Ordre de méthode

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
DE LA SOUVERAINETÉ
ALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale de l'alimentation **Service des actions sanitaires** **Sous-direction de la sécurité sanitaire des aliments** **Bureau des établissements de transformation et de distribution** **251 rue de Vaugirard** **75 732 PARIS CEDEX 15** **0149554955**	**Instruction technique** **DGAL/SDSSA/2024-698** **17/12/2024**

Date de mise en application : Immédiate
Diffusion : Tout public

Cette instruction abroge :
DGAL/SDSSA/2022-124 du 09/02/2022 : Contrôle des engins de transport terrestre de denrées périssables sous température dirigée
Cette instruction ne modifie aucune instruction.
Nombre d'annexes : 3

Objet : Contrôle des engins de transport terrestre de denrées périssables sous température dirigée

Destinataires d'exécution
DRAAF DAAF DD(CS)PP

Résumé : Cette modification correspond à diverses actualisations, qui concernent notamment la prise en compte des denrées végétales, la suppression des modèles de courriers relatifs à la reconnaissance des centres de tests, désormais publiés sur l'intranet de la DGAL, ou encore la suppression du contenu de la partie 3.1.5.3 Transport des produits de la pêche, ce sujet étant désormais traité par l'instruction technique DGAL/SDSSA/2024-290.

Textes de référence :
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) conclue à Genève le 19 mai 1956
Accord du 1er septembre 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)
Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises

dangereuses par route (ADR)

Règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2002 établissant les principes généraux et les prescriptions générales de la législation alimentaire, instituant l'Autorité européenne de sécurité des aliments et fixant des procédures relatives à la sécurité des denrées alimentaires
Règlement (CE) n° 852/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires
Règlement (CE) n° 853/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant des règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale
Règlement (CE) n° 37/2005 de la Commission du 12 janvier 2005 relatif au contrôle des températures dans les moyens de transport et les locaux d'entreposage et de stockage des aliments surgelés destinés à l'alimentation humaine
Directive 2010/64/UE relative au droit à l'interprétation et à la traduction dans le cadre des procédures pénales
Règlement (UE) n° 517/2014 dit « F-gaz » relatif aux gaz à effet de serre fluorés
Règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.
Règlement (UE) n° 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques
Règlement délégué (UE) 2023/2465 de la Commission du 17 août 2023 complétant le règlement (UE) no 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation applicables aux œufs et abrogeant le règlement (CE) n° 589/2008 de la Commission

Loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques
Ordonnance n° 2019-1110 du 30 octobre 2019 portant adaptation du livre II du code rural et de la pêche maritime au droit de l'Union européenne
.
Décret n° 64-949 du 9 septembre 1964 portant application de l'article L. 214-1 du code de la consommation pour les produits surgelés
Décret n° 2020-1218 du 2 octobre 2020 relatif aux conditions techniques du transport des denrées périssables sous température dirigée
Décret n° 2021-1858 du 28 décembre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la protection contre les organismes nuisibles et de mise en œuvre du régime des contrôles en cette matière
.
Arrêté du 28 juin 1994 relatif à l'identification et à l'agrément sanitaire des établissements mettant sur le marché
Arrêté du 19 mars 1998 relatif à la méthode d'échantillonnage et de mesure pour le contrôle officiel de la température des aliments surgelés destinés à l'alimentation humaine
Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises.
Arrêté du 11 septembre 2003 fixant les mesures de lutte contre la peste porcine africaine
Arrêté du 23 octobre 2009 relatif à la construction et au contrôle des thermomètres destinés à mesurer la température des denrées périssables
Arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux règles sanitaires applicables aux produits d'origine animale et aux denrées alimentaires en contenant
Arrêté du 21 décembre 2009 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de

détail, d'entreposage et de transport de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant
Arrêté du 13 juillet 2012 relatif aux conditions de production et de mise sur le marché de lait cru de bovinés, de petits ruminants et de solipèdes domestiques remis en l’état au consommateur final
Arrêté du 2 février 2015 portant définition de la notion de distribution locale pour l’application du règlement (CE) 37/2005 et abrogeant l’arrêté du 20 juillet 1998 fixant les conditions techniques et hygiéniques applicables au transport des aliments.
Arrêté du 3 avril 2020 abrogeant l'arrêté du 23 juillet 2010 relatif aux règles sanitaires et aux contrôles vétérinaires applicables aux produits d'origine animale provenant d'un autre État membre de l'Union européenne et ayant le statut de marchandises communautaires
Arrêté du 27 novembre 2020 relatif aux conditions techniques du transport des denrées périssables sous température dirigée
Arrêté du 4 novembre 2021 modifiant l'arrêté du 27 novembre 2020 relatif aux conditions techniques du transport des denrées périssables sous température dirigée

Le droit relatif au transport de denrées périssables sous température dirigée trouve son origine à plusieurs niveaux législatifs. A l'échelle pan-européenne, plusieurs accords internationaux signés sous l'égide de l'ONU définissent des règles harmonisées pour le transport terrestre, routier et ferroviaire, à travers le continent. Au sein de l'Union européenne, le paquet hygiène définit des règles de conservation pour certaines denrées, qui s'appliqueront aussi au stade de leur transport. Enfin, au niveau français, les deux sources de droit sont précisées et donnent lieu à deux types de contrôle.

La présente instruction rappelle les exigences réglementaires applicables au secteur des transports routiers de denrées alimentaires et décrit les modalités de mise en œuvre des contrôles des engins utilisés pour ces transports. Elle fait donc le lien entre les obligations de résultats découlant du paquet hygiène et les obligations de moyens introduites par l'accord ATP et sa généralisation en France.

Les points surlignés en gris ont été modifiés par rapport à la version précédente du texte.

1 Sommaire

1 Sommaire 1

2 Définitions 2

3 Obligations des entreprises de transport 3

3.1 Obligations relatives à l'hygiène 3
3.1.1 Obligation de déclaration de l'entreprise 3
3.1.2 Températures de transport des denrées 3
3.1.3 Prévention des contaminations croisées 3
3.1.4 Exigences de traçabilité 4
3.1.5 Dispositions spécifiques à certains transports 4

3.2 Obligations relatives aux performances thermiques des engins de transport 6
3.2.1 Denrées réfrigérées et congelées 6
3.2.2 Liaison chaude 9

4 Contrôles officiels des conditions d'hygiène du transport 9

4.1 Cadres juridiques possibles pour ces contrôles officiels 9
4.1.1 Contrôle en cours de chargement/déchargement 9
4.1.2 Contrôle d'un engin (et de ses conteneurs) sur le domaine public routier 9
4.1.3 Contrôles à destination 10

4.2 Modalités pratiques des contrôles officiels 10
4.2.1 Volet documentaire du contrôle officiel 10
4.2.2 Cas particulier du contrôle officiel des transports de carcasses 11
4.2.3 Modalités de contrôle officiel des températures des denrées surgelées 11

4.3 Suites possibles aux contrôles officiels 12
4.3.1 Suites pénales 12
4.3.2 Consigne des denrées alimentaires 12
4.3.3 Immobilisation d'un engin et mise en fourrière 12
4.3.4 Réexpédition des denrées 12

4.4 Modalités de saisie des contrôles dans RESYTAL 13

5 Contrôle de la conformité des engins aux normes techniques 13

5.1 Principes généraux 13

5.2 Délégation des contrôles de conformité et de la délivrance des attestations 13

5.3 Contrôle de la conformité des engins neufs 14

5.4 Contrôle de la conformité des engins en service par des centres de tests reconnus par les préfets et évalués périodiquement 14
5.4.1 Cadrage préalable du dispositif 14
5.4.2 Reconnaissance du centre de tests 15
5.4.3 Évaluation de la compétence des centres de tests 16
5.4.4 Suites des audits et sanctions 16

5.5 Accès aux données et traitements possibles 17
5.5.1 Données relatives aux personnes physiques 17
5.5.2 Données relatives aux personnes morales 17
5.5.3 Accès aux données par les services de l'Etat 18
Annexe 1 : Tableau récapitulatif des températures de transport de denrées et des engins utilisables pour ces transports 19
Annexe 2 : Récapitulatif des principales infractions 23
Annexe 3 : Modèle d'attestation de conformité (ATP) 24

2 Définitions

Distribution locale : « toute livraison réalisée :

- soit avec des véhicules, disposant d'une attestation officielle de conformité aux règles techniques qui leur sont applicables conformément à l'article R. 231-59-5 du code rural et de la pêche maritime pour le transport de denrées alimentaires surgelées, à des établissements de remise directe au consommateur final ou leur remise directe au consommateur final, dans une zone géographique constituée du département d'implantation de la base de départ de la tournée de livraison, des départements y attenant et des départements limitrophes de ces derniers ;
- soit avec des petits conteneurs réfrigérants[1] d'un volume intérieur inférieur à 2 m^3, disposant d'une attestation officielle de conformité aux règles techniques qui leur sont applicables conformément à l'article R. 231-59-5 du code rural et de la pêche maritime pour le transport de denrées alimentaires surgelées, à des établissements de remise directe au consommateur final ou leur remise directe au consommateur final, dans une zone géographique constituée du territoire national et dans un délai de livraison maximum de vingt-quatre heures. »[1]

NB : les références réglementaires visées dans cet arrêté sont obsolètes ; il faut lire l'article « R. 231-48 » et non « R. 231-59-5 ».

Lettre de voiture : document établi, sur support papier ou électronique, entre un donneur d'ordre (expéditeur, commissionnaire de transport, …) et un transporteur, qui comprend notamment les indications suivantes[2] [3] :

- les noms et adresses complètes de l'expéditeur et du destinataire ;
- le nom et l'adresse du donneur d'ordre ;
- les dates du chargement et du déchargement ;
- la nature et le poids brut de l'envoi ;
- la nature des denrées et leur état physique (frais, congelé, sec, ….) ;
- les températures de conservation des denrées à respecter au cours du transport et aux interfaces de chargement/ livraison.

Lorsque le transport est international, au départ ou à destination de la France, la lettre de voiture doit être conforme au standard défini par la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, dite « CMR ».

Réfrigérant : se dit d'un engin isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, plaque eutectique, glace carbonique, gaz liquéfié, …) autre qu'un équipement mécanique ou à « absorption », permet d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite4.

