



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**Test de renouvellement à 6 et 9 ans des engins ATP
non autonomes¹****Communication du Gouvernement français***Note du secrétariat*

La France a transmis une version révisée du document ECE/TRANS/WP.11/2009/13 examiné à la soixante-cinquième session. Les modifications apportées apparaissent en souligné.

Contexte

1. L'accord international sur le transport des denrées périssables, l'ATP, signé en 1970, a mis en place au départ un test pour le renouvellement des attestations après 6 ans. Si les tests sont décrits précisément pour les engins réfrigérants, pour les engins frigorifiques, les exigences pour les tests sont limitées. Le test d'efficacité doit être réalisé à une température supérieure à +15 °C.

2. En 1995, l'ATP a été amendé pour préciser ces tests. Une limite de 6 heures a été ajoutée pour le temps maximal de descente à la température de classe. En 2008, le WP.11 a voté en faveur d'un nouveau protocole de tests pour les descentes en température en vue du renouvellement des attestations ATP des équipements frigorifiques autonomes.

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. Toutefois, l'ATP reste très flou sur le test de renouvellement des engins non autonomes. La France a présenté en 2007 une proposition informelle sur ce sujet. Cette proposition consiste à intégrer cette démarche dans l'ATP.

État des lieux

4. Pendant de nombreuses années, le renouvellement des attestations ATP en France reposait sur le calcul théorique du vieillissement de la cellule. Avec les changements de mousses, cette méthode n'était plus applicable.

5. L'autorité compétente en France, en lien avec Transfrigoroute France et la station d'essai officielle ATP, le Cemafrroid, a étudié de nouveaux protocoles de test pour les plus de 10 000 tests annuels. Le but était d'élaborer un test robuste, simple et économique.

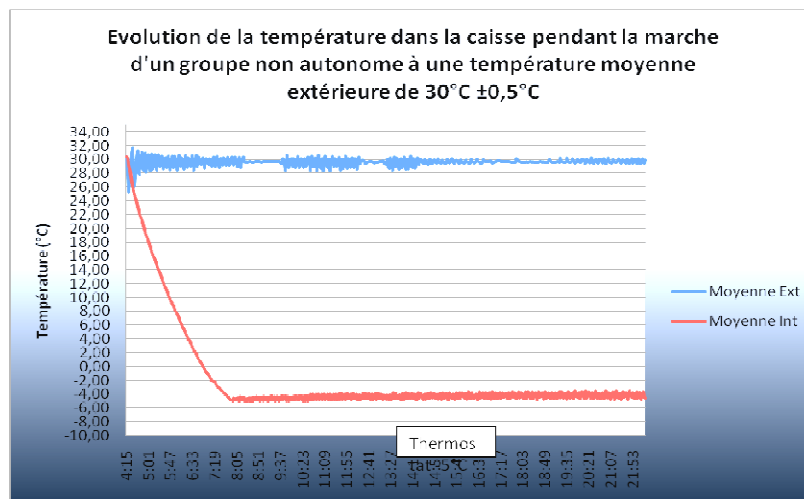
Les contraintes pour les engins non autonomes

6. La plupart des engins non autonomes sont utilisés pour la distribution. Ces équipements fonctionnent une part importante du temps au ralenti moteur du véhicule. Ils ont besoin d'une capacité importante de descente en température, mais aussi d'une capacité suffisante pour maintenir la température de classe au ralenti moteur du véhicule.

Protocole de test proposé

7. Dans ces conditions, il est proposé de vérifier :

- La capacité de descente en température en mode électrique ou avec le moteur du véhicule;
- La capacité de maintien en température au dessous de la température de classe pendant au moins deux heures, au régime ralenti moteur avec une tolérance de 100 tours par minute.



Exemple d'un enregistrement de test de descente en température

Impact du test

Impact technique du test

8. Ces tests sont utilisés en France depuis 2002. Environ 5 000 tests d'engins non autonomes sont effectués chaque année à 6 et 9 ans suivant ce protocole.
9. Si la maintenance des engins n'a pas été correctement effectuée avant le test, 20 à 30 % des équipements ne passent pas le test. Après une maintenance correcte, moins de 3 % des équipements échouent au test. Maintenant les engins font l'objet de maintenance avant les tests. Les résultats des tests montrent clairement l'intérêt pour la performance des véhicules de ces tests en comparant le fonctionnement avant et après l'entretien.
10. Globalement le dispositif mis en place en France en 2002 a fortement augmenté le niveau de performance des équipements et leur maintenance. Les équipements qui ne peuvent pas descendre et maintenir la température en classe C peuvent, s'ils passent le test en classe A, être déclassés dans cette classe.

Impact économique de la procédure

11. Par ailleurs la consommation de ces équipements diminue et les coûts d'exploitation également. Les tests réalisés montrent des temps de descente beaucoup plus long avant et après maintenance sur un même engin. Ce temps de descente peut doubler pour des engins mal entretenus, et la consommation également.
12. Avec un coût de test de l'ordre de 400 € pour un renouvellement de 3 ans en France, les économies d'énergie et l'amélioration des performances permettent un gain avec la mise en place de cette procédure.

Conclusion

13. Sur la base de ces éléments, le protocole proposé vise à harmoniser l'ATP et à construire une procédure plus équitable.
14. Afin de permettre aux utilisateurs d'équipements d'adapter leur matériel, ces dispositions ne s'appliqueront qu'aux engins construits après l'entrée en vigueur de ces dispositions. Jusqu'à la fin de vie des véhicules en service à cette date, ces derniers pourront être testés suivant le protocole actuellement en vigueur.

Proposition d'amendement

Annexe 1 Appendice 2

6. [...]]

6.2 **Engins frigorifiques**

iii) Engins non autonomes

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement, peut être maintenue à la température de classe pendant une durée minimum de 1 heure 30 minutes lorsque le régime moteur du véhicule est maintenu à la valeur de ralenti définie par le constructeur (si applicable) avec une tolérance de plus ou moins 100 tours par minute.

Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme frigorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

[...]
