


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports des denrées périssables

Soixante-neuvième session

**Rapport du Groupe de travail du transport
des denrées périssables sur sa soixante-neuvième session**

Tenue à Genève du 8 au 11 octobre 2013

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	4
III. Activités d'organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	4–5	4
A. Comité des transports intérieurs (CTI)	4	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	5	4
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	6–9	5
A. Institut international du froid (IIF).....	6	5
B. Transfrigoroute International	7	5
C. Comité européen de normalisation (CEN).....	8	5
D. Lignes directrices concernant la distribution des médicaments	9	5
V. État et mise en œuvre de l'Accord ATP (point 4 de l'ordre du jour)	10–16	5
A. État de l'Accord.....	10	5
B. État des amendements.....	11–13	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	14	6
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	15	6

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP	16	6
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	17-64	7
A. Propositions en suspens	17-39	7
1. Caisses à rideaux latéraux	17-18	7
2. Coefficient K des engins en service	19	7
3. Modifications acceptables des engins isothermes	20-21	7
4. Mesure de la surface extérieure pour les fourgons	22	8
5. Dispositifs thermiques fonctionnant avec des gaz liquéfiés	23-24	8
6. Essais ATP à six et neuf ans pour les engins non autonomes.....	25-26	8
7. Essais des engins à températures multiples en service	27	8
8. Marques d'identification des engins à températures multiples.....	28-30	9
9. Regroupement des annexes 2 et 3	31-32	9
10. Définition des denrées périssables.....	33-34	9
11. Propositions diverses d'amendements.....	35-36	10
12. Mesure du débit d'air	37	10
13. Modifications éventuelles à apporter à la nouvelle section 8 relative aux engins à températures multiples.....	38	10
14. Réponses au questionnaire établi par les Pays-Bas	39	10
B. Nouvelles propositions	40-64	11
1. Proposition d'élargissement de l'accord ATP aux transports nationaux	40-41	11
2. Proposition visant à modifier les températures des classes pour les engins ATP	42-43	11
3. Ajout de dispositions concernant les engins calorifiques ATP.....	44-45	11
4. Proposition visant à modifier l'appendice 1 de l'annexe 1	46	11
5. Propositions visant à clarifier les dispositions de l'appendice 1 de l'annexe 1	47-51	12
6. Rectification de la version française du paragraphe 2.1.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1	52	12
7. Rectification du renvoi à une norme	53	12
8. Essais des engins en service à plaques eutectiques	54-55	12
9. Essai des groupes à gaz liquéfié à température unique ou à températures multiples.....	56-57	13
10. Modification de l'attestation ATP pour imposer la communication d'informations supplémentaires sur les caisses isothermes	58-59	13
11. Variation autorisée de la surface intérieure dans l'ATP	60	13
12. Renvois à des normes dans l'ATP et ses annexes	61-62	13

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
13. Engins à usages à la fois réfrigérants et calorifiques	63-64	14
VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	65-72	14
1. Modifications des engins qui nécessitent la délivrance d'une nouvelle attestation	66-67	14
2. Modifications acceptables des engins isothermes	68	14
3. Modifications acceptables ne nécessitant pas la délivrance d'un nouveau certificat	69	14
4. Groupes frigorifiques à alimentation électrique	70	15
5. Essais des engins à températures multiples	71	15
6. Marques d'identification des engins à températures multiples	72	15
VIII. Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)	73	15
IX. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)	74	15
X. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)	75	16
XI. Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)	76	16
XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)	77-81	17
1. Transport de la viande dans la région de la CEE	77	16
2. Date de la soixante-dixième session	78	16
3. Hommages	79	16
4. Autres questions	80-81	16
XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	82	17
Annexes		
I. Propositions d'amendements à l'ATP		18
II. Rectification de l'ATP		20
III. Ajouts au Manuel ATP		21
IV. Modification aux règles de procédure de WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1)		22
V. Proposition d'évaluation pour l'exercice biennal 2014-2015		23

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante-neuvième session du 8 au 11 octobre 2013, sous la présidence de M. T. Nobre (Portugal) et la vice-présidence de MM. E. Devin (France) et K. de Putter (Pays-Bas).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie et Ukraine. Une organisation intergouvernementale était aussi présente, à savoir l'Institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales, à savoir le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.11/227
ECE/TRANS/WP.11/227/Add.1
Document informel: INF.1/Rev.2 (Secrétariat)

3. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/227 et Add.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1/Rev.2 afin de tenir compte des documents informels INF.1/Rev.2 à INF.15.

III. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs (CTI)

Document: ECE/TRANS/236
Document informel: INF.14 (Secrétariat)

4. Le WP.11 a pris note des résultats de la soixante-quinzième session du CTI reflétés aux paragraphes 49 au 54 du document ECE/TRANS/236. En réponse à une question concernant les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) relatives au marquage des véhicules et des conteneurs transportant des marchandises dangereuses présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement, il a été dit qu'un accord multilatéral (M260) avait été élaboré et que la version 2015 de l'ADR serait modifiée afin de régler cette question. Le secrétariat a été prié d'assister à la prochaine session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), au cours de laquelle ce point serait abordé.

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)

5. Le WP.11 a été informé des activités récentes du WP.7 concernant l'élaboration de normes de qualité commerciale des produits agricoles. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Institut international du froid (IIF)

Document informel: INF.4 (IIF)

6. Le WP.11 a été informé des résultats de la réunion de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF, qui s'est tenue à Paris le 2 avril 2013. Les questions des essais interlaboratoires et de l'accréditation des stations d'essai conformément à la norme ISO 17025 ont été évoquées.

B. Transfrigoroute International

7. Le représentant de Transfrigoroute International, M. J. Greal, a dit que son organisation avait élaboré un logiciel pour le calcul des dimensions des engins à températures multiples, qui avait été mis à la disposition de plusieurs stations d'essai pour observations. Il a également cité la révision du Règlement 842 de l'Union européenne (F gaz) et le projet d'abaissement des niveaux d'émission parmi les défis à venir pour le secteur.

C. Comité européen de normalisation (CEN)

8. Le représentant de l'Allemagne a informé le WP.11 de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes CEN relatives au transport terrestre sous température dirigée. Tout en notant que les normes étaient utiles en cela qu'elles permettaient de détailler certains aspects particulièrement techniques de l'ATP, on a souligné que les textes législatifs tels que l'ATP appartenaient au domaine public, alors que les normes devaient être achetées. Le président du groupe TC182 a dit qu'une nouvelle version de la norme EN 378 serait publiée avec la nouvelle classification des frigorigènes.

D. Lignes directrices concernant la distribution des médicaments

Document informel: INF.12 (Secrétariat)

9. Le WP.11 a pris note des Lignes directrices récemment adoptées par l'Union européenne concernant les bonnes pratiques de distribution en gros des médicaments à usage humain et s'est demandé si le champ d'application de l'ATP pourrait être élargi à de tels produits puisque ceux-ci devaient être transportés dans des engins à température dirigée. Il a été mentionné que la législation française pour le transport des médicaments faisait référence à l'ATP.

V. État et mise en œuvre de l'ATP (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

10. Le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) était passé à 48 avec l'adhésion du Kirghizistan en octobre 2012 et de la Turquie en décembre 2012.

B. État des amendements

11. Le WP.11 a été informé que les amendements à l'ATP qui avaient été adoptés par le WP.11 à sa soixante-septième session en 2011, dont ceux portant sur les engins à compartiments et températures multiples, étaient entrés en vigueur le 23 septembre 2013 et figuraient dans une nouvelle version consolidée de l'ATP, parue entant que publication des Nations Unies.

12. Une correction qui portait sur la version anglaise du paragraphe 2.2.4 b) et qui avait été adoptée à la soixante-huitième session du WP.11 en 2012 (voir ECE/TRANS/WP.11/226, annexe II) avait été effectuée le 5 mai 2013.

13. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées à la soixante-huitième session du WP.11 en 2012 (ECE/TRANS/WP.11/226, annexe I) avaient été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU, le 13 février 2013. Le 30 avril 2013, le Gouvernement allemand avait fait savoir au Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter ces propositions, mais que les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore remplies. Par conséquent, les amendements ne seraient considérés comme acceptés que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois courant à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la notification initiale, le Gouvernement allemand ne présentait pas d'objection aux amendements proposés.

C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP

14. La liste à jour des autorités compétentes et des stations d'essai peut être consultée à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>.

D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/6 (Secrétariat)

Document informel: INF.2 (Lettonie)

15. Le WP.11 a remercié les 16 pays qui avaient fourni des renseignements en réponse au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP en 2012: Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie et Suède. Il a souligné que tous les pays avaient l'obligation de répondre au questionnaire et que le WP.11 s'était fixé comme objectif d'obtenir 20 réponses au questionnaire dans son évaluation biennale.