Rupture de charge : cette notion n'a pas de définition légale mais, selon le dictionnaire Larousse, il s'agit d'une « interruption dans le cycle de transport, soit par changement de véhicule ou de mode de transport, soit par modification du lot ou unité de charge ». En d'autres termes, l'ouverture des portes pour transférer des marchandises d'un véhicule à un autre ou pour charger ou décharger une partie des marchandises constitue une rupture de charge.

[1] Arrêté du 2 février 2015 – article 1
[2] Code des transports – article D 3222-5
[3] Arrêté du 9 novembre 1999 modifié
[4] Accord ATP, annexe 1

Température de classe : température de la caisse dont l'atteinte ou le maintien sont vérifiés lors de l'essai de l'engin neuf ou du test de l'engin en service.

3 Obligations des entreprises de transport

Ces obligations portent sur deux thématiques : l'hygiène des denrées transportées et la performance technique des engins de transport.

Pour clarifier cette distinction, plusieurs modifications rédactionnelles ont été apportées :

- au point 6° du II de l'article L. 231-1 du CRPM, le terme « officiel » a été retiré[5] pour limiter l'usage de cet adjectif aux contrôles découlant du Paquet Hygiène[6] ;
- les articles R. 231-44 à -50 ont été déplacés dans une section 2, distincte de la section 1 intitulée « contrôles officiels ».
- le décret n°2020-1218 du 2 octobre 2020 a supprimé l'adjectif « officiel » des articles R. 231-44 à -50 car l'attestation en question découle de l'accord ATP et non du Paquet Hygiène.

3.1 Obligations relatives à l'hygiène

3.1.1 Obligation de déclaration de l'entreprise

Toute entreprise de transport de denrées alimentaires est considérée comme une « entreprise du secteur alimentaire » au sens du règlement (CE) n° 178/2002. Chaque établissement de transport doit déclarer son activité à la DD(ETS)PP[7 et 8] en vue de son enregistrement dans RESYTAL.

Les entreprises de transport implantées dans d'autres États membres sont soumises à une obligation équivalente auprès de leurs autorités nationales. Hors de l'Union européenne, les obligations peuvent varier d'un pays à l'autre.

3.1.2 Températures de transport des denrées

L'arrêté du 21 décembre 2009 et l'arrêté du 8 octobre 2013 complètent le règlement (CE) n° 853/2004 pour définir les températures de transport de nombreuses denrées. Le tableau de synthèse de ces réglementations est présenté en annexe 1. Toutefois, ces arrêtés autorisent un exploitant à ne pas respecter les températures réglementaires sous réserve que ces modalités alternatives soient décrites :

> « - soit dans des guides de bonnes pratiques d'hygiène et d'application des principes d'analyse des dangers et des points critiques pour les maîtriser (HACCP) validés propres au secteur concerné ;
>
> - soit dans des conditions résultant d'une analyse des dangers validée, argumentée à la lumière des éléments de connaissance, d'expérience et d'historique retenus. »[9]

Ces dispositions ne sont pas applicables aux denrées alimentaires dont les températures de conservation sont définies par le règlement (CE) 853/2004.

3.1.3 Prévention des contaminations croisées

Le règlement (CE) n° 852/2004 définit les conditions générales d'hygiène à respecter lors du transport de denrées. Celui-ci doit notamment « protéger les denrées alimentaires contre toute contamination »[10].

3.1.3.1 Transport simultané

Le transport simultané de denrées alimentaires et d'autres produits est possible sous réserve qu'ils soient

[5] Ordonnance n° 2019-1110 du 30 octobre 2019, article 3
[6] Règlement (UE) 2017/625 du 15 mars 2017
[7] Règlement (CE) n° 852/2004 – article 6
[8] Arrêté du 28 juin 1994 – article 1
[9] Arrêté du 21 décembre 2009 – article 3
[10] Règlement (CE) n° 852/2004 – annexe II, chapitre IV, point 1

« séparés efficacement »[11]. En pratique, la présence simultanée de denrées alimentaires et de sous-produits animaux SPAN de catégorie 3 (denrées à DLC dépassée, produits détériorés lors du renversement d'une palette, …) est possible dans le même camion, sous réserve d'un étiquetage clair et d'une absence de risque de contamination croisée.

De même, l'engin qui s'apprête à livrer une GMS peut transporter simultanément des denrées alimentaires et des marchandises classées dangereuses au sens de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) telles que des boissons alcoolisées, des produits d'entretien, de droguerie ou d'hygiène sous réserve qu'elles soient conditionnées en unités de vente pour l'utilisateur final. »[12]. Naturellement, ce transport doit se faire dans le respect des températures réglementaires de transport des denrées réfrigérées ou congelées.

3.1.3.2 Transport successif et nettoyage intermédiaire de la caisse

Le transport successif de produits non alimentaires et de denrées nécessite « un nettoyage efficace […] entre [les] deux chargements pour éviter le risque de contamination. »[13] Cette obligation est d'autant plus importante que le transport antérieur aura concerné des produits alimentaires ou non alimentaires (par exemple des sous-produits animaux de catégorie C1 ou C2, des produits chimiques, …) susceptibles de créer un danger de contamination croisée. L'efficacité des protocoles de nettoyage-désinfection doit être validée et vérifiée périodiquement.

Dans le cadre de la lutte contre un danger sanitaire mentionné au 3° du I et au 1° du II de l'article L. 201-1 du code rural et de la pêche maritime, des mesures complémentaires à celles détaillées dans la présente instruction peuvent être exigées. Ces dernières sont précisées par arrêté du 24 avril 2024 fixant les règles générales de police sanitaire relatives aux produits d'origine animale issus d'animaux terrestres destinés à la consommation humaine.

Lors de la canicule de l'été 2003, des engins de transport de denrées périssables avaient été affectés exceptionnellement à une utilisation non alimentaire. A l'époque, la réutilisation de ces engins dans le secteur alimentaire avait été conditionnée à un nettoyage selon un protocole-type[14]. Mais, depuis cette date, d'autres solutions de désinfection sont disponibles sur le marché. Le retour de l'engin dans le secteur alimentaire est possible après que l'utilisateur a certifié que l'engin a été désinfecté selon un protocole adapté au risque et couramment appliqué à des engins ou des locaux à vocation comparable.

3.1.4 Exigences de traçabilité

Le règlement (CE) n° 931/2011 définit les exigences de traçabilité, c'est-à-dire « les informations concernant les expéditions de denrées alimentaires d'origine animale [qui doivent être] mises à la disposition de l'exploitant du secteur alimentaire auquel les denrées sont livrées. »

Les points c) et d) d'une part et e) et f) d'autre part distinguent respectivement deux types d'acteurs : les exploitants chez qui les denrées sont physiquement chargées ou livrées et les propriétaires de ces denrées, lorsque ceux-ci sont différents des premiers.

Au stade du transport et de l'entreposage, toutes ces informations ne sont pas forcément disponibles. Le transporteur doit pouvoir identifier son client et les interlocuteurs aux points de chargement et de déchargement des denrées. Si les denrées changent de propriétaire en cours de transport (trading, par exemple), cette information peut ne pas être mise à jour en temps réel sur les documents de transport.

En revanche, l'ensemble des informations définitives relatives au transport des denrées est disponible à l'issue de ce transport, chez l'exploitant où les denrées sont réellement déchargées.

3.1.5 Dispositions spécifiques à certains transports

3.1.5.1 Principe de continuité de la chaîne du froid

Aux termes du règlement (CE) n° 852/2004, « la chaîne du froid ne doit pas être interrompue. Toutefois, il est admis de soustraire [les denrées] à ces températures pour des périodes de courte durée à des fins

[11] Règlement (CE) n° 852/2004 – annexe II, chapitre IV, point 3
[12] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe III, point IV
[13] Règlement (CE) n° 852/2004 – annexe II, chapitre IV, point 5
[14] Note de service DGAL/SDSSA/N2006-8237 du 3 octobre 2006, aujourd'hui abrogée

pratiques de manutention lors de l'élaboration, du transport, de l'entreposage, de l'exposition et du service des denrées alimentaires, à condition que cela n'entraîne pas de risque pour la santé. »[15]

En d'autres termes, une courte rupture de la chaîne du froid peut être acceptable si elle a fait l'objet d'une analyse de risques préalable du donneur d'ordre du transport (couple temps / température maximale prédéfini). En revanche, elle n'est pas acceptable si elle apparaît à l'occasion d'un constat inopiné du chauffeur de l'engin ou de l'inspecteur.

3.1.5.2 Tolérance relative au transport et à la conservation des denrées congelées

L'annexe 1 de l'arrêté du 21 décembre 2009 tolère que « la différence de température n'excède pas + 3 °C en surface, lorsque cela s'avère nécessaire, pour de brèves périodes, lors du chargement-déchargement de ces produits aux interfaces entre l'élaboration, le transport, le stockage et l'exposition des produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant et lors de leur présentation à la vente ».

De même, s'agissant de la conservation et du transport des surgelés, « [la] température [de - 18 °C] peut, pendant le transport et pendant la conservation dans les meubles de vente, subir de brèves variations en hausse n'excédant pas 3 °C. »[16]

Ces deux dispositions ne sont pas applicables aux denrées alimentaires dont les températures de conservation sont définies par le règlement (CE) 853/2004.

Enfin, pour le transport des produits de la pêche congelés (« à l'exception des poissons entiers initialement congelés en saumure et destinés à l'industrie de la conserve »), le règlement (CE) n° 853/2004 tolère « de brèves fluctuations vers le haut de 3 °C au maximum »[17].

3.1.5.3 Transport des produits de la pêche

Les conditions de transport spécifiques aux produits de la pêche sont traitées par l'instruction technique DGAL/SDSSA/2024-290 du 22 mai 2024 relative aux exigences réglementaires concernant les températures de conservation des produits de la pêche.

3.1.5.4 Décongélation en cours de transport

Sur la base d'un avis de l'AFSSA publié en 2006[18], la décongélation pendant le transport de denrées surgelées (steaks hachés, pommes frites, poissons panés, pâtisseries) livrées par une cuisine centrale à ses satellites est acceptable au sein d'un véhicule frigorifique, à une température comprise entre 0 °C et + 4 °C.

Ces denrées en cours de décongélation doivent être identifiées, soit par une étiquette, soit à l'aide du document d'accompagnement (le choix des moyens est laissé aux exploitants), mentionnant :

- en toutes lettres : « en cours de décongélation »,
- la température à laquelle la décongélation doit se faire,
- la date de mise en décongélation : jour + heure,
- la date limite de consommation.

