



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

Genève, 22-25 octobre 2012

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Rapport de situation sur le coefficient K
des engins en service****Communication de Transfrigoroute International**

1. Le paragraphe 2 de l'annexe 1 (et avec le même libellé les paragraphes 3 et 4) de l'ATP stipule que: «Le coefficient K des engins réfrigérants des classes B et C doit obligatoirement être égal ou inférieur à 0,40 W/m².K.».
2. Certaines Parties contractantes à l'ATP ont mesuré le coefficient K pour le renouvellement des attestations ATP au bout de six ans. Transfrigoroute International estime que la pratique consistant à mesurer le coefficient K au bout de six ou neuf ans ne se justifie pas, sauf pour les citernes. L'IIF a déjà soulevé des objections à cet égard et Transfrigoroute International approuve entièrement ce point de vue.
3. Les données fournies par les stations d'essai de l'ATP ont permis d'établir depuis longtemps que le vieillissement de l'isolation est en moyenne de 5 % par an. Ce chiffre est ainsi accepté par l'ensemble des constructeurs de caisses isothermes.
4. Les essais d'homologation de type des nouvelles caisses fournissent des valeurs de K avoisinant 0,37 à 0,39 pour les engins de classe IR ou FRC, voisines de la valeur maximale de 0,4 W/m².K. Il en va de même pour les engins de la classe A.
5. Étant donné qu'il est possible de soumettre un rapport des essais de prototype pour demander une attestation ATP pour une caisse isotherme présentant une variation de ± 20 % de la surface intérieure, des données ponctuelles semblent indiquer que les valeurs du coefficient K pourraient être plus proches des limites retenues pour l'homologation de type, ou peut-être plus élevées que celles-ci.
6. Lorsqu'on ajoute le coefficient de vieillissement de 5 % par an, il est clairement impossible de satisfaire à la prescription de l'ATP selon laquelle le coefficient K «doit obligatoirement être égal ou inférieur» aux limites fixées pour les essais d'homologation de

type. La mesure de K au bout de six ou neuf ans fournirait une valeur supérieure à $0,4 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$. Du point de vue pratique et commercial, cette interprétation aurait pour effet d'obliger à déclasser l'engin, ce qui pourrait entraîner une diminution de sa valeur en tant qu'actif et une limitation de sa capacité opérationnelle à transporter des produits congelés. Ce manque de souplesse compromet aussi les gains que le propriétaire peut espérer de cet engin.

7. C'est pourquoi Transfrigoroute International appuie pleinement l'utilisation des essais de mise à froid initialement conçus par la France et qui doivent être introduits en 2013. Il est important que ces essais soient menés en conformité stricte avec les prescriptions concernant la température ambiante minimale et maximale. Ceci éviterait de mesurer le coefficient K et fournirait la démonstration pratique, aisément reproductible, qu'un engin peut transporter des denrées périssables en toute sécurité conformément aux exigences de l'ATP.

8. Compte tenu du contexte général actuel, il importe aussi de maintenir l'indication des classes dans l'homologation de type de l'engin ainsi que sa consommation énergétique globale.

9. Transfrigoroute International recommande vivement que le WP.11 accepte ce principe important.

10. Lors de l'examen proposé de l'annexe 1 de l'ATP, auquel il a été prié de participer, Transfrigoroute International demandera la suppression des mots «doit obligatoirement» aux paragraphes 2, 3 et 4 de cette annexe. Le libellé du paragraphe 2 pourrait être: «Le coefficient K des nouveaux engins réfrigérés des classes B et C doit faire référence à un engin isotherme faisant l'objet d'une homologation IR.».
