pas intégrés au présent rapport en raison de leur volume).

(ECE/TRANS/WP.11/233, par. 81)

2. Ajouter les nouvelles observations suivantes à l'alinéa c) i) du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP :

« Observation 1 :

*“Modifications mineures et limitées” désigne dans ce contexte l’ajout d’accessoires tels que barres d’arrimage de la cargaison, décrochements pour le passage des roues, etc., qui réduisent localement la quantité et l’épaisseur de l’isolant par rapport à l’engin de référence. La réduction d’épaisseur d’ensemble de l’isolant par l’ajout d’une paroi entière ou d’une porte ne doit pas être considérée comme une modification mineure et limitée.*

Observation 2 :

*Le volume total d’isolant doit être calculé par la station d’essai et consigné dans le procès-verbal d’essai comme étant le “volume total d’isolant (de référence)”. Il doit être égal au volume extérieur de la caisse isotherme dont a été déduite l’épaisseur des matériaux de la surface extérieure moins le volume intérieur de la caisse isotherme auquel a été ajoutée l’épaisseur des matériaux de la surface intérieure.*

*Si la surface intérieure d’un engin produit en série ne diffère pas de plus de 20% de celle de l’engin de référence, le volume total d’isolant, dont le 1/100<sup>e</sup> est calculé, doit être corrigé du même pourcentage. ».*

(ECE/TRANS/WP.11/233, par. 85 et 86)

3. Ajouter l’observation suivante au paragraphe 1 de l’appendice 1 de l’annexe 1 :

« Observation

*Cette disposition implique donc que le contrôle doit être effectué dans une station d’essai désignée ou agréée par l’autorité compétente du pays dans lequel l’engin est immatriculé. Lorsque l’engin ne peut pas être immatriculé, ce contrôle est effectué dans le pays où l’engin est enregistré.*

*Dans l’expression “immatriculé ou enregistré”, le mot “ou” ne représente donc pas un choix, mais signifie que, si la nature de l’engin ne permet pas de l’immatriculer (exemple : conteneur), l’engin est alors enregistré dans le pays où le propriétaire de l’engin est établi.*

*La présente observation est également applicable aux autres dispositions qui comportent l’expression “immatriculé ou enregistré”. ».*

(ECE/TRANS/WP.11/233, par. 87)

## Annexe IV

### Projet de programme de travail pour l'exercice biennal 2016-2017

#### Sous-programme 02 – Transport

#### Module 12 Transport des denrées périssables

<i>Description du module (facultatif)</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<p>Les principaux objectifs de ce module sont les suivants :</p> <p>Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à accroître la préservation des denrées périssables lors de leur transport, en particulier au cours des transports internationaux ;</p> <p>Promouvoir la facilitation du transport international des denrées périssables en harmonisant les règles et règlements s'y rapportant ainsi que les procédures administratives et pièces justificatives auxquelles ce transport est soumis ;</p> <p>Développer et mettre à jour l'Accord européen relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), conclu à Genève en 1970 ;</p> <p>Assurer l'harmonisation de l'ATP avec d'autres instruments juridiques pertinents régissant le transport des denrées périssables élaborés dans le cadre d'autres instances ;</p> <p>Principales tâches de la Division des transports durables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer le secrétariat du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) ;</li> <li>• Publier des versions mises à jour de l'ATP (éditions papier et électronique) et du Manuel ATP (édition électronique seulement) ;</li> <li>• Organiser des activités, notamment des ateliers, visant à renforcer la mise en œuvre de l'ATP et à promouvoir l'adhésion de nouveaux États ;</li> <li>• Coopérer avec les gouvernements et d'autres intervenants (organisations intergouvernementales et non gouvernementales) dans le domaine du transport réfrigéré.</li> </ul>	<p>Renforcement et actualisation des prescriptions internationales régissant le transport des denrées périssables</p>

**Produits/activités**

*a) Réunions et documents correspondants*

- 12.1 Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) : soixante-douzième session (4-7 octobre 2016), soixante-treizième session (dates à fixer en 2017) (16 séances).

Rapports des sessions annuelles du Groupe de travail (2); séries de documents concernant notamment les sujets suivants : échange d'informations relatives à l'application de l'ATP ; propositions d'amendement à l'ATP et à ses annexes; propositions d'ajouts au Manuel ATP ; propositions relatives à une éventuelle extension du champ d'application de l'ATP ; programme de travail, évaluation bisannuelle et plan de travail (2).

*b) Publications et autres supports d'information*

- 12.2 Publication de l'édition de 2016-2017 de l'ATP (1).

- 12.3 Mises à jour du Manuel ATP sur le site Web de la Division des transports durables.

*c) Coopération technique*

- 12.4 Activités, notamment d'éventuels ateliers, visant à renforcer l'application de l'ATP, à promouvoir l'adhésion de pays appartenant ou non à la région de la CEE, et à réduire les incidences sur l'environnement du transport réfrigéré ;

- 12.5 Coopération avec d'autres entités actives dans le domaine du transport réfrigéré, notamment l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques, l'Institut international du froid et Transfrigoroute International.