Sur ce dernier point, l'avis donné par l'AFSSA en 2006 préconisait une durée de vie de 24 heures maximum, à partir du début de décongélation, portée à 36 heures « s'il était avéré, par des procédures de traçabilité, que les températures des enceintes réfrigérées ne dépassaient pas +3 °C ».

Il appartient à l'exploitant de tenir compte des préconisations du fabricant (des mentions du type « sans décongélation préalable » figurent sur l'étiquetage de certains produits).

L'analyse des dangers doit prendre en compte toutes les étapes d'un process - et la décongélation pendant le transport en est une - en tenant compte des avis scientifiques disponibles. La détermination de la durée de vie d'un type de produit, en fonction des températures de conservation, est donc sous la res-

[15] Règlement (CE) n° 852/2004 – annexe II, chapitre IX, point 5
[16] Décret n° 64-949 du 9 septembre 1964, article 1, point e
[17] Règlement n° 853/2004, annexe III, section IX, chapitre VIII, 1b
[18] AFSSA – avis du 25 juillet 2006 en réponse à la saisine 2006-SA-0048

ponsabilité de l'exploitant du secteur alimentaire, sur la base de son analyse de dangers validée, complétée par l'historique des autocontrôles.

3.1.5.5 Transport des viandes fraîches d'ongulés domestiques

Conformément au règlement (CE) n° 853/2004, il est possible de déroger à l'obligation de réfrigération des viandes à une température maximale de + 7 °C à cœur à la sortie de l'abattoir et pendant leur transport.

Ces dispositions particulières sont précisées aux points 16 et 17 de la section I de l'annexe V de l'arrêté du 18 décembre 2009 et par l'instruction technique DGAL/SDSSA/2021-391 du 19 avril 2021.

Lors du contrôle d'un engin transportant de telles carcasses, les points susceptibles d'être vérifiés sont présentés plus loin, au point 4.2.2.

3.1.5.6 Dispositions liées aux ESST

Le point III de l'annexe III de l'arrêté du 21 décembre 2009 précise les modalités de transport des carcasses, demi-carcasses, demi-carcasses découpées, quartiers ou morceaux de découpe contenant de l'os vertébral considéré comme matériel à risque spécifié, vers un atelier de découpe agréé, un entrepôt frigorifique agréé, un atelier de boucherie et vers un établissement ne correspondant à aucune de ces trois catégories.

3.1.5.7 Transport de surgelés

Le règlement (CE) n° 37/2005 impose l'enregistrement de la température de l'air dans les moyens de transport des produits surgelés. Cette obligation d'enregistrement n'est toutefois pas requise en distribution locale[19], telle que définie plus haut.

3.1.5.8 Livraison de repas au consommateur final

L'instruction technique annuelle relative à la programmation des inspections classe le transport dans les activités soumises à une programmation obligatoire au sein de la surveillance ponctuelle nationale.

L'analyse de risque locale pourra utilement prioriser les établissements de transport en fonction des quantités de marchandises transportées, de la durée du transport et de la sensibilité des consommateurs livrés.

3.1.5.9 Transport de carcasses de gibier sauvage en poils/plumes

Les conditions de transport spécifiques des carcasses en poils/plumes de gibier sauvage par les chasseurs ou par les collecteurs professionnels sont détaillées par instruction technique DGAL/SDSSA/2024-548 du 01/10/2024.

3.2 Obligations relatives aux performances thermiques des engins de transport

3.2.1 Denrées réfrigérées et congelées

3.2.1.1 Normes techniques de l'accord ATP

En matière de performances techniques, l'accord ATP définit les normes applicables aux engins (véhicules et conteneurs) utilisés pour le transport sous température dirigée de denrées périssables. Ces conditions, initialement applicables aux transports internationaux, sont étendues aux transports nationaux par les articles R. 231-45 et suivants du code rural et de la pêche maritime.

3.2.1.2 Attestation de conformité et marquage des engins

Le respect de ces normes techniques est attesté par 3 éléments :

[19] Règlement (CE) n° 37/2005, article 3

une **attestation de conformité** papier	des **marques d'identification** sur les faces latérales de chaque engin[20] ; bleu pour l'ATP, rouge pour les attestations dites nationales[21] ; mentionnent les caractéristiques de l'engin et l'échéance de validité de l'attestation	une **plaque d'attestation de conformité**, fixée à l'engin de manière permanente et en un endroit bien visible[22] (apposition optionnelle)
voir le modèle en annexe 3		[23]

L'attestation de conformité est délivrée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin est immatriculé ou enregistré. Pour la France, voir § 5.2.

L'apposition d'une plaque d'attestation de conformité est optionnelle. Toutefois, si une plaque d'attestation de conformité est apposée sur l'engin, elle sera acceptée au même titre qu'une attestation de conformité.

Les marques d'identification des engins de transport sont composées de 3 voire 4 lettres représentant les paramètres suivants :

- 1ère lettre : type de production de froid (F pour frigorifique, R pour réfrigérant) ; un engin simplement isotherme n'a pas de lettre caractéristique ;
- 2e lettre : isothermie normale (N) ou renforcée (R) ; les engins de classe A, adaptés au transport des denrées réfrigérées, peuvent être d'isothermie normale (N) ou renforcée (R) ; en revanche, les engins de transport des denrées congelées, de classe B ou C, doivent être d'isothermie renforcée (R).
- 3e lettre : classe de l'engin caractérisant le niveau maximal de température Ti pouvant être atteint et maintenu à l'intérieur de la caisse vide[24]
- 4e lettre : certains marquages font apparaître une quatrième lettre ; il peut s'agir
    - d'un « X » si le groupe frigorifique n'est pas autonome, c'est-à-dire s'il n'a pas de source d'énergie propre et dépend donc du moteur permettant le mouvement du véhicule ou
    - d'un « M » si la caisse est divisée en 3 compartiments ou plus ; l'acronyme qui le précède décrit le compartiment le plus performant.

L'annexe 1 présente les caractéristiques des engins susceptibles d'être utilisés pour le transport de chaque type de denrées.

Depuis le 1er octobre 2020, les règles de marquage des engins multi-compartiments ont évolué comme suit :

- « Dans le cas d'un engin à températures multiples divisé en deux compartiments, le marquage apposé sur l'engin est composé des marques d'identification de chaque compartiment (par exemple : FRC-FRA ou FRC-IR) en commençant par le compartiment situé sur la partie avant et sur la gauche de l'engin.
- Dans le cas d'un engin à températures multiples divisé en trois compartiments ou plus, la marque d'identification ne doit être choisie que pour la classe ATP la plus élevée et complétée de la lettre M (par exemple : FRC-M).

[20] Accord ATP, Annexe 1, appendice 4
[21] Article R. 231-47 du CRPM et article 3 de l'arrêté du 27/11/2020
[22] Accord ATP, Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3 et Annexe 1, appendice 3
[23] Image issue de l'accord ATP, annexe 1, appendice 3, partie B (version du 22 juin 2024)
[24] Accord ATP – annexe 1

Ce marquage est obligatoire pour tous les engins fabriqués après le 1er octobre 2020. Les systèmes de marquage des engins à températures multiples déjà mis en place sur des engins existants peuvent être conservés »[25].

A noter que les caisses isothermes des engins de transport et leur dispositif thermique (le cas échéant) sont munis chacun d'une plaque d'identification apposée par le constructeur, portant les indications minimales listée ci-après[26] :

- pays du constructeur ou lettres utilisées en circulation routière internationale;
- nom ou raison sociale du constructeur;
- type-modèle (chiffres et/ou lettres);
- numéro dans la série; et
- mois et année de fabrication.

Ces plaques d'identification, couramment nommées plaques constructeur, peuvent utilement être consultées en vue de vérifier l'adéquation entre l'engin de transport et l'attestation de conformité présentée (voir §. 4.2.1).

3.2.1.3 Remplacement du fluide frigorigène

Les politiques de préservation de la couche d'ozone et de réduction des émissions de gaz à effets de serre ont imposé l'abandon rapide d'un fluide frigorigène très utilisé jusqu'alors, le R404A[27]. Dans de très nombreux groupes frigorifiques, il a été remplacé par un autre fluide agréé, le R452A, moins impactant pour le climat mais pour lequel les prototypes de groupes n'avaient pas été testés.

Un amendement à l'accord ATP applicable à compter du 6 juillet 2020 autorise cette substitution sous réserve qu'un « groupe frigorifique équivalent » ait été testé avec le nouveau fluide et non chaque modèle précis de groupe. Sur cette base, de nouvelles attestations de conformité sont délivrées, indiquant le fluide de remplacement ainsi que la référence du PV d'essais initial du prototype de groupe.

En pratique, un contrôle approfondi de l'engin peut faire apparaître une incohérence entre le fluide mentionné sur le PV d'essais du groupe et celui mentionné sur l'attestation de conformité. Mais, dans les conditions précisées ci-dessus, celle-ci est acceptable.

3.2.1.4 Dérogation pour les transports de courte durée

L'article R. 231-47 du CRPM permet que certains transports ne soient pas effectués dans des engins respectant les normes de l'accord ATP « lorsque le recours à des engins spéciaux n'est pas nécessaire en raison de la distance parcourue, de conditions climatiques particulières, ou, pour des catégories de produits ayant une inertie thermique suffisante, de la durée du transport. » L'article 4 de l'arrêté du 27 novembre 2020 précise les quatre situations de transports nationaux concernées :

> « a) Le transport réalisé à l'occasion de conditions climatiques rigoureuses avérées, rendant manifestement superflue une production de froid pendant toute la durée du transport ;
>
> b) Le transport de tout aliment à l'état réfrigéré ou congelé, sur une distance depuis le lieu de chargement inférieure à 80 km sans rupture de charge ;
>
> c) Le transport en citerne des laits et crèmes destinés à l'industrie sur une distance depuis le lieu de chargement inférieure à 200 km sans rupture de charge ;
>
> d) Le transport de produits de la pêche congelés d'un entrepôt frigorifique vers un établissement agréé pour y être décongelés dès leur arrivée, en vue d'une préparation, lorsque la distance à parcourir n'excède pas 80 km et lorsque la durée du trajet est inférieure à une heure. »[28].

Pour ces transports, la conformité de l'engin aux normes techniques et, en premier lieu, la présence des marquages caractéristiques sur les faces latérales de la caisse ou de la citerne ne sont pas requises.

---

[25] Accord ATP, annexe 1, appendice 4
[26] ATP, annexe 1, appendice 1, point 5
[27] Règlement (UE) n° 517/2014 dit « F-gaz »
[28] Prescriptions existantes dans l'arrêté du 1er juillet 2008 (article 3) et reprises quasiment à l'identique dans l'arrêté du 27 novembre 2020.

