



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

Genève, 9-12 novembre 2010

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Renouvellement des attestations ATP au-delà de 12 ans¹****Communication du Gouvernement français***Note du secrétariat*

La France a transmis une version révisée du document ECE/TRANS/WP.11/2009/12 examiné à la soixante-cinquième session. Les modifications apportées apparaissent en souligné.

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 de chaque engin ou, pour des lots homogènes d'engins fabriqués sur la base des mêmes procès verbaux de référence sur une période n'excédant pas 12 mois, d'un échantillon significatif et aléatoire prélevé sur le lot.

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 (de 2 % à 10 % par an). Cette dispersion ne permet pas de conclure a priori sur un déclassement des engins. Certains engins restent dans leur classe d'origine, d'autres peuvent être déclassés, mais certains ne sont plus classifiables dans l'ATP.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, para. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.11).

3. Si l'on considère l'accroissement des températures moyennes et maximums à travers le monde, la valeur du coefficient K est de plus en plus importante. Il est en conséquence nécessaire de garder une bonne valeur de ce coefficient au cours des années.

Proposition

4. 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.

5. 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.

6. 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. La France propose 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. L'impact économique est dû à:

- Prix du test (quelques centaines 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).

8. 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 $K=0,63$ après 12 ans), l'augmentation de consommation pour un transport longue distance (selon le simulateur de consommation de Transfrigoroute) sera de plusieurs milliers de litres par an.

Conclusion

9. 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 pour les engins et leurs propriétaires.

Proposition d'amendement

Proposition d'amendement n°1: contrôle d'isothermie

Annexe 1 Appendice 2

[...]

5. Pour le contrôle de l'isothermie de chaque engin en service visé aux points b) et c) du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe, les autorités compétentes pourront:
- soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 2.1.1 à 2.3.2 du présent appendice;
 - soit **pour les engins de moins de 12 ans** désigner des experts chargés d'apprécier l'aptitude de l'engin à être maintenu dans l'une ou l'autre des catégories d'engins isothermes. Ces experts tiendront compte des données suivantes et fonderont leurs conclusions sur les bases indiquées ci-dessous:

[...]

Modèle n°3

[...]

Compte tenu des résultats des contrôles susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, **et dans la limite des 12 ans de l'engin**, l'engin portant la marque d'identification IN/IR 1/.

[...]

Proposition d'amendement n°2: contrôle d'efficacité

Annexe 1 Appendice 2

[...]

6. CONTRÔLE DE L'EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS THERMIQUES DES ENGIN EN SERVICE

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:

[...]

Et modèles n^{os} 7, 8, 9

[...]

Compte tenu des résultats des contrôles susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, **dans la limite des 12 ans de l'engin**, l'engin portant la marque d'identification

[...]