E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP

Document informel: INF.6 (Royaume-Uni)

16. Le WP.11 a pris note de la proposition faite par le Royaume Uni tendant à ce que les pays échangent leurs attestations dans le but de faciliter la détection des attestations contrefaites. Il a toutefois été souligné que certains pays apportaient régulièrement des modifications à leurs attestations, précisément dans le but d'éviter la contrefaçon, et que certaines Parties contractantes à l'ATP n'avaient même pas communiqué l'adresse de leur autorité compétente. Le secrétariat a été prié d'envoyer un courrier officiel aux gouvernements concernés afin de leur demander les adresses manquantes.

VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)

A. Propositions en suspens

1. Caisses à rideaux latéraux

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/17, partie II (Pays-Bas)

17. La proposition visait à empêcher l'acceptation des caisses à rideaux latéraux dans le cadre de l'ATP. Le représentant de l'Allemagne était d'avis que les caisses à rideaux latéraux n'étaient pas adaptées aux engins isothermes renforcés mais qu'elles étaient acceptables pour les engins isothermes normaux. Le représentant des Pays-Bas a proposé, à titre de compromis, qu'une période de transition courant jusqu'à la fin de leur durée de vie normale soit autorisée pour les engins isothermes normaux.

18. Le représentant des Pays-Bas a indiqué qu'il n'était pas prêt à établir une proposition visant à interdire l'utilisation des caisses à rideaux latéraux sur les engins isothermes fortement isolés puisqu'à son avis il existait déjà un consensus sur l'interdiction pour toutes les caisses à rideaux latéraux. Il a cependant demandé que sa proposition figure à nouveau à l'ordre du jour de la prochaine session.

2. Coefficient K des engins en service

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/10, partie II (Allemagne)

19. L'Allemagne a fait valoir que les coefficients K de $0,40 \text{ W/m}^2\text{K}$ prescrits par l'ATP pour les engins en service n'étaient pas réalistes compte tenu du coefficient de vieillissement de 5 % par an. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'on pourrait ajouter des limites supérieures pour les coefficients K mais que les pays qui exigeaient que le coefficient K soit mesuré à 6, 9 et 12 ans devraient fournir des données pour qu'une nouvelle proposition puisse être élaborée. Les voix se sont réparties comme suit: six pays ont voté pour la proposition (Allemagne, Belgique, États-Unis, Pologne, Royaume-Uni et Serbie) et trois contre (France, Italie et Portugal).

3. Modifications acceptables des engins isothermes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/10, partie I (Allemagne)

Documents informels: INF.9 (Finlande) et INF.15 (Allemagne)

20. La plupart des pays ont appuyé la proposition. Le Portugal a dit qu'il pouvait accepter la proposition si les modifications étaient fixées à l'aide de colle et non de vis. La Finlande a fait valoir que toute modification devrait être effectuée ou approuvée par le constructeur de l'engin, qu'une période de transition était nécessaire et que des informations sur le calcul du volume d'isolant étaient nécessaires. Le représentant de la Fédération de Russie a signalé des erreurs dans la version russe du texte de la proposition. Le représentant de l'Allemagne a été prié de réviser le texte en tenant compte des observations formulées.

21. Le Groupe de travail a adopté la version révisée de la proposition moyennant quelques modifications (voir annexe I). Neuf pays (Allemagne, Belgique, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Lettonie, Pologne et Portugal) ont voté pour et aucun pays n'a voté contre.

4. Mesure de la surface extérieure pour les fourgons

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/1 (Royaume-Uni)

22. La proposition comportait trois méthodes possibles de calcul de la surface extérieure. Les voix se sont réparties comme suit: six pays ont voté pour la proposition (États-Unis, Fédération de Russie, France, Italie, Royaume-Uni et Ukraine) et un contre (Allemagne). Il a été recommandé que les trois options soient comparées en procédant à des essais sur un même engin et qu'une version révisée de la proposition soit établie sur la base des résultats de ces essais.

5. Dispositifs thermiques fonctionnant avec des gaz liquéfiés

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/17, partie I (Pays-Bas)

23. Le WP.11 est convenu qu'il était nécessaire d'adopter des dispositions autorisant que les dispositifs thermiques fonctionnant avec des gaz liquéfiés soient soumis à des essais indépendamment des engins isothermes avec lesquelles ils seraient utilisés. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir qu'il fallait d'abord établir une procédure d'essai et un modèle de formule de procès-verbal d'essai. Il a été proposé que la procédure d'essai décrite dans le document ECE/TRANS/WP.11/2013/19 soit examinée mais le représentant de l'Allemagne a dit qu'il n'avait pas eu le temps d'étudier convenablement ce document en raison de la publication tardive de la traduction.

24. Les voix se sont réparties comme suit: neuf pays ont voté pour la proposition (Belgique, Danemark, Finlande, France, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque et Royaume-Uni) et un contre (Allemagne). Il a été proposé que l'Allemagne et la France collaborent avec le Pays-Bas en vue de proposer une procédure d'essai à la prochaine session.