3.2.2 Liaison chaude

Les décrets n° 2020-1218 du 2 octobre 2020 et n° 2021-1858 du 28 décembre 2021 distinguent la notion de liaison chaude du champ de l'accord ATP. L'article 2 de l'arrêté du 27 novembre 2020 fait le lien entre les articles R. 231-44 à -50 du CRPM et les arrêtés du 21 décembre 2009 et du 8 octobre 2013, qui définissent la liaison chaude.

Le décret de 2021 vient de confirmer la possibilité d'utiliser pour ce type de transport des engins « isothermes », en plus des « équipement[s] spécia[ux] calorifique[s] », évoqués jusqu'ici mais pour lesquels il n'existe pas, à ce jour, de protocole de tests réglementaire pour en vérifier la performance.

La norme EN 12571 définit des standards auxquels les conteneurs chauffants peuvent répondre. Elle définit notamment un protocole de test de la performance du conteneur, au cours duquel celui-ci doit maintenir une température intérieure au moins égale à + 65 °C pendant 3 heures, sans ouverture des portes. La certification du conteneur selon cette norme est volontaire, de même que l'utilisation ou non de conteneurs certifiés pour ce type de transport.

Naturellement, la certification éventuelle des conteneurs est indépendante de l'obligation de respecter la température réglementaire tout au long du transport (obligation liée à l'hygiène), température qui peut utilement faire l'objet de contrôles à réception.

4 Contrôles officiels des conditions d'hygiène du transport

4.1 Cadres juridiques possibles pour ces contrôles officiels

Les contrôles officiels peuvent s'effectuer dans deux cadres juridiques distincts selon que le véhicule est en cours de chargement/déchargement ou qu'il roule sur le domaine public.

4.1.1 Contrôle en cours de chargement/déchargement

Si le contrôle porte sur un engin (ou des conteneurs) durant des opérations de chargement/déchargement dans l'emprise ou à proximité immédiate d'un établissement du secteur alimentaire (entrepôt, GMS, IAA, …), il s'exerce dans un cadre de police administrative, comme toute inspection classique[29].

4.1.2 Contrôle d'un engin (et de ses conteneurs) sur le domaine public routier

Si l'engin de transport roule ou est à l'arrêt sur le domaine public routier (ex : parking d'autoroute), le contrôle s'exerce dans un cadre de police judiciaire. Il nécessite une réquisition préalable du procureur de la République et d'y associer le concours d'agents en tenue (police, gendarmerie, douane) pour faire sommer de s'arrêter l'engin[30].

L'opération de contrôle peut être organisée dans le cadre du CODAF (comité opérationnel anti-fraudes) même après que la réquisition a été signée par le procureur de la République, par exemple au profit des contrôleurs des transports terrestres[31] de la DREAL concernée (ou de la DRIEE en Ile-de-France).

En effet, « le fait que le contrôle d'identité révèle des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes »[32].

Lors d'un contrôle routier, la barrière de la langue peut conduire à la nullité de la procédure pénale. Une directive européenne impose aux États membres de « veille[r] à ce que les suspects ou les personnes poursuivies qui ne parlent ou ne comprennent pas la langue de la procédure pénale concernée se voient offrir sans délai l'assistance d'un interprète durant cette procédure pénale devant les services d'enquête et les autorités judiciaires, y compris durant les interrogatoires menés par la police, toutes les audiences et les éventuelles audiences intermédiaires requises. »[33] Si le code de procédure pénale se centre sur

[29] Code rural et de la pêche maritime, article L 231-1 et L231-2
[30] Code rural et de la pêche maritime, article L 205-6
[31] Code rural et de la pêche maritime, article L 205-1 - I
[32] Code de procédure pénale, article 78-2
[33] Directive 2010/64/UE – article 2, point 1 et décret n° 2013-958

les auditions formelles des personnes mises en cause et des victimes[34], il peut être utile d'anticiper ce problème dès le stade du contrôle. L'expérience des inspecteurs du travail (DREETS ou DRIEETS en Ile-de-France) ou de l'URSSAF, parfois confrontés à des travailleurs non francophones, pourra utilement être sollicitée.

4.1.3 Contrôles à destination

L'arrêté du 23 juillet 2010 a été abrogé par un arrêté du 3 avril 2020. Désormais, les contrôles à destination sont intégrés dans le cadre général des contrôles officiels :

Concept antérieur	Nouvelle disposition
Obligation pour l'opérateur de signaler la prochaine arrivée de marchandises	« dans la mesure strictement nécessaire à l'organisation des contrôles officiels, les États membres de destination peuvent exiger que les opérateurs recevant des animaux ou des biens en provenance d'un autre État membre signalent l'arrivée de ces animaux ou biens »[35]
Conservation des informations relatives à la traçabilité	Les obligations de traçabilité sont définies dans le règlement (UE) n° 931/2011 : « les données […] sont mises à jour quotidiennement et sont fournies au moins jusqu'à ce que l'on puisse raisonnablement penser que les denrées ont été consommées. »[36]
Contrôles officiels statistiques non discriminatoires	« Les autorités compétentes effectuent les contrôles officiels de la même manière, tout en tenant compte de la nécessité d'adapter les contrôles aux différentes situations, indépendamment du fait que les animaux ou les biens concernés : a) soient disponibles sur le marché de l'Union, étant originaires soit de l'État membre où les contrôles officiels sont effectués, soit d'un autre État membre »[37]
Réexpédition des marchandises vers l'État membre d'origine	« Lorsque le manquement est établi, les autorités compétentes prennent […] toute mesure qu'elles jugent appropriée pour assurer le respect des règles visées à l'article 1er, paragraphe 2, et notamment, mais pas uniquement, elles […] d) limitent ou interdisent la mise sur le marché, la circulation, l'entrée dans l'Union ou l'exportation des animaux et des biens et interdisent leur renvoi dans l'État membre d'expédition ou ordonnent leur renvoi dans l'État membre d'expédition »[38] Dans ce dernier cas, l'accord préalable de l'autorité compétente de l'État membre d'origine n'est désormais plus requis (cf infra § 4.3.4).

Ces contrôles sont remplacés par l'audit des contrôles à réception réalisé à l'occasion des contrôles officiels dans les entrepôts et les commerces de détail. A ce titre, ils peuvent désormais être saisis dans Resytal et non plus dans SIGAL.

4.2 Modalités pratiques des contrôles officiels

4.2.1 Volet documentaire du contrôle officiel

Les inspecteurs peuvent « se faire remettre copie des documents professionnels de toute nature, quel que soit leur support et en quelques mains qu'ils se trouvent, propres à faciliter l'accomplissement de leur mission »[39].

Les principaux documents concernés sont :

[34] Code de procédure pénale, article D 594 et suivants
[35] Règlement (UE) n° 2017/625 du 15 mars 2017, article 9, point 7
[36] Règlement d'exécution (UE) n° 931/2011 de la Commission du 19 septembre 2011, article 3, point 3
[37] Règlement (UE) n° 2017/625 du 15 mars 2017, article 9, point 6
[38] Règlement (UE) n° 2017/625 du 15 mars 2017, article 138, points 1 et 2.d
[39] Code rural et de la pêche maritime, article L 205-7-I

- la lettre de voiture, telle que définie ci-dessus ;
- la facture, le bon d'enlèvement ou de livraison , qui accompagnent les transports de marchandises[40] sauf si ceux-ci sont « exécutés par des entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale »[41] ;
- le relevé de l'enregistreur de la température de l'air, obligatoire pour le transport de surgelés et corrélé aux données du chronotachygraphe pour les engins de plus de 3,5 t.

Contrôle simultané du respect des conditions techniques du transport

La réalisation du contrôle officiel d'un engin de transport peut conduire l'inspecteur à vérifier le respect des règles découlant des articles R. 231-44 à -50 du CRPM et notamment la présence des pièces décrites au point 3.2.1.2.

Pour les engins immatriculés en France, une simple copie de l'attestation de conformité est admise à bord. En cas de doute sur la validité de la copie produite, « l'administration peut demander de manière motivée par lettre recommandée avec une demande d'avis de réception la présentation de l'original »[42].

Pour les engins étrangers, il convient de vérifier que l'attestation présentée respecte le modèle défini dans l'accord ATP, dont un exemplaire est présenté en annexe 3 avec les mentions à vérifier prioritairement, notamment la concordance entre la date de validité de l'attestation et celle figurant sur les marquages collés sur la caisse, le numéro de la caisse avec celui mentionné sur la plaque constructeur, les noms et adresse de la société de transport avec ceux mentionnés sur le certificat d'immatriculation. Attention, les dates de certains documents internationaux peuvent être mentionnées au format anglais (AAAA-MM-JJ).

Par ailleurs, la classe de l'engin doit être en rapport avec les denrées transportées. L'annexe de l'arrêté du 1er juillet 2008, dont certains éléments faisaient doublon avec l'annexe I de l'arrêté du 21 décembre 2009 a été abrogée mais reprise en annexe 1 de la présente instruction technique. Celle-ci détaille toutes les combinaisons d'engins utilisables pour le transport des différents types de denrées. En résumé, il convient de retenir que les engins dotés d'une isolation normale et marqués « IN » ou « FNA » ne permettent pas de transporter des denrées congelées ni surgelées. La contravention de 5^{e} classe est définie aux points 12 et 13 du I de l'article R. 237-2 du CRPM.

4.2.2 Cas particulier du contrôle officiel des transports de carcasses

S'agissant du transport de viandes fraîches d'ongulés domestiques n'ayant pas atteint une température de + 7 °C à cœur à la sortie de l'abattoir, les modalités de réalisation des contrôles officiels sont détaillées par instruction technique DGAL/SDSSA/2021-391 du 19 avril 2021.

4.2.3 Modalités de contrôle officiel des températures des denrées surgelées

Transposant la directive n° 92-2 du 13 janvier 1992, l'arrêté du 19 mars 1998 définit des protocoles :

- de prélèvements des échantillons à analyser, qui « sont choisis de sorte et en quantité telle que leur température soit représentative des points les plus chauds du stock examiné »[43],
- de mesure de la température dans les denrées, qui consiste à « insérer l'élément thermosensible jusqu'à une profondeur située à 2,5 cm de la surface du produit »[44],
- de mesure de la température en surface des denrées, c'est-à-dire « entre deux couches de paquets »[45].