## Annexe V

### Proposition d'évaluation pour l'exercice biennal 2016-2017

<i>Groupe d'activité</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
Transport de denrées périssables	Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables	<p>a) Pourcentage des propositions d'amendement autres que rédactionnelles par rapport au nombre total de propositions d'amendement adoptées par le WP.11</p> <p>Mesures des résultats :            Estimation : 2014-2015 : 50 %            Objectif : 2016-2017 : 60 %</p> <p>b) Nombre total de Parties contractantes à l'ATP</p> <p>Mesures des résultats :            Estimation : 2014-2015 : 49            Objectif : 2016-2017 : 51</p> <p>c) Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP</p> <p>Mesures des résultats :            Estimation : 2014-2015 : 21            Objectif : 2016-2017 : 24</p>

## Annexe VI

### Projet de plan de travail pour 2016-2020

#### Activité 02.11 : TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISABLES

Harmonisation des règlements et des normes concernant le transport international de denrées périssables et facilitation de son fonctionnement

Priorité : 2

Exposé succinct : Examen de l'harmonisation et de la facilitation du transport international des denrées périssables régies par l'Accord ATP et actualisation de ce dernier de manière à suivre les évolutions techniques et écologiques en tenant compte des normes de sûreté et de qualité.

Tâches à accomplir :

#### Activités permanentes

a) Examen des propositions d'amendement à l'ATP de manière à l'actualiser en adéquation avec le progrès technique

Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2017 : Entrée en vigueur des amendements aux annexes de l'ATP et parution de la version récapitulative de l'ATP à titre de publication de l'ONU destinée à la vente.

b) Échange d'informations sur l'application de l'ATP, en vertu de l'article 6

Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Augmentation du nombre de réponses aux questionnaires sur l'application de l'ATP.

c) Suivi de l'avancée de l'élaboration de normes en ce qui concerne les questions relevant de l'ATP

Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Compréhension de l'incidence des nouvelles normes sur l'ATP et des avantages qu'elles pourraient présenter pour celui-ci.

d) Examen des faits nouveaux concernant les nouveaux systèmes réfrigérants et matériaux isolants utilisés pour le transport de denrées périssables

Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018 : Contribution à l'échange de renseignements sur les moyens de réduire les incidences sur l'environnement des engins relevant de l'ATP.

e) Examen des travaux de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF

Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Apporter un appui au travail fait par la sous-commission et tirer parti de l'examen préalable par celle-ci des propositions techniques soumises au Groupe de travail.

- f) Mise à jour du Manuel ATP Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Mise à jour régulière du Manuel en vue de faciliter l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'ATP.

- g) Coopération avec les organisations d'intégration économique régionales sur les questions ayant trait à l'ATP Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2017 : Établissement de contacts avec les organisations d'intégration économique régionales dans les domaines ayant trait à l'ATP.

- h) Examen des activités relatives au transport des denrées périssables Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Utilisation de l'évaluation bisannuelle pour déterminer les domaines dans lesquels il est possible d'apporter des améliorations aux travaux du Groupe de travail.

- i) Promotion de l'ATP auprès des pays qui ne sont pas encore Parties contractantes dans la région de la CEE et en dehors de celle-ci, en vue de promouvoir la sûreté du commerce international des denrées périssables Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Faire mieux connaître les avantages de l'ATP et attirer de nouvelles Parties contractantes.

#### **Activités de durée limitée**

- j) Examen de l'introduction d'une définition des denrées périssables dans l'ATP Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Consensus sur une telle définition.

- k) Examen de propositions d'amendement concernant les engins à compartiments et températures multiples Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Adoption d'une procédure d'essai et de marques d'identification pour les engins à compartiments et températures multiples en service.

- l) Révision de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP en vue de la rendre plus logique et plus claire Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018 : Accord sur la révision de l'appendice 1 de l'annexe 1.

- m) Exclusion des caisses à rideaux latéraux de l'ATP Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Entrée en vigueur de dispositions interdisant de tels engins et de mesures transitoires en vue de leur élimination progressive.

- n) Débat concernant les coefficients K indiqués dans l'ATP pour les engins en service et l'influence du vieillissement sur ces coefficients Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018 : Consensus sur la possibilité d'un compromis entre les différents points de vue sur le sujet.

o) Examen de la possibilité d'étendre le contrôle de la température de l'air au transport des denrées réfrigérées Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Consensus éventuel sur la proposition.

p) Examen de propositions relatives aux essais des engins et dispositifs, y compris les engins non autonomes en service, les engins utilisés à la fois pour la réfrigération et le chauffage et les dispositifs thermiques à gaz liquéfié Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2017 : Entrée en vigueur d'amendements à l'ATP.

q) Examen de la révision des températures des classes pour les engins relevant de l'ATP en tenant compte d'autres normes et règlements relatifs aux denrées alimentaires Priorité : 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Adoption éventuelle de nouvelles températures.

r) Étude des moyens de mesurer la surface extérieure des fourgons dans le but de normaliser la mesure de leur coefficient K Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2017 : Entrée en vigueur d'un amendement à l'ATP.

s) Examen d'une éventuelle révision des procédures de prise de décisions du Groupe de travail Priorité : 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016 : Consensus sur la nécessité de réviser les procédures de prise de décisions.

---