6. Essais ATP à six et neuf ans pour les engins non autonomes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.2 (France)

25. La France a expliqué que la proposition avait été révisée en tenant compte des observations faites aux sessions précédentes. Plusieurs modifications ont été approuvées, notamment l'ajout d'une période de refroidissement n'excédant pas six heures et une indication précisant que le constructeur mentionné était le constructeur du véhicule.

26. Les voix se sont réparties comme suit: 13 pays ont voté pour la proposition (Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque et Serbie) et un contre (Allemagne). L'Allemagne a indiqué qu'elle pourrait appuyer la proposition si la question du régime de ralenti était réglée et a été invitée à travailler avec la France à l'élaboration d'une proposition révisée.

7. Essais des engins à températures multiples en service

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/11, parties I (France)

27. La proposition découlait de l'entrée en vigueur, le 23 septembre 2013, de procédures d'essai pour les engins à températures multiples neufs et s'inscrivait dans la ligne des autres méthodes d'essai des engins en service proposées dans l'ATP et en particulier de la méthode pour les engins frigorifiques autonomes à température unique. Les voix se sont réparties comme suit: sept pays ont voté pour la proposition (Belgique, États-Unis, France, Italie, Pologne, Portugal et Royaume-Uni) et un contre (Allemagne). L'Allemagne a dit qu'elle a voté contre la proposition parce qu'il y avait toujours des points techniques à résoudre.

8. Marques d'identification des engins à températures multiples

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2013/4 (Portugal)
ECE/TRANS/WP.11/2013/11, partie II (France)
Document informel: INF.7 (Pays-Bas)

28. Les propositions du Portugal et de la France étaient similaires en cela qu'elles proposaient un code de classification pour chaque compartiment et un système permettant de savoir dans quel ordre les codes devaient être utilisés. La proposition des Pays-Bas consistait à ajouter la lettre «M» au code de classification pour l'engin complet.

29. Plusieurs pays se sont déclarés en faveur de l'approche plus simple proposée par les Pays-Bas, qui n'obligeait pas à repérer l'extrémité avant ou arrière de l'engin. D'autres ont fait valoir qu'un système plus précis était nécessaire parce que les marques figureraient aussi sur la plaque ATP, qui avait même valeur que le certificat ATP, et parce que cela aiderait les services de contrôle à identifier les différents compartiments sans être obligés d'ouvrir les portes.

30. Un vote sur l'harmonisation des propositions de la France et du Portugal a donné le résultat suivant: sept pays ont voté pour (Danemark, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, France, Pays-Bas et Royaume-Uni) et deux contre (Belgique et Allemagne). En ce qui concerne la proposition des Pays-Bas, les voix se sont réparties comme suit: trois pays ont voté pour la proposition (Allemagne, Belgique et Pays-Bas) et quatre contre (Danemark, Fédération de Russie, France et Portugal). Par conséquent, il a été décidé d'élaborer une proposition qui ferait la synthèse des propositions du Portugal et de la France. Le représentant du Portugal a indiqué qu'il allait établir une proposition pour la prochaine session concernant les marques d'identification des engins à températures multiples qui intégrerait un code barre.

9. Regroupement des annexes 2 et 3

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/7 (Fédération de Russie)

31. La Fédération de Russie a fait valoir que le fait d'étendre l'obligation de contrôler la température ambiante dans l'engin de transport au transport de denrées réfrigérées serait bénéfique pour la sécurité alimentaire. Une lettre de la Fédération de Russie dans laquelle elle demandait des informations sur les conséquences économiques qu'aurait l'installation d'instruments d'enregistrement de la température dans les engins de transport de denrées réfrigérées avait reçu une seule réponse de la part du Royaume-Uni, qui avait estimé le coût de l'opération à 4 millions de livres. Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'elle approuvait le principe de la proposition mais qu'elle n'avait pas encore eu l'occasion d'en discuter avec les services chargés de la sécurité alimentaire en Allemagne.

32. Les voix se sont réparties comme suit: 3 pays ont voté pour la proposition (Fédération de Russie, Portugal et Ukraine), et 2 contre (Allemagne et Royaume-Uni). Il a été convenu que la Fédération de Russie préparerait une version révisée de la proposition pour la prochaine session.

10. Définition des denrées périssables

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/8 (Fédération de Russie)

33. Plusieurs pays s'accordaient pour dire qu'il était logique d'avoir une définition des denrées périssables dans l'ATP. D'autres y étaient opposés si elle devait servir à élargir le champ d'application de l'ATP et ont soulevé la question de l'augmentation des coûts qui pourrait en découler.