Naturellement, ces mesures doivent se faire avec un thermomètre conforme à l'arrêté du 23 octobre 2009, c'est-à-dire un thermomètre à jour de ses vérifications périodiques[46].

[40] Arrêté du 9 novembre 1999, article 2
[41] Code des transports, article R 3211-2
[42] Code des relations entre le public et l'administration, articles R 113-10 et R 113-11
[43] Arrêté du 19 mars 1998, article 3
[44] Arrêté du 19 mars 1998, article 2
[45] Arrêté du 19 mars 1998, article 4
[46] Instruction technique DGAL/SDSSA/2021-686 du 13/09/2021

4.3 Suites possibles aux contrôles officiels

4.3.1 Suites pénales

Le constat d'infractions (température de stockage non conforme, défaut d'attestation, falsification d'attestation, …) peut conduire à la rédaction d'un procès-verbal. Un tableau récapitulatif des codes NATINF des infractions et classes de contraventions par domaine d'intervention est mis à jour régulièrement sur Galatée ou sur le site dédié du ministère de la justice[47]. L'annexe 2 liste les principales infractions sanitaires et techniques concernant le secteur du transport de denrées.

4.3.2 Consigne des denrées alimentaires

Les denrées suspectes peuvent être consignées et faire l'objet de prélèvements aux fins d'analyses[48]. La consigne des denrées est prescrite par tout agent de DD(ETS)PP habilité à cet effet et territorialement compétent[49]. S'agissant d'une décision individuelle défavorable, elle est opposable au détenteur des denrées (le transporteur), qu'elle doit désigner explicitement.

Dans le contexte du contrôle d'un engin de transport en bord de route, la décision de consigne peut inclure la prescription de transporter les denrées consignées vers une destination précise. Cette destination est, dans la mesure du possible, celle figurant sur la lettre de voiture correspondant au chargement.

Ce transfert est vu comme le fait de « déterminer les utilisations particulières des denrées alimentaires […] qui, sans être insalubres, ne peuvent être livrées en l'état à la consommation humaine »[50]. La décision d'autoriser ce transport doit donc être prise par un vétérinaire officiel. Inversement, le fait, pour le transporteur « de transporter [des denrées consignées] sans une autorisation délivrée par un agent ayant la qualité de vétérinaire officiel […] est puni de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende. »[51]

Si les denrées consignées ont été transportées en vue de leur consigne dans un entrepôt ou dans un autre établissement du secteur alimentaire, la consigne initiale, prise à l'encontre du transporteur, doit être levée pour autoriser le déchargement des denrées. Une seconde décision de consigne est alors prise, cette fois à l'encontre de l'exploitant de ce site, par la DD(ETS)PP territorialement compétente, qui peut être différente du service ayant intercepté le camion. Une coordination entre les deux DD(ETS)PP concernées est donc indispensable.

Les modèles de consigne et de levée de consigne sont disponibles sur l'intranet qualité de la DGAL.

4.3.3 Immobilisation d'un engin et mise en fourrière

« Lorsque l'auteur d'une infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français ou d'une caution agréée […], le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée au comptable public compétent ou à un agent mentionné à l'article L. 130-4 porteur d'un carnet de quittances à souches une consignation »[52].

Toutefois, les agents relevant du ministère de l'agriculture n'étant pas mentionnés dans cet article, il convient d'associer à cette démarche un agent des douanes ou un contrôleur des transports terrestres de la DREAL (ou DRIEE en Île-de-France).

4.3.4 Réexpédition des denrées

Les denrées introduites sur le territoire national en provenance d'un État membre ou d'un pays tiers peuvent, à la suite d'un contrôle sanitaire défavorable et, le cas échéant, à l'issue d'une période de consigne (cf point 4.3.2 supra), être réexpédiées aux frais de l'opérateur vers le pays d'origine de ces denrées[53 et 54]. Autant que possible, cette réexpédition fera l'objet d'un échange préalable avec le BETD[55].

---

[47] https://natinf.srj.justice.ader.gouv.fr/
[48] Code rural et de la pêche maritime, article L. 231-2-2, point III
[49] Code rural et de la pêche maritime, article L. 205-1
[50] Code rural et de la pêche maritime, article L. 231-2-2, point I, 3°
[51] Code rural et de la pêche maritime, article L. 237-2, point I
[52] Code de la route, article L121-4
[53] Règlement (UE) n° 2017/625 – article 138
[54] Code rural et de la pêche maritime, article L. 236-9 et L. 236-10
[55] betd.sdssa.dgal@agriculture.gouv.fr

4.4 Modalités de saisie des contrôles dans RESYTAL

Le siège ou une antenne de l'entreprise de transport sont enregistrés sur la base de leur numéro SIRET s'ils sont implantés en France ou, s'ils sont implantés dans un autre État membre, sur la base d'un NUMAGRIT correspondant à leur numéro de TVA intra-européenne.

L'engin contrôlé ou, plus largement, une flotte d'engins, sont ensuite saisis comme une unité d'activité de cet établissement, selon les procédures disponibles sur l'espace documentaire de Resytal.

5 Contrôle de la conformité des engins aux normes techniques

La publication successive du décret n° 2020-1218 du 2 octobre 2020 et de l'arrêté du 27 novembre 2020 conduit à retoucher de manière significative cette partie.

5.1 Principes généraux

Comme évoqué au point 3, ce contrôle de conformité ne relève pas des contrôles officiels au sens du Paquet Hygiène mais découle de l'accord ATP et de son extension par décret[56] aux transports sous température dirigée sur le territoire national. En outre, il se limite au transport de denrées réfrigérées et congelées car il n'existe pas de normes techniques réglementairement applicables aux engins utilisés pour la liaison chaude [57].

Pour les engins neufs, le contrôle de conformité est basé sur le test d'un prototype de dispositif thermique ou de caisse/citerne dans une station d'essais déclarée auprès de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (UNECE) et selon les méthodes décrites en annexe de l'accord ATP. En effet, ces rapports d'essais font l'objet d'une reconnaissance internationale permettant de séparer dans l'espace le service de recherche-développement d'une entreprise et son usine de fabrication. Cette dernière fait l'objet d'audits périodiques pour vérifier la fiabilité de sa production en série ou du montage des éléments constitutifs de l'engin.

Les engins déjà en service sont, eux, testés individuellement à 6 et 9 ans dans des centres répartis dans toute la France. Les tests à 12 ans, exceptionnels, doivent être faits en laboratoire (tunnels), comme pour les engins neufs.

Dans les DOM, plusieurs tolérances sont accordées pour le test des engins en service :

1. la variation de la température extérieure sur la durée du test peut être supérieure à +/- 5 °C ;
2. les engins de plus de 12 ans peuvent se voir déclarer conformes sur la base d'un test et non d'un essai en station officielle ;
3. des attestations de conformité nationales peuvent être délivrées si la vitesse de descente en température des engins frigorifiques est légèrement plus lente que les normes fixées dans l'accord ATP.

Enfin, les résultats des essais et des tests basent la délivrance, par l'organisme délégataire, d'une attestation de conformité et le marquage individuel de chaque engin (voir § 3.2.1.2).

5.2 Délégation des contrôles de conformité et de la délivrance des attestations

Le contrôle de la conformité des engins de transport aux normes techniques fixées par l'accord ATP et la délivrance des attestations correspondantes ont été délégués au Cemafroid par arrêté du 2 juin 2008. Ses coordonnées sont les suivantes :

Cemafroid – direction Certification – 5 Avenue des Prés – 94260 Fresnes

autoritecompetenteatp@cemafroid.fr

Cette délégation court jusqu'en juin 2025. La réflexion relative à son renouvellement est en cours et le

[56] Code rural et de la pêche maritime, articles R. 231-44 à R. 231-50

[57] Les engins calorifiques au sens de l'accord ATP sont conçus pour éviter que les denrées transportées dans les régions polaires gèlent dans le camion ; la température de classe est de + 12 °C.

nouveau dispositif sera précisé ultérieurement.

5.3 Contrôle de la conformité des engins neufs

Le contrôle de la conformité des engins neufs est basé sur deux missions déléguées au Cemafroid :

1. l'essai de prototypes dans une station officielle c'est-à-dire, en France, les tunnels d'essais du Cemafroid, à Fresnes (94) et Cestas (33) ; pour cette mission la station d'essais est accréditée au titre de la norme ISO 17025 [58] (laboratoires) ;
2. l'audit des entreprises construisant les dispositifs thermiques, les caisses ou les conteneurs en série ainsi que ceux montant les dispositifs thermiques sur les caisses ; pour cette mission, l'auditeur est accrédité au titre de la norme ISO 17065 [59] (conformité des produits).

En application du II de l'article 3 de l'arrêté du 27 novembre 2020, les attendus des essais et des audits sont décrits dans un référentiel technique visant les constructeurs d'engins neufs et reconnu par le ministre.

5.4 Contrôle de la conformité des engins en service par des centres de tests reconnus par les préfets et évalués périodiquement

L'entrée en vigueur du décret n° 2020-1218 du 2 octobre 2020 et de l'arrêté du 27 novembre 2020 induit une modification significative du statut des centres de tests par rapport à celui décrit dans l'instruction technique DGAL/SDSSA/N2008-8021 du 29 janvier 2008. Elle crée également une nouvelle compétence des DD(ETS)PP et DAAF sur le sujet : à compter du 1er janvier 2021, un centre qui souhaite tester des engins de transport sous température dirigée en service doit, au préalable, avoir été reconnu par le préfet de son département.

La reconnaissance permet au centre de tests d'examiner les engins en service et de transmettre ses données à l'organisme délégataire en vue de la délivrance des attestations de conformité des engins. En contrepartie, le centre de tests se soumet à un processus d'évaluation de sa compétence technique basé notamment sur des audits périodiques.

Les paragraphes qui suivent présentent successivement les étapes nécessaires à la mise en œuvre de ce nouveau dispositif puis les différentes procédures dans lesquelles les DD(ETS)PP et DAAF sont susceptibles d'être impliquées.

Les modèles de courrier afférents sont disponibles sur l'intranet.

5.4.1 Cadrage préalable du dispositif

Les procédures et méthodes à respecter par les centres de tests sont regroupées dans un référentiel d'évaluation technique rédigé et tenu à jour par l'organisme délégataire puis reconnu par la DGAL et publié sur BO Agri.

