



---

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

Genève, 8-11 octobre 2013

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP: nouvelles propositions****Modifications et ajouts à l'annexe 1, à l'appendice 2  
de l'annexe 1 et à l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP  
concernant l'introduction des classes C et D  
dans la catégorie des engins calorifiques****Communication de la Fédération de Russie***Résumé***Résumé analytique:**

L'annexe 1 de l'ATP répertorie les engins calorifiques. Les deux classes répertoriées (A et B) sont insuffisantes en ce qui concerne les conditions d'utilisation des engins calorifiques dans la plupart des régions de la Fédération de Russie en hiver. Il est nécessaire d'introduire deux nouvelles classes – C et D – qui tiennent compte des spécificités de l'utilisation des engins calorifiques dans des zones climatiques caractérisées par des températures extérieures inférieures à -20 °C.

**Mesures à prendre:**

Introduire à l'annexe 1 de l'ATP deux nouvelles classes d'engins calorifiques – C et D; modifier en conséquence le texte de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP et ajouter les marques d'identification y afférentes à l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP.

**Documents connexes:**

Températures extérieures négatives constantes en hiver sur les lignes de chemin de fer russes.

## Introduction

1. Les températures extérieures négatives constantes en hiver sur les lignes de chemin de fer russes, calculées selon un traitement mathématique des statistiques météorologiques au cours d'une période d'observation de trente ans (de 1981 à 2010), sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau

**Températures extérieures négatives constantes en hiver sur les lignes ferroviaires russes**

<i>Noms des chemins de fer et tronçons</i>	<i>Durée de la période hivernale</i>	<i>Températures extérieures négatives constantes en hiver, °C</i>
Chemins de fer de Sibérie orientale (tronçon entre les gares de Lena-Est et de Khani)	D'octobre à avril inclus	<b>-42,1</b>
Chemins de fer de Sibérie orientale (hormis le tronçon entre les gares de Lena-Est et de Khani)	De novembre à mars inclus	<b>-36,9</b>
Chemins de fer de Gorki	De novembre à mars inclus	<b>-30,1</b>
Chemins de fer d'Extrême-Orient (tronçons entre les gares de Khani et de Dipkoun, entre les gares de Dipkoun et de Komsomolsk-sur-l'Amour et entre les gares de Chtourm et d'Aldan)	Du 16 octobre au 14 avril inclus	<b>-40,6</b>
Chemins de fer d'Extrême-Orient (tronçons situés sur l'île de Sakhaline )	De novembre à mars inclus	-23,3
Chemins de fer d'Extrême-Orient (hormis les tronçons situés sur l'île de Sakhaline)	De novembre à mars inclus	<b>-28,9</b>
Chemins de fer de Zabaïkalsk	De novembre à mars inclus	<b>-37,2</b>
Chemins de fer de Sibérie occidentale	De novembre à mars inclus	<b>-35,1</b>
Chemins de fer de Kouïbychev	De décembre à mars inclus	<b>-29,1</b>
Chemins de fer de Kaliningrad	De décembre à mars inclus	-18,6
Chemins de fer de Krasnoïarsk	De novembre à mars inclus	<b>-37,6</b>
Chemins de fer de Moscou	De décembre à mars inclus	-24,5
Chemins de fer d'Octobre (tronçons situés au nord des gares de Souoïarvi I et de Petrozavodsk)	De novembre à mars inclus	<b>-30,8</b>
Chemins de fer d'Octobre (tronçons situés au sud des gares de Souoïarvi I et de Petrozavodsk)	De décembre à mars inclus	-26,9
Chemins de fer de la Volga	De décembre à mars inclus	-23,3
Chemins de fer de Sverdlovsk (tronçons entre les gares de Nijnevartovsk et de Novy Ourengoï, via Oust-Youngansk, entre les gares de Serov et de Priobye et entre les gares de Tavda et d'Oustye-Akha)	Du 16 octobre au 14 avril inclus	<b>-41,5</b>

Chemins de fer de Sverdlovsk (hormis les tronçons susmentionnés)	De novembre à mars inclus	<b>-32,7</b>
Chemins de fer du Nord (tronçons au nord de la gare de Vologda)	De novembre à mars inclus	<b>-36,6</b>
Chemins de fer du Nord (tronçons au sud de la gare de Vologda)	De décembre à mars inclus	<b>-29,7</b>
Chemins de fer du Caucase du Nord (tronçon entre les gares de Makhatchkala et de Samour)	Données manquantes	-
Chemins de fer du Caucase du Nord (hormis le tronçon entre les gares de Makhatchkala et de Samour)	Janvier et février	-15,8
Chemins de fer du Sud-Est	De décembre à mars inclus	-25,1
Chemins de fer de l'Oural méridional	De novembre à mars inclus	<b>-30,4</b>
Société AK des chemins de fer de Yakoutie (tronçons exploités entre les gares de Nerioungri et de Iakoutsk)	Du 16 octobre au 14 avril inclus	<b>-45,9</b>

2. L'analyse des données présentées dans le tableau montre que deux tiers des voies ferrées russes sont soumises à des températures extérieures négatives constantes d'environ -30 °C ou inférieures (ces voies ferrées et tronçons sont indiqués en gras dans le tableau), pouvant atteindre -40 °C à -45 °C sur certains tronçons.

