



---

**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

Points 5 a) et 6 de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens****Manuel ATP****Propositions visant à modifier l'ATP et le Manuel ATP****Communication du Gouvernement allemand****I. Amendement proposé relatif aux modifications acceptables des engins isothermes****Introduction**

1. À sa soixante-septième session en 2011 et à sa soixante-huitième session en 2012, le WP.11 a examiné des propositions relatives aux modifications acceptables des engins isothermes présentées par l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.11/2011/8 et ECE/TRANS/WP.11/2012/15). La présente proposition tient compte des débats qui ont eu lieu ainsi que des observations formulées au cours de ces deux réunions du WP.11.

**Proposition visant à modifier l'ATP**

2. Le nouveau texte à ajouter au paragraphe 6 c) de l'annexe 1, appendice 1 de l'ATP figure en caractères gras. Le nouveau texte ajouté depuis la soixante-huitième session est souligné.

«c) Un engin ne sera considéré comme appartenant au même type que l'engin soumis à l'essai que s'il satisfait aux conditions minimales suivantes:

i) S'il s'agit d'engins isothermes, l'engin de référence pouvant être un engin isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique;

- la construction est comparable et, en particulier, l'isolant et la technique d'isolation sont identiques;

- la surface intérieure de la caisse ne diffère pas de plus ou moins 20 %;
- l'épaisseur de l'isolant n'est pas inférieure à celle des engins de référence;
- les équipements intérieurs sont identiques ou simplifiés;
- **des modifications mineures et limitées d'équipements intérieurs ou extérieurs ajoutés ou échangés pourront être accordées;**
- **si le volume équivalent d'isolant cumulé de tous les composants est inférieur à 1/100<sup>e</sup> du volume total d'isolant de la cellule isotherme; et**
- **si le coefficient K de l'engin de référence testé, corrigé par un facteur obtenu à partir des déperditions thermiques cumulées, est inférieur ou égal à la limite de K pour cette catégorie d'engins.».**

### **Proposition d'amendement du Manuel ATP**

3. Insérer l'observation suivante après l'observation 2.1 figurant au paragraphe 6 c) i) de l'annexe 1, appendice 1:

- «les équipements intérieurs et extérieurs encastrés mentionnés dans un rapport d'essai constituent un volume d'isolant enlevé, dont la somme des volumes pourra être utilisée pour toute autre modification mineure quelle que soit sa situation dans la caisse, si l'une des deux conditions suivantes est respectée:
  - soit l'épaisseur d'isolant restante est au moins celle du type certifié au même endroit;
  - soit l'épaisseur restante est au minimum de 20 mm; et
- le nombre des ouvertures telles que portes, trappes ou volets d'aération, doit être identique ou inférieur ou peut être augmenté en ajoutant des ouvertures plus petites à condition que le périmètre total des joints soit égal ou inférieur».

## **II. Coefficient K des engins en service: proposition d'amendement du paragraphe 2 de l'annexe I**

### **Introduction**

4. 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/m<sup>2</sup>.K.».

5. Certaines Parties contractantes à l'ATP ont mesuré le coefficient K pour le renouvellement des attestations ATP au bout de six ans.

6. 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 accepté par l'ensemble des constructeurs de caisses isothermes.

7. 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/m<sup>2</sup>.K. Il en va de même pour les engins de la classe A.

8. Étant donné qu'il est possible de soumettre un rapport des essais de prototype lorsqu'on demande une attestation ATP pour une caisse isotherme présentant une variation de plus ou moins 20 % de la surface intérieure, des données ponctuelles semblent indiquer que les valeurs du coefficient K pourraient être plus proches que les limites retenues pour l'homologation de type ou peut-être plus élevées que celles-ci. En outre, cette mesure de K fournit seulement une base pour les caisses de type IR ou IN. En général, si une unité de réfrigération est ajoutée à la caisse après une mesure, la valeur de K de l'ensemble de la caisse augmente.

9. Lorsque l'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 aussi bien que 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. De plus, raccourcir la durée de vie du véhicule va à l'encontre des objectifs fixés en matière de réduction des émissions mondiales de  $\text{CO}_2$ , puisque la production accrue de véhicules neufs contribue en elle-même à augmenter ces émissions.

10. C'est pourquoi il convient d'appuyer l'utilisation des essais de mise à froid initialement conçus par la France. 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.

11. Il importe aussi d'examiner avec soin s'il convient de maintenir l'indication des classes dans l'homologation de type de l'engin ainsi que sa consommation énergétique globale. Le secteur s'efforce depuis des années d'améliorer les propriétés isolantes des engins. Ces travaux bénéficient d'un degré de priorité très élevé auprès des entreprises de transport sous température contrôlée, du fait d'une forte demande du marché pour des valeurs satisfaisantes de K. Cependant, les améliorations qui peuvent être obtenues au moyen des technologies actuelles ne représentent que de faibles avancées dans un processus d'amélioration continu du produit. Le vieillissement du matériel isolant et le fait que le coefficient K ne peut, physiquement, être maintenu sur le long terme à des valeurs égales ou inférieures à 0,4 sont – compte tenu des exigences réglementaires actuelles en ce qui concerne le poids et les dimensions des remorques et sans réduire la capacité de transport – une vérité indéniable.

## Proposition

12. Supprimer les mots «doit obligatoirement» aux paragraphes 2, 3 et 4 de l'annexe 1.

13. Modifier le libellé de la dernière phrase du paragraphe 2 de l'annexe 1 comme suit:

«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.».