La DGAL désigne également les fonctionnaires habilités à participer au processus d'évaluation technique, à avoir accès aux locaux des centres de tests et à les auditer. Ces agents doivent, au préalable, avoir été formés aux techniques d'audit et aux méthodes de tests applicables au sein des centres. En pratique, il s'agit des personnes-ressources du réseau « transport-entreposage »[60], dont les coordonnées sont disponibles sur l'intranet[61].

Chaque DD(ETS)PP / DAAF met à jour l'arrêté par lequel le préfet délègue sa signature à son directeur. Selon la volonté du préfet, l'arrêté de délégation de signature pourra viser les décisions de reconnaissance, de suspension et de retrait visées à l'article R. 231-49-1 du code rural et de la pêche maritime.

[58] La norme ISO/IEC 17025 définit les « exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais

[59] La norme ISO/IEC 17065 définit les « exigences portant sur les compétences, la cohérence des activités et l'impartialité des organismes de certification de produits, processus et services ».

[60] Instruction technique DGAL/SDPRAT/2019-810 du 02/12/2019 relative au dispositif national d'expertise vétérinaire et phytosanitaire

[61] https://intranet.national.agriculture.rie.gouv.fr/reseau-de-personnes-ressources-a16178.html

5.4.2 Reconnaissance du centre de tests

5.4.2.1 Régime général

Le centre de test intéressé adresse sa demande à la DD(ETS)PP ou à la DAAF de son département au moyen du formulaire annexé au référentiel d'évaluation technique et accompagné des pièces justificatives requises. En particulier, le formulaire précise si la reconnaissance demandée porte sur le test de véhicules[62], sur le tests de petits conteneurs, éventuellement traités par lots, ou sur le test des deux types d'engins. Le cas échéant, la modification de ce paramètre nécessite le dépôt d'une nouvelle demande de reconnaissance car les protocoles de tests des deux types d'engins sont différents.

La DD(ETS)PP / DAAF accuse réception du dépôt de chaque dossier et le transmet dans les meilleurs délais à l'organisme délégataire.

L'organisme délégataire analyse la complétude et le fond du dossier. L'absence d'une pièce indispensable à l'instruction du dossier fait l'objet d'une demande formelle qui suspend le délai d'instruction dans l'attente de la réponse du candidat. A défaut de réponse dans un délai d'un mois et après une relance accordant un délai supplémentaire de 15 jours, l'organisme délégataire peut proposer au préfet de clore l'instruction en rejetant la demande.

La réception des compléments conduit l'organisme délégataire à définir la date de l'audit initial. Une fois celui-ci réalisé, le candidat répond aux éventuelles non-conformités critiques identifiées dans le rapport d'audit, ce qui relance une nouvelle fois le délai d'instruction.

L'organisme délégataire analyse ces réponses, consulte l'instance de concertation avec les usagers et transmet son avis à la DD(ETS)PP / DAAF.

La DD(ETS)PP / DAAF signe la décision et l'adresse au candidat, au BETD et à l'organisme délégataire, qui mettent respectivement à jour la page internet dédiée et la base de données de gestion des attestations. Cette décision est publiée au recueil des actes administratifs.

L'ensemble de cette procédure doit être conduite en 4 mois hormis les deux périodes de suspension du délai d'instruction évoquées plus haut (demande de compléments au dossier puis réponses aux éventuelles non-conformités identifiées lors de l'audit). Passé ce délai, le silence gardé par la DD(ETS)PP ou la DAAF vaut décision d'acceptation [63].

5.4.2.2 Reconnaissance au bénéfice des droits acquis

Les centres de tests déjà habilités par le Cemafroid au 31 décembre 2020 pouvaient être reconnus selon une procédure simplifiée pendant deux mois suivant la publication de l'arrêté du 27 novembre 2020.

Cette procédure n'est plus d'actualité au jour de la publication de la présente version de cette instruction technique.

5.4.2.3 Modifications du dossier de demande de reconnaissance

Le centre de tests est tenu d'informer la DD(ETS)PP / DAAF des changements intervenus par rapport à la situation décrite dans son dossier de demande de reconnaissance.

Si un organisme délégataire a été désigné, ces éléments lui sont transmis. Il apprécie l'impact de ces modifications, notamment en matière d'indépendance des opérateurs de tests, et l'opportunité de demander le dépôt d'une nouvelle demande de reconnaissance.

Le cas échéant, l'organisme délégataire prend contact avec la DD(ETS)PP / DAAF pour organiser le dépôt d'une nouvelle demande de reconnaissance par le centre de tests.

5.4.2.4 Abrogation de la reconnaissance à la demande du centre de tests

Le centre de tests qui souhaite arrêter son activité en informe le préfet (DD(ETS)PP ou DAAF).

La décision d'abrogation de la reconnaissance prend effet deux mois après la demande. Durant cette période, le centre reste tenu de répondre à toute demande d'information émanant du ministre ou de

[62] L'article L. 110-1 du code de la route inclut les remorques dans la notion de véhicule.
[63] Article R. 231-49-2 du CRPM

l'organisme délégataire et relative aux tests réalisés depuis le dernier audit du centre.

5.4.3 Évaluation de la compétence des centres de tests

5.4.3.1 Principe général

« Chaque centre de test reconnu fait l'objet d'un audit au moins tous les 18 mois »[64]. Cet audit périodique est conduit aux frais du centre de tests[65]. Le refus de se soumettre à cet audit de suivi conduit au lancement d'une procédure de suspension de la reconnaissance par la DD(ETS)PP ou la DAAF[66].

En règle générale, l'audit est réalisé par un auditeur de l'organisme délégataire pour vérifier le respect :

1. des exigences relatives au système qualité du centre (habilitation individuelle des opérateurs, respect des critère d'indépendance de ces opérateurs, archivage et traçabilité des dossiers, …),
2. des méthodes de tests décrites dans le référentiel d'évaluation technique (voir § 5.4.1), notamment par l'examen d'un échantillon de dossiers de tests tirés au hasard,
3. des règles d'utilisation de la base de données de gestion des attestations de conformité décrites dans le règlement de service publié par l'organisme délégataire.

Si un désaccord naît entre le centre de tests et l'organisme délégataire quant à la composition de l'équipe d'audit, le préfet peut être amené à trancher. Cette situation, exceptionnelle, pourra utilement être gérée en lien avec le BETD.

L'audit étant réalisé aux frais du centre de tests, celui-ci doit signer le devis de l'organisme délégataire avant la programmation effective de l'audit. Si le centre de tests refuse ce devis, l'organisme délégataire informe le préfet, qui engage une procédure de retrait de la reconnaissance (voir § 5.3.7).

Par courtoisie, l'auditeur avertit la DD(ETS)PP / DAAF de la date retenue pour l'audit de chaque centre.

5.4.3.2 Audit des centres organisés en réseau

Lorsque les centres de tests sont supervisés par une tête de réseau reconnue par la DGAL, certains audits périodiques peuvent être réalisés par la tête du réseau. Le référentiel d'évaluation technique définit les modalités du contrôle assuré par l'organisme délégataire sur la tête du réseau.

5.4.3.3 Audit par les personnes-ressources DGAL

Chaque personne-ressource du réseau « transport-entreposage » peut conduire un audit inopiné et ciblé dans tout centre de tests reconnu. Par courtoisie, elle avertit la DD(ETS)PP / DAAF de la date retenue pour cet audit. Pour ce faire, elle est l'objet d'une décision ministérielle de reconnaissance qui lui donne, pour cette mission, une compétence nationale[67].

5.4.4 Suites des audits et sanctions

Lorsque les réponses apportées par le responsable du centre de tests aux non-conformités critiques, c'est-à-dire celles « qui induisent un risque pour la fiabilité des résultats des tests effectués »[68], ne sont pas satisfaisantes, l'organisme délégataire ou la personne-ressource qui a conduit l'audit propose au préfet du département concerné de suspendre voire de retirer la reconnaissance du centre.

La première étape consiste alors à lancer une procédure contradictoire[69]. Cette procédure est menée en lien avec le BETD et l'organisme délégataire, qui analyse les réponses du centre de tests.

Si ces réponses sont toujours insatisfaisantes, des décisions de suspension ou de retrait de la reconnaissance peuvent être prises par le préfet.

---

[64] Arrêté du 27 novembre 2020, article 26, point 1
[65] Arrêté du 27 novembre 2020, article 18, point 6
[66] Arrêté du 27 novembre 2020, article 23
[67] Arrêté du 27 novembre 2020, article 24, 1er alinéa
[68] Arrêté du 27 novembre 2020, article 26, point II
[69] Code des relations entre le public et l'administration, article L. 121-1

5.5 Accès aux données et traitements possibles

Dans le cadre de leurs missions, l'organisme délégataire et les centres de tests reconnus collectent en permanence des données relatives à des personnes physiques (nom et coordonnées des interlocuteurs) et à des personnes morales (coordonnées des entreprises, activité, caractéristiques des engins et des équipements, nombre d'engins mis en circulation, …). Ces données sont protégées par des réglementations différentes, résumées ici.

5.5.1 Données relatives aux personnes physiques

Le règlement général sur la protection des données (RGPD)[70] vise les données à caractère personnel, définies comme « toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable » et précise le cadre que doit respecter tout traitement, défini comme « toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données ou des ensembles de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction. » En pratique, ces données se limitent aux informations relatives aux contacts (responsable d'établissement, opérateurs de tests ou de saisie, …) que l'organisme délégataire a dans chaque entreprise voire administration partenaire.

Le IV de l'article R. 231-49 du CRPM prévoit explicitement que le responsable du traitement de ces données est le ministre, l'organisme délégataire étant son sous-traitant au sens du règlement suscité.

Au stade de la conception et des évolutions de la base de données de gestion des attestations, les modalités de saisie, d'enregistrement et de conservation sont validées par la DGAL. En particulier, elles respectent le principe de transparence défini à l'article 12 du RGPD : chaque personne physique doit être informée des données enregistrées qui la concerne.

Au quotidien, ces données peuvent faire l'objet d'accès (articles 13 à 15), de rectification (article 16) et d'effacement (article 17) à la demande de la personne concernée. Les traitements autorisés par la DGAL se limitent à :

a) l'enregistrement des informations dans la base de données de gestion des attestations de conformité ;
b) la définition de groupes de personnes physiques en vue de leur adresser des messages d'information ciblés (listes de diffusion) ; cette typologie doit être liée aux missions de l'organisme délégataire (exploitants de centres de tests, constructeurs ou monteurs de dispositifs thermiques, carrossiers, …) ;
c) la communication ponctuelle, à la demande d'un tiers, des coordonnées d'une personne physique travaillant chez un autre usager du service ; le cas échéant, cette communication est réalisée à titre gratuit ;

En revanche, tout traitement à des fins de prospection, tout profilage et toute cession de données en masse, à titre gratuit ou payant sont interdits.

