



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2007/15
13 août 2007

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante troisième session
Genève, 12-15 novembre 2007
Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ATP

Nouvelles propositions

Essais de renouvellement des attestations ATP à 12 ans

Communication du Gouvernement de la France

Note du secrétariat

Le programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010, adopté à sa 68^{ème} session en 2006 (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.11 a)), a donné mandat au Groupe de travail du transport des denrées périssables d'assurer l'harmonisation des règlements et des normes concernant le transport international de denrées périssables et la facilitation de son fonctionnement, entre autres, par l'examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour. Ce document est soumis en conformité avec ce mandat.

Introduction

1. Depuis de nombreuses années la France ne délivre d'attestation ATP après 12 ans d'âge qu'à l'issue d'un essai d'isothermie et d'efficacité en station d'essai officielle ATP.
2. Sur la base de ces essais (350 essais par an), le vieillissement de ces engins peut être estimé à 5% par an mais la dispersion est importante (entre 2% et 10% par an). Si l'on considère l'accroissement des températures moyennes et maximales à travers le monde, la valeur du coefficient K est de plus en plus importante. Il est, en conséquence nécessaire de maintenir une bonne valeur de ce coefficient au cours des années.

Proposition

3. Une solution au problème du vieillissement des caisses serait d'installer des groupes frigorifiques avec un grand coefficient de sécurité. Si l'on considère que la valeur moyenne du coefficient K est proche de $0,40 \text{ W.m}^{-2}.\text{K}^{-1}$, la puissance des groupes installés sur de telles caisses est très élevée. La plupart des fabricants cherchent la meilleure valeur du coefficient K avec le plus d'équipement possible. C'est la raison pour laquelle les caisses communément construites ont une valeur du coefficient K inférieure à la valeur théorique.
4. Dans la plupart des pays européens, les températures estivales sont plus élevées qu'il y a quelques années. Et dans la plupart des pays, les pics de température sont largement supérieurs à la référence de l'ATP (+30°C). Le risque d'avoir des mauvaises températures de produit est dès lors très important.
5. Il est important que durant la vie d'un engin une mesure réelle soit faite et pas seulement un test de performance semblable à ceux pour le renouvellement à 6 et 9 ans.
6. La France propose donc comme condition au renouvellement des attestations ATP à 12 ans et plus, un test d'isothermie et d'efficacité tels que définis dans l'Annexe 1 Appendice 2 de l'ATP.

Impact économique et environnemental de la proposition

7. En raison de l'importance de l'impact économique de tels essais, en raison du prix de l'essai lui même et de la durée de l'essai, il est raisonnable d'exiger cet essai à 12 ans.
8. L'impact économique est du à :
 - Prix du test (quelques milliers d'euros)
 - Immobilisation durant le test (quelques centaines d'euros)
 - Maintenance (pas de coût supplémentaire car nécessaire)
 - Impact de la maintenance (moins de consommation de carburant)
 - Impact de la qualité de la production (difficile à définir)
9. Enfin si l'on considère le coût du carburant et l'impact sur l'environnement, il est nécessaire d'éviter des engins à forte consommation. Si l'on considère un véhicule avec un

coefficient K initial à 0,35 et un vieillissement de 5% par an (soit 0,56 après 12 ans), l'augmentation de consommation pour un transport longue distance (selon le simulateur de consommation de Transfrigoroute) serait de plus de 5000 l/an.

Exemple:

| | | K : 0.35 | | K : 0.56 | | Différence |
|------------|-------------|----------|--------|----------|--------|------------|
| Global | l.gasoil/an | 69942 | 100,0% | 75132 | 100,0% | 5190 |
| Refroid. : | l.gasoil/an | 9042 | 12,9% | 14232 | 18,9% | 5190l |
| Road : | l.gasoil/an | 60900 | 87,1% | 60900 | 81,1% | 0 |

Conclusion

10. Sur la base de ces éléments, le protocole proposé a pour but d'harmoniser les essais de renouvellement dans les Parties Contractantes de l'ATP et de bâtir une procédure plus équitable. Dans le but de permettre aux utilisateurs d'adapter leurs équipements, il est proposé de restreindre la nouvelle procédure aux équipements construits après l'entrée en vigueur de ce protocole. Jusqu'à la fin de leur utilisation les attestations des équipements existants pourront être renouvelées selon l'ancienne procédure.

Proposition d'amendement

Annexe 1, Appendice 2

49. Pour le contrôle de l'efficacité du dispositif thermique de chaque engin réfrigérant, frigorifique et calorifique en service **de moins de 12 ans** visé aux points b) et c) du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe, les autorités compétentes pourront :

[...]