3. Les spécifications ci-après pour les classes d'engins calorifiques sont indiquées à l'annexe 1 de l'ATP:

Classe A – Engin isotherme qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite pendant douze heures au moins sans réapprovisionnement à une valeur pratiquement constante et non inférieure à +12 °C, avec une température moyenne extérieure de -10 °C;

Classe B – Même définition que pour la classe A, avec une température moyenne extérieure de -20 °C.

4. L'utilisation d'engins calorifiques des classes A et B sur les voies ferrées de Russie ne permet pas de garantir le maintien de la qualité et la sécurité des denrées périssables transportées compte tenu des températures extérieures négatives constantes mesurées en hiver. De toute évidence, cette situation prévaut également sur les routes de la Fédération de Russie, ainsi que sur les territoires d'autres Parties contractantes à l'ATP où la température moyenne extérieure en hiver est inférieure à -20 °C.

5. Afin de garantir la qualité et la sécurité des denrées périssables lors de leur transport dans des engins calorifiques sur les territoires des Parties contractantes à l'ATP où la température extérieure en hiver est inférieure à -20 °C, il convient d'introduire des classes supplémentaires, C et D, dans les cas où les températures moyennes extérieures sont de -30 °C et -40 °C respectivement.

6. La Fédération de Russie soumet ainsi la proposition officielle ci-après pour examen.

## Proposition

7. Formuler comme suit l'énumération figurant au paragraphe 4 de l'annexe 1 de l'ATP:
- *-10 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe A;*
  - *-20 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe B;*
  - *-30 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe C;*
  - *-40 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe D.*
8. Modifier comme suit le texte entre parenthèses figurant au paragraphe 6.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP:
- (22 K pour la classe A, et 32 K pour la classe B, 42 K pour la classe C, 52 K pour la classe D)*
9. Compléter le tableau à l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP avec deux nouvelles lignes:

<i>Engin</i>	<i>Marque d'identification</i>
...	...
<b><i>Engin calorifique renforcé de classe C</i></b>	<b><i>CRC</i></b>
<b><i>Engin calorifique renforcé de classe D</i></b>	<b><i>CRD</i></b>

## Justification

10. L'un des principaux objectifs de l'ATP est de maintenir la qualité des denrées périssables transportées. Cet objectif peut être atteint en utilisant des engins spéciaux dont les paramètres correspondent aux valeurs fixées pour des conditions données. La Fédération de Russie est d'avis que ces conditions données doivent refléter les conditions de transport réelles qui peuvent prévaloir sur les territoires des Parties contractantes à l'ATP. Compte tenu de la diversité géographique des Parties contractantes à l'ATP (46 États) et des températures extérieures durablement inférieures à -20 °C que connaissent certains de ces pays en hiver (la Fédération de Russie a été citée à titre d'exemple dans le présent document), il est nécessaire de compléter la catégorie des engins calorifiques avec les classes C et D, qui s'appliquent aux transports dans ces États.

11. Une fois que les modifications et ajouts proposés par la Fédération de Russie pour l'annexe 1 et les appendices 2 et 4 de l'annexe 1 de l'ATP seront adoptés, il sera possible d'assurer un transport de qualité et sûr des denrées périssables en hiver dans des engins calorifiques sur le territoire de toutes les Parties contractantes à l'ATP.

## Coûts

12. Il n'est pas prévu de coûts supplémentaires. Les engins calorifiques des classes A et B pourront toujours être utilisés là où les conditions climatiques le permettent.

## Faisabilité

13. Les modifications et ajouts à l'ATP proposés permettront l'utilisation d'engins calorifiques sur les territoires des Parties contractantes à l'ATP où des températures extérieures négatives constantes inférieures à -20 °C prévalent en hiver.

## Applicabilité

14. Aucune difficulté technique n'est prévue en ce qui concerne la production d'engins calorifiques des nouvelles classes C et D proposées. Les industries de la plupart des pays qui sont Parties contractantes à l'ATP peuvent sans problème augmenter la puissance de l'équipement de chauffage dans les engins calorifiques déjà en circulation aux fins de leur codification dans la classe C ou D conformément à l'ATP.

Aucune difficulté n'est également prévue en ce qui concerne les examens et les expertises réalisés sur les engins calorifiques des classes C et D. Toutes les procédures, méthodes et normes de contrôle sont semblables à celles établies dans l'ATP pour les engins calorifiques des classes A et B.

---