5.5.2 Données relatives aux personnes morales

Au-delà des informations courantes de contact, les données relatives aux caractéristiques des prototypes, aux nombres d'engins mis en circulation … sont protégées par le secret des affaires, « lequel comprend le secret des procédés, des informations économiques et financières et des stratégies commerciales ou industrielles »[71]. Les documents administratifs y afférant ne sont communicables qu'à l'intéressé. A ce titre, chaque entreprise a accès aux procès-verbaux d'essais, aux demandes d'attestations et aux attestations en vigueur qui la concernent.

Conformément à l'article 12 de l'arrêté du 27 novembre 2020, la communication de documents administratifs à des tiers respecte les règles relatives au secret des affaires définies par la CADA[72]. Celle-ci peut, au besoin, être consultée.

La publication de toute autre information est soumise au secret statistique, tel que défini par des textes

[70] Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016
[71] Code des relations entre le public et l'administration, article L. 311-6
[72] https://www.cada.fr/administration/la-protection-des-secrets-prevus-par-la-loi

européens et français, dont la loi n° 51-711 du 7 juin 1951. Le guide du secret statistique, publié par l'INSEE[73], résume ces dispositions et les complète avec les décisions du conseil national de l'information statistique et du directeur général de l'INSEE. Ce guide prévoit notamment que pour les tableaux fournissant des données agrégées sur les entreprises, la règle est la suivante :

1. aucune case du tableau ne doit concerner moins de trois unités (décision du 13 juin 1980 du directeur général de l'Insee) ; en matière de données sociales, cet effectif minimal est porté à cinq et en matière fiscale à 11 ;
2. aucune case du tableau ne doit contenir de données pour lesquelles une entreprise représente plus de 85% du total (règle de diffusion définie le 7 juillet 1960 par le Comité de coordination des enquêtes statistiques, prédécesseur du CNIS, Conseil National de l'Information Statistique).

Des dérogations peuvent être accordées pour les besoins de la recherche ou la réalisation d'études selon des procédures comparables à celles qui permettent l'accès aux données individuelles issues d'enquêtes statistiques. L'avis de l'organisme délégataire, du ministre (DGAL et/ou service des statistiques du ministère) voire du comité du secret statistique[74] est sollicité. Dans tous les cas, le demandeur s'engage à respecter la confidentialité des données communiquées et les règles de secret applicables à la source. Il peut être mis en place un dispositif d'accès sécurisé aux données, à distance ou sur place.

5.5.3 Accès aux données par les services de l'Etat

Aux termes de l'article R. 231-49-3 du CRPM, « les informations relatives aux missions déléguées détenues par l'organisme délégataire et les centres de tests reconnus sont communiquées aux agents habilités des services du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des armées, de l'agriculture, de la consommation et des douanes qui en font la demande pour l'exercice de leurs contrôles. »

En pratique, les DD(ETS)PP et DAAF sont invitées à contacter la personne-ressource du réseau « transport-entreposage » compétente, familiarisée à l'extraction des données recherchées. La carte et les coordonnées des personnes-ressources sont disponibles sur l'intranet[75].

Vous voudrez bien me tenir informée de toute difficulté dans l'application de la présente instruction.

Vanessa HUMMEL-FOURRAT

Sous-directrice de la sécurité sanitaire
des aliments

[73] https://www.insee.fr/fr/information/1300624
[74] Loi n° 51-711 du 7 juin 1951, article 6 bis
[75] https://intranet.national.agriculture.rie.gouv.fr/reseau-de-personnes-ressources-a16178.html

Annexe 1 : Tableau récapitulatif des températures de transport de denrées et des engins utilisables pour ces transports

Le tableau qui suit remplace l'annexe à l'arrêté du 1er juillet 2008, abrogé par l'arrêté du 27 novembre 2020. Les trois premières lettres du marquage sont reprises dans la partie droite du tableau suivant. Si l'engin peut être utilisé pour le transport d'une denrée, la marque est inscrite dans la case correspondante ; inversement, les cases vides signalent l'impossibilité de transporter la denrée dans un engin de ce type.

Denrée	Température réglementaire	Tolérance éventuelle Ou commentaire	Engin utilisable pour ce transport (chaque ligne ci-dessous correspond à une lettre de la marque d'identification)									
			Engins réfrigérants (R)				Engins frigorifiques (F)					
Isothermie de la caisse			*N / R*	*N / R*	*R*	*R*	*N / R*	*R*	*R*	*N / R*	*R*	*R*
Classe			*A*	*D*	*B*	*C*	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*
T°C de classe			*7 °C*	*0 °C*	*-10°C*	*-20°C*	*0 °C*	*-10°C*	*-20°C*	*0°C*	*-10°C*	*-20°C*
Temp intérieure variable (var.) ou fixe			*var*	*var*	*var*	*var*	*var*	*var*	*var*	*fixe*	*fixe*	*fixe*
Transport à chaud												
Plats cuisinés livrés en liaison chaude	≥ + 63°C	Aucune tolérance[76]	Non concerné par l'ATP				Non concerné par l'ATP					
Transport à température ambiante												
Œufs (toutes espèces)		Température « optimale », de préférence constante[77]	Non concerné par l'ATP				Non concerné par l'ATP					
Transport de denrées réfrigérées												
Carcasses en poils/plumes de gibier sauvage	≤ + 4°C (petit gibier sauvage refroidi)	Transport immédiat après l'action de chasse jusqu'à l'établissement destinataire en charge du refroidissement des viandes		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
	≤ + 7°C (grand gibier sauvage refroidi)			RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Lait cru – Colostrum (du point de collecte à l'établissement de destination)	≤ + 6 °C[78]	Trajet transfrontalier sauf si traitement immédiat à l'arrivée		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
	≤ + 10°C[79]	Trajet vers l'établissement de destination < 200 km en France	Dispense[80]				Dispense					
	≤ + 10°C[81]	Trajet vers l'établissement de destination ≥ à 200 km	RNA RRA	RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		

[76] Arrêté du 21 décembre 2009
[77] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, section X, chapitre I
[78] Accord ATP – annexe 3
[79] Règlement (CE) n° 853/2004, annexe III, section IX, chapitre I, point II.B.3
[80] Arrêté du 27 novembre 2020, article 4, point c
[81] Règlement (CE) n° 853/2004, annexe III, section IX, chapitre I, point II.B.3

	> + 10 °C[82]	Trajet vers la laiterie < 200 km[83] ET si le lait est traité dans les 2 h suivant la traite	RNA RRA				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
	> + 10 °C[84]	Pour des impératifs technologiques de fabrication et sur autorisation de la DGAL ou de la DDPP	RNA RRA				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Lait cru – Colostrum (hors collecte)	≤ + 10° C	Trajet entre 2 établissements < 200 km	Dispense				Dispense					
	≤ + 10° C	Trajet entre 2 établissements > 200km	RNA RRA	RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Lait cru (remis en l'état au consommateur)	≤ + 4 °C[85]	Le lait est conditionné à la ferme (art 6) ; les bouteilles peuvent ensuite être transportées au froid.		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Tout autre produit laitier (lait pasteurisé, produits laitiers frais[86] , …)		Définie par le fabricant ou le conditionneur[87]	selon la température visée				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Œufs de *Gallus gallus*	Possibilité de transport < + 5 °C	Le qualificatif de « réfrigéré » est acquis si la durée de transport <+5°C dépasse 24h[88]		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Œufs liquides (à partir d'œufs de toutes espèces)	≤ + 4°C[89]	Si la transformation n'est pas effectuée immédiatement après le cassage, cette période d'entreposage avant transformation à 4 °C ne doit pas dépasser 48 heures		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Ovoproduits, à partir d'œufs de toutes espèces, à l'exception des produits UHT	≤ + 4°C[90]			RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Préparations culinaires élaborées à l'avance	≤ + 3°C[91]			RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		

[82] Règlement (CE) n° 853/2004, annexe III, section IX, chapitre I, point II.4
[83] Arrêté du 27 novembre 2020, article 4
[84] Règlement (CE) n° 853/2004, annexe III, section IX, chapitre I, point II.4
[85] Arrêté du 13 juillet 2012, article 5
[86] Accord ATP – annexe 3
[87] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I
[88] Règlement (UE) n° 2023/2465 - article 4, point 2 ; Les œufs « réfrigéré » ne peuvent plus être considérés de catégorie A. Ils ne peuvent donc plus être vendus au consommateur en l'état. Ils deviennent des œufs de catégorie B, destinés à des établissements agréés de production d'ovoproduits.
[89] Règlement (CE) n° 853/2004, annexe III, section X, chapitre II, point III.7
[90] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I
[91] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I et Arrêté du 8 octobre 2013 – annexe I

Produits de la pêche frais, produits de crustacés et mollusques cuits réfrigérés, cuisses de grenouilles fraîches, non transformées	Sous glace ou à T° de la glace fondante (0 à + 2°C)	L'utilisation d'un engin isotherme (IN ou IR) est possible si la quantité de glace au contact du poisson est suffisante pour jouer le rôle d'eutectique		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Produits de la pêche transformés, non stables à température ambiante		Température fixée sous la responsabilité du fabricant ou conditionneur	selon la température visée				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Produits végétaux préparés ou transformés		Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur[92]	selon la température visée				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Viandes de boucherie et de gibier ongulé (élevage ou sauvage)	≤ + 3°C (abats)	Transport de carcasses de demi-carcasses, de quartiers et de demi-carcasses découpées en un maximum de trois morceaux de gros d'animaux des espèces bovine, porcine, ovine et caprine à des températures supérieures à + 7°C en tout point conformément aux dispositions du règlement (UE) n°853/2004[93]		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
	≤ + 7°C (autres viandes)		RNA RRA	RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Viandes de volaille, de lagomorphes, de ratites, et de petit gibier	≤ + 4°C	Transport (d'une durée < 2 h) de foies ou carcasses de palmipèdes gras à + 10 °C maxi[94]		RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Viandes hachées, VSM	≤ + 2°C[95]			RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Viandes (préparations de …)	≤ + 4°C[96]			RND RRD			FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Autres denrées alimentaires très périssables ou périssables		Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur[97]	selon la température visée				FNA FRA	FRB	FRC	FND FRD		
Transport de denrées congelées													
Glaces et crèmes glacées	≤ - 18°C[98]					RRC			FRC			FRF