34. Les voix se sont réparties comme suit: 6 pays ont voté pour la proposition (Belgique, Espagne, Fédération de Russie, France, Portugal et Ukraine) et 2 contre (États-Unis et Pays-Bas). La Fédération de Russie a déclaré qu'elle avait l'intention de poursuivre l'élaboration d'une proposition de définition même si celle-ci ne devait s'appliquer qu'aux denrées visées aux annexes 2 et 3.

11. Propositions diverses d'amendements

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/3, partie I (Secrétariat)

35. Le WP.11 a approuvé les propositions faites par le secrétariat aux paragraphes 1 à 4 du document et a préféré l'option consistant à inverser l'ordre des sections 7 et 8 comme indiqué au paragraphe 1 (voir annexes I et II). En ce qui concerne la note de bas de page dans l'appendice 2 de l'annexe 2, libellée «La procédure à suivre sera définie.», il a été suggéré que la question pourrait être examinée par la sous-commission de l'IIF chargée du transport réfrigéré.

36. Les voix se sont réparties comme suit: 15 pays ont voté pour la proposition (Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni et Ukraine) et aucun contre.

12. Mesure du débit d'air

Document informel: INF.5 (Royaume-Uni)

37. Le WP.11 est convenu qu'il importait d'inclure des dispositions obligatoires concernant la mesure du débit d'air dans l'ATP et a invité un petit groupe composé de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'IIF à poursuivre l'élaboration de la proposition et à la soumettre en tant que document officiel à la prochaine session.

13. Modifications éventuelles à apporter à la nouvelle section 8 relative aux engins à températures multiples

Document informel: INF.8 (Finlande)

38. Il a été convenu que les modifications proposées par la Finlande devraient être examinées plus en détail par un petit groupe de pays qui mettaient à l'essai le logiciel pour le calcul des dimensions des engins à températures multiples conçu par Transfrigoroute International (Allemagne, Danemark, France, Portugal et Transfrigoroute International) afin qu'un document officiel puisse être soumis à la prochaine session.

14. Réponses au questionnaire établi par les Pays-Bas

Document informel: INF.11 (Pays-Bas)

39. Le WP.11 a pris note des réponses envoyées au questionnaire et suggéré qu'un petit groupe de pays (Espagne, France, Italie, Pays-Bas et Portugal) poursuive l'examen des questions fondamentales soulevées telles que l'origine des limites du coefficient K, la finalité des marques, le temps de fonction minimum des dispositifs thermiques, etc. Un document officiel décrivant les progrès réalisés devrait être établi pour la prochaine session.

B. Nouvelles propositions

1. Proposition d'élargissement de l'accord ATP aux transports nationaux

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/20 (France)

40. Le document faisait valoir que les prescriptions de l'ATP s'appliquaient à des trajets de quelques kilomètres seulement dès qu'ils impliquaient un franchissement de frontière, alors que dans la plupart des pays, elles ne s'appliquaient pas à des transports nationaux de plusieurs centaines de kilomètres. Il était proposé de ne pas appliquer les prescriptions de l'ATP aux transports locaux, par exemple, de moins de 80 kilomètres sans rupture de charge. L'ADR était cité comme un exemple d'accord international qui avait été rendu obligatoire à l'échelon national par la législation européenne.

41. Plusieurs pays étaient d'avis que le WP.11 n'était pas l'instance qui convenait pour examiner une proposition qui concernait les transports nationaux. Les voix se sont réparties comme suit: 5 pays ont voté pour la proposition (Belgique, Fédération de Russie, France, Italie et Pologne) et 6 contre (États-Unis, Danemark, Finlande, Pays-Bas, République tchèque et Royaume-Uni).

2. Proposition visant à modifier les températures des classes pour les engins ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/5, partie I (France)

42. La proposition visait à modifier légèrement les températures pour les engins des classes B, D et E afin de mieux aligner les températures applicables aux denrées transportées à celles applicables aux engins de transport. L'Italie souscrivait à la proposition mais estimait qu'il y avait d'autres modifications en conséquence à apporter à l'appendice 2 de l'annexe 1 et qu'il fallait ajouter des dispositions transitoires.

43. Les voix se sont réparties comme suit: 5 pays ont voté pour la proposition (Belgique, Fédération de Russie, France, Italie et Pologne) et un contre (Allemagne). L'Allemagne a dit que l'analyse coûts-avantages de la proposition devrait être encore développée et a signalé la besoin de prendre en compte d'autres normes et règlements pour les denrées. Il a été convenu que la France développerait davantage sa proposition en étoffant la justification et en précisant mieux les denrées concernées.

3. Ajout de dispositions concernant les engins calorifiques ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/9 (Fédération de Russie)

44. Le WP.11 a adopté la proposition visant à ajouter de nouvelles classes C et D pour les engins calorifiques ATP afin de tenir compte des conditions dans les pays où les températures hivernales peuvent être inférieures à -20 °C (voir annexe I).

45. Les voix se sont réparties comme suit: 11 pays ont voté en faveur de la proposition (Allemagne, Belgique, Danemark, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Portugal et République tchèque) et aucun contre.

4. Proposition visant à modifier l'appendice 1 de l'annexe 1

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/13 (Pays-Bas)

46. La majorité des pays ont appuyé le principe de la proposition selon laquelle les constructeurs seraient tenus de communiquer davantage d'informations sur la construction des caisses isothermes et des dispositifs thermiques afin que les stations d'essai puissent vérifier leur conformité. Deux pays étaient d'avis que les informations demandées actuellement étaient suffisantes. Les pays ont été invités à envoyer au représentant des

Pays-Bas leurs observations concernant le document, par courrier électronique, afin qu'il puisse réviser la proposition en vue de la prochaine session.

5. Propositions visant à clarifier les dispositions de l'appendice 1 de l'annexe 1

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/12 (Belgique)

Document informel: INF.13 (Belgique)

47. La proposition visait à clarifier les termes «immatriculé ou enregistré» employés à l'appendice 1 de l'annexe 1 et à prescrire la signature d'accords bilatéraux entre les pays pour couvrir les cas d'engins homologués par une autorité compétente autre que celle du pays où l'engin a été enregistré. Le WP.11 s'est prononcé sur les différents éléments de la proposition.

48. En ce qui concerne les propositions relatives à l'alinéa *a*, les voix se sont réparties comme suit: 8 pays ont voté pour (Belgique, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Portugal et Royaume-Uni) et 1 contre (Pays-Bas).

49. En ce qui concerne les propositions relatives à l'alinéa *b*, les voix se sont réparties comme suit: 3 pays ont voté pour (Belgique, France et Italie) et 2 contre (Allemagne et Pays-Bas).

50. En ce qui concerne les propositions relatives à l'alinéa *b* du paragraphe 3, les voix se sont réparties comme suit: 6 pays ont voté pour (Belgique, Finlande, France, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni) et aucun contre. Le WP.11 a donc adopté la proposition visant à modifier la dernière phrase de l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 (voir annexe I).

51. La Belgique a proposé de poursuivre ses travaux sur la proposition et il a été suggéré d'inclure des exemples illustrant la signification des mots «immatriculé» et «enregistré» afin d'y voir plus clair.

6. Rectification de la version française du paragraphe 2.1.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/5, partie II (France)

52. Le WP.11 est convenu d'apporter la correction proposée (voir annexe II) et a demandé au secrétariat de la soumettre à la Section des traités de l'ONU.

7. Rectification du renvoi à une norme

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/14, partie II (Italie)

53. Le WP.11 est convenu de rectifier le renvoi à la norme ISO 971 au paragraphe 4.3.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (voir annexe II). L'Italie soumettrait un document à la prochaine session concernant le remplacement du renvoi à la norme BS 3122.

8. Essais des engins en service à plaques eutectiques

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/14, partie III (Italie)

54. La proposition visait à modifier le titre du paragraphe 6.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1 en supprimant les mots «autres que les engins à accumulateurs eutectiques fixes», ce qui aurait pour effet d'étendre l'application de cette disposition à tout type d'engin.

55. Les voix se sont réparties comme suit: 4 pays ont voté pour la proposition (Belgique, France, Italie et Pays-Bas) et 1 contre (Allemagne).

9. Essai des groupes à gaz liquéfié à température unique ou à températures multiples

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/19 (France)

56. La proposition décrivait une procédure de mesure de la capacité de groupes réfrigérants à température unique ou à températures multiples qui utilisent le gaz liquéfié comme source de froid. L'Allemagne a dit qu'elle avait reçu la traduction du document tardivement et qu'elle n'avait pas eu suffisamment de temps pour prendre position sur la question. Les pays ont été invités à envoyer à la France leurs observations concernant le document afin qu'une version révisée du document puisse être soumise à la prochaine session.

57. Les voix se sont réparties comme suit: 3 pays ont voté pour la proposition (Belgique, France et Portugal) et 1 contre (Allemagne).

10. Modification de l'attestation ATP pour imposer la communication d'informations supplémentaires sur les caisses isothermes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/14, partie I (Italie)

58. Le WP.11 a adopté la proposition visant à imposer la communication d'informations supplémentaires dans l'attestation de conformité des caisses isothermes, y compris le fabricant de la caisse, le modèle/type et le mois et l'année de fabrication, et est convenu que les attestations délivrées avant l'entrée en vigueur des modifications apportées à l'attestation devraient rester valables jusqu'à la date d'expiration initialement prévue (voir annexe I).

59. Les voix se sont réparties comme suit: 11 pays ont voté pour la proposition (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni) et aucun contre.

11. Variation autorisée de la surface intérieure dans l'ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/15 (Pays-Bas)

60. Le document posait la question de savoir s'il fallait introduire, pour les caisses de plus petites tailles, une règle différente de celle autorisant une variation de la surface intérieure de 20 %. Les pays qui se sont exprimés ont dit que la question ne posait pas problème ou ne voyaient pas la nécessité d'introduire une règle différente pour les caisses de petite taille.

12. Renvois à des normes dans l'ATP et ses annexes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/16 (Pays-Bas)

61. Le WP.11 a tenu une vaste discussion sur la question des renvois à des normes dans l'ATP. On a souligné que les normes changeaient souvent et devaient donc être actualisées. On a également rappelé qu'il fallait faire la différence entre les normes obligatoires et celles qui ne l'étaient pas. La Fédération de Russie a dit que l'ATP devrait comporter une mise en garde générale indiquant que les normes n'étaient applicables que dans les pays où elles s'appliquaient.

62. Le WP.11 s'est prononcé sur les propositions contenues dans le document, notamment celles visant à modifier le règlement intérieur du Groupe de travail en y introduisant des dispositions concernant l'inclusion de nouvelles normes dans l'ATP et à créer un groupe de travail informel chargé d'évaluer les références qui doivent être adoptées ainsi que de vérifier si les références existantes restent valables. Les voix se sont réparties comme suit: 2 pays ont voté pour les propositions (Italie et Pays-Bas) et 1 contre (Fédération de Russie). La Fédération de Russie a été invité à préparer un document pour la

prochaine session expliquant sa position sur ce point. Il a cependant été convenu que la vérification des normes était une question importante et qu'elle devrait rester inscrite à l'ordre du jour.

13. Engins à usages à la fois réfrigérants et calorifiques

Document informel: INF.3 (Fédération de Russie)

63. Le WP.11 a invité le représentant de la Fédération de Russie à soumettre un document officiel à la prochaine session en vue d'introduire des dispositions relatives aux engins à usages à la fois réfrigérants et calorifiques, en tenant compte des deux nouvelles classes d'engins calorifiques qui venaient d'être adoptées.

64. Le WP.11 a chargé le secrétariat de faire parvenir les projets d'amendements qu'il avait adoptés et qui étaient contenus dans l'annexe I du présent rapport ainsi que les corrections contenues dans l'annexe II à la Section des traités de l'ONU aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)

65. Le WP.11 a été informé que la dernière version du Manuel ATP était disponible en anglais, en français et en russe sur le site Web de la Division des transports, à l'adresse suivante: http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

1. Modifications des engins qui nécessitent la délivrance d'une nouvelle attestation

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/18 (France)

66. La proposition visait à ajouter après le paragraphe 1 de l'appendice 1 de l'annexe 1 un tableau énumérant les modifications des engins qui nécessitaient la délivrance d'une nouvelle attestation. Deux pays ont exprimé leur opposition à l'inclusion d'une telle liste, l'un d'entre eux étant d'avis qu'elle était non-exhaustive et que la décision devrait revenir à l'autorité compétente.

67. Les voix se sont réparties comme suit: 2 pays ont voté pour la proposition (France et Fédération de Russie) et 5 contre (Allemagne, Danemark, Finlande, Pays-Bas et Portugal).

2. Modifications acceptables des engins isothermes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/10, partie I (Allemagne)

Documents informels: INF.9 (Finlande) et INF.15 (Allemagne)

68. Le WP.11 a décidé d'introduire une observation dans l'annexe 1, appendice 1, concernant les modifications acceptables des engins isothermes (voir annexe III). Six pays (Allemagne, États-Unis, Finlande, France, Pologne et Portugal) ont voté pour et aucun pays n'a voté contre.

3. Modifications acceptables ne nécessitant pas la délivrance d'un nouveau certificat

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/21, partie I (France)

69. La proposition visait à ajouter des explications et un tableau à l'appendice 1 de l'annexe 1, concernant les modifications à apporter au matériel qui ne nécessiteraient pas la délivrance d'un nouveau certificat ainsi qu'il a été demandé par un certain nombre de stations d'essai. Les participants se sont demandé quel rapport avait cette proposition avec la proposition présentée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2013/18. Un pays (France)

a voté pour et cinq pays (Allemagne, Belgique, Danemark, Pays-Bas et Portugal) ont voté contre.

4. Groupes frigorifiques à alimentation électrique

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/21, partie II (France)

70. La proposition visant à ajouter un tableau à l'appendice 1 de l'annexe 1 pour préciser le traitement que réservait l'ATP à un certain nombre de groupes frigorifiques à alimentation électrique n'a pas été acceptée. Deux pays (France et Pologne) ont voté pour et trois pays (Allemagne, Danemark et Pays-Bas) ont voté contre.

5. Essais des engins à températures multiples

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/11, partie I (France)

71. La proposition concernant le manuel ATP n'a pas été examinée car la modification correspondante de l'ATP concernant les essais des engins à températures multiples en service n'avait pas été adoptée.

6. Marques d'identification des engins à températures multiples

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2013/4 (Portugal)
ECE/TRANS/WP.11/2013/11, partie II (France)

72. Les propositions concernant le manuel ATP n'ont pas été examinées car les modifications correspondantes de l'ATP concernant les marques d'identification des engins à températures multiples n'avaient pas été adoptées.

VIII. Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2012/8 (Fédération de Russie)
ECE/TRANS/WP.11/2013/20 (France)

73. Le WP.11 a rappelé les débats qu'il avait eus au sujet de la proposition présentée par la Fédération de Russie visant à ajouter une définition des denrées périssables dans l'ATP (voir paragraphes 33 et 34 du présent rapport), et de la proposition soumise par la France visant à élargir la portée de l'ATP de façon qu'il englobe le transport national de denrées périssables (voir paragraphes 40 et 41 du même rapport).

IX. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/3, partie II (Secrétariat)

74. Le WP.11 a adopté la proposition visant à modifier son règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1), qui stipulerait désormais que les propositions de modification de l'ATP doivent être accompagnées d'une évaluation de leur incidence sur l'environnement, outre les justifications en matière de coût, de faisabilité et d'applicabilité (voir annexe IV). Le représentant de la France a indiqué qu'il serait préférable d'utiliser dans le texte proposé des exemples ayant une incidence favorable sur l'environnement.

X. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/2 (Secrétariat)

75. Le WP.11 a examiné le projet de compte rendu d'exécution pour 2012-2013 établi par le secrétariat et a adopté l'évaluation bisannuelle proposée pour 2014-2015, moyennant un certain nombre de corrections (voir annexe V).

XI. Élection du bureau (point 10 de l'ordre du jour)

76. Le WP.11 a élu M. Telmo Nobre (Portugal) Président et M. M. Eric Devin (France) et Kees de Putter (Pays-Bas) Vice-Présidents de sa soixante-dixième session (2014). Le WP.11 a remercié les membres du bureau et le secrétariat de leur travail.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

1. Transport de la viande dans la région de la CEE

Document informel: INF.10 (Secrétariat)

77. Le WP.11 a pris note du travail du secrétariat sur un document concernant le transport de la viande dans la région de la CEE mais aussi au Maroc et en Tunisie, tous deux parties contractantes à l'ATP. Le cas de la viande a été choisi parce que c'est une denrée qui doit obligatoirement être transportée dans des engins ATP et que le volume transporté donne une bonne idée de l'ampleur du transport dans des engins ATP. Les représentants ont été priés de faire parvenir au secrétariat, par courrier électronique, leurs observations et leurs suggestions pour améliorer le document et l'adapter aux exigences du Groupe de travail.

2. Date de la soixante-dixième session

78. Le WP.11 a été informé que les dates du 7 au 10 octobre 2014 avaient été retenues pour la soixante-dixième session. La date limite pour la soumission des documents a été fixée au 4 juillet 2014.

3. Hommages

79. Le WP.11 a été informé que deux représentants avaient pris leur retraite. Il s'agit de M. Frans van der Rijst, qui a représenté la Suède dans le WP.11 et dans d'autres groupes d'experts de la CEE s'occupant de transports pendant plus de trente ans, et de M. Inigo Elorza Cavengt qui lui a représenté l'Espagne dans le WP.11 pendant de nombreuses années. Le WP.11 leur a adressé ses chaleureux remerciements et leur a souhaité une longue et heureuse retraite.

4. Autres questions

80. Le Président a indiqué qu'il était important que la sous-commission de l'IIF sur les transports réfrigérés apporte un solide appui technique au WP.11, notamment en