[92] Arrêté du 8 octobre 2013 – annexe I et Accord ATP – annexe 3
[93] Arrêté du 18 décembre 2009 – annexe V, section I, point 18
[94] Instruction technique OFFA 2018-804 – paragraphe III.2
[95] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, section V, chapitre III
[96] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, section V, chapitre III
[97] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I
[98] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I

Préparations culinaires élaborées à l'avance	≤ - 12°C[99]					RRC			FRC			FRF
Produits végétaux congelés	≤ - 12°C[100]					RRC			FRC			FRF
Produits de la pêche congelés	≤ - 18°C	Brèves fluctuations de + 3°C tolérées[101]				RRC			FRC			FRF
Produits de la pêche congelés	≥ -18 °C	Transport d'un entrepôt vers un établissement agréé pour y être décongelé dès leur arrivée en vue d'une préparation et si le trajet n'excède pas 50 km ou 1 heure de trajet, avec l'accord de la DD(ETS)PP [102]				RRC			FRC			FRF
			si le trajet n'excède pas 80 km et 1 heure : Dispense[103]				si le trajet n'excède pas 80 km et 1 heure : Dispense					
Produits de la pêche congelés	≥ -18 °C	Transport vers un établissement agréé, sur une distance maximale de 50 km ou 1 heure de trajet, avec l'accord de la DD(ETS)PP				RRC			FRC			FRF
Poissons entiers initialement congelés en saumure et destinés à l'industrie de la conserve	≤ - 9°C[104]				RRB	RRC		FRB	FRC		FRE	FRF
Produits végétaux congelés	≤ - 12°C[105]					RRC			FRC			FRF
Viandes hachées, VSM, Préparation de viandes	≤ - 18°C[106]					RRC			FRC			FRF
Autres denrées alimentaires congelées	≤ - 12°C					RRC			FRC		FRE	FRF

[99] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe I
[100] Arrêté du 8 octobre 2013 – annexe I
[101] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, section VIII, chapitre VIII
[102] Arrêté du 21 décembre 2009 – annexe III
[103] Arrêté du 27 novembre 2020, article 4, point d
[104] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, Section VIII, chapitres VII et VIII
[105] Arrêté du 8 octobre 2013 – annexe I
[106] Règlement (CE) n° 853/2004 – annexe III, Section V, chapitre III

Annexe 2 : Récapitulatif des principales infractions

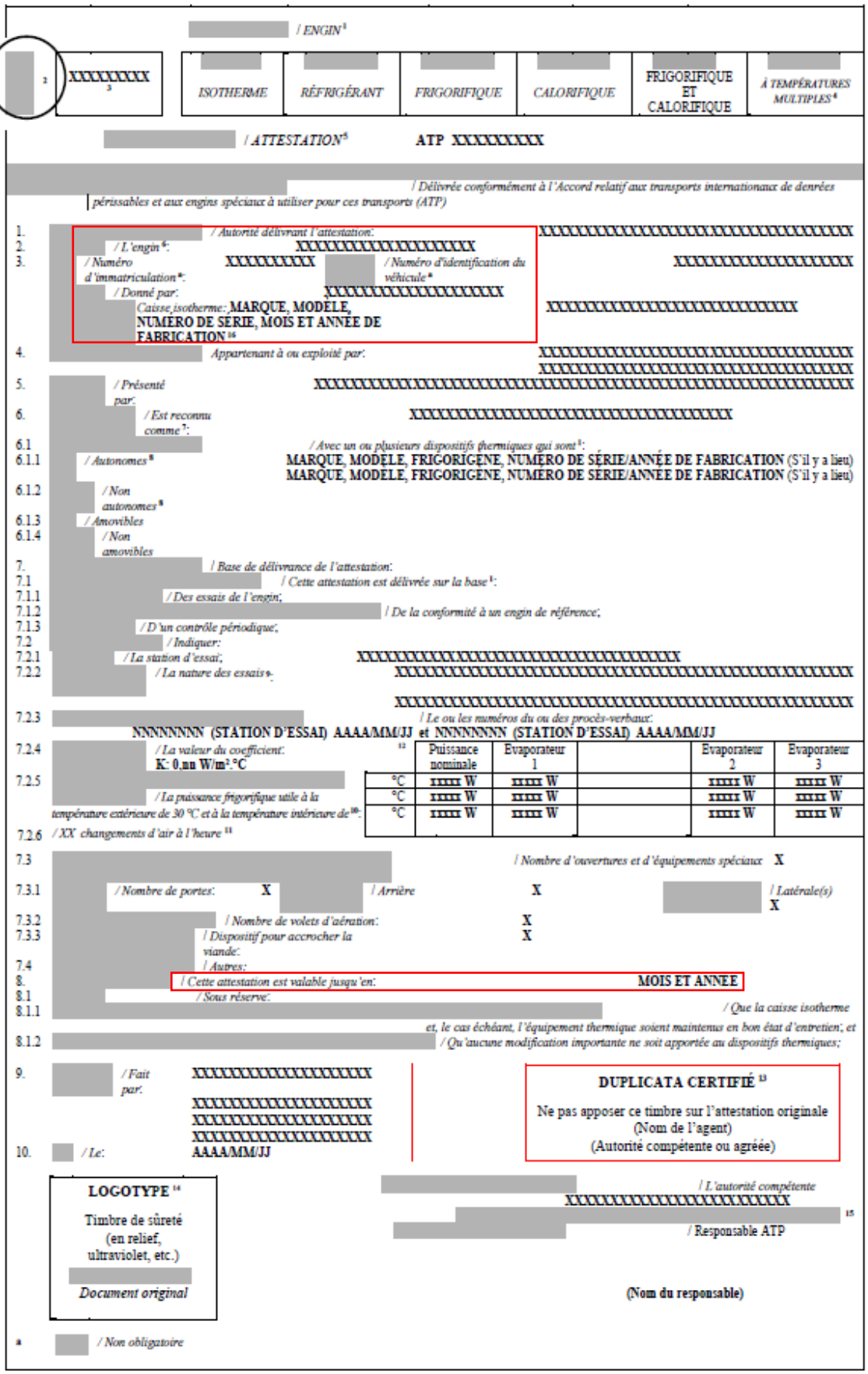
Infraction constatée	Classe d'infraction[107] [108]	Base juridique	NATINF
Infractions en lien avec le paquet hygiène			
Mise sur le marché de DAOA consignées ou retirées de la consommation ou leur transport sans une autorisation délivrée par un vétérinaire officiel.	Délit	CRPM Article L. 237-2	27260
Transport de DAOA à une température non conforme	Contravention de la 5e classe	CRPM Article R. 237-2	32644
Transport de DAOA dans un véhicule dépourvu d'équipement nécessaire à leur bonne conservation		CRPM Article R. 237-2	29531
Transport de denrées dans un véhicule mal aménagé ou entretenu		CRPM Article R. 237-2	3676
Utilisation d'un engin de transport de DAOA pour un fret prohibé		CRPM Article R. 237-2	3678
Transport de denrées surgelées dans des engins dépourvus de dispositifs d'enregistrement de la température de l'air		CRPM Article R. 237-2	3676
(Dé)chargement de DAOA avec un matériel créant un risque de contamination, altération ou souillures		CRPM Article R. 237-2	20278
Infractions en lien avec les normes techniques de l'accord ATP			
Détention ou usage d'une attestation ATP falsifiée	Délit	Code pénal Article 441-4[109]	11643
Transport de DAOA congelées dans un engin non adapté	Contravention de la 4e classe	CRPM Article R. 237-7	26742
Transport de DAOA réfrigérées dans un engin non isotherme.			26743
Transport de DAOA avec un engin sans marquage d'identification conforme			466
Transport de DAOA sans attestation de conformité technique			26745
Transport sur le territoire national de denrées alimentaires périssables dans un engin ne présentant pas de garanties techniques équivalentes à celles des engins spéciaux			26993

[107] Les montants des amendes contraventionnelles sont fixés par l'article 131-13 du code pénal. En application respectivement des articles 131-38 et 131-41 du code pénal, le taux maximum des amendes délictuelles et contraventionnelles applicables aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques.

[108] Les infractions de 3e ou 4e classe peuvent faire l'objet de la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire (cf point 4.3.1)

[109] Aux termes de l'article 441-4 du code pénal, « le faux commis dans une écriture publique ou authentique ou dans un enregistrement ordonné par l'autorité publique est puni de dix ans d'emprisonnement et de 150 000 euros d'amende ».

Annexe 3 : Modèle d'attestation de conformité (ATP)[110]



/ ENGIN [1]

[2]	XXXXXXXXX [3]	ISOTHERME	RÉFRIGÉRANT	FRIGORIFIQUE	CALORIFIQUE	FRIGORIFIQUE ET CALORIFIQUE	À TEMPÉRATURES MULTIPLES [4]

/ ATTESTATION [5] ATP XXXXXXXXX

/ Délivrée conformément à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

1. / Autorité délivrant l'attestation: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
2. / L'engin [6]: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
3. / Numéro d'immatriculation [6]: XXXXXXXXXX / Numéro d'identification du véhicule [6] XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
   / Donné par: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
   Caisse isotherme: MARQUE, MODÈLE, NUMÉRO DE SÉRIE, MOIS ET ANNÉE DE FABRICATION [16] XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
4. / Appartenant à ou exploité par: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
   XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
5. / Présenté par: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
6. / Est reconnu comme [7]: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
   6.1 / Avec un ou plusieurs dispositifs thermiques qui sont [1]:
   6.1.1 / Autonomes [8] MARQUE, MODÈLE, FRIGORIGÈNE, NUMÉRO DE SÉRIE/ANNÉE DE FABRICATION (S'il y a lieu)
   MARQUE, MODÈLE, FRIGORIGÈNE, NUMÉRO DE SÉRIE/ANNÉE DE FABRICATION (S'il y a lieu)
   6.1.2 / Non autonomes [8]
   6.1.3 / Amovibles
   6.1.4 / Non amovibles
7. / Base de délivrance de l'attestation:
   7.1 / Cette attestation est délivrée sur la base [1]:
   7.1.1 / Des essais de l'engin;
   7.1.2 / De la conformité à un engin de référence;
   7.1.3 / D'un contrôle périodique;
   7.2 / Indiquer:
   7.2.1 / La station d'essai; XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
   7.2.2 / La nature des essais [9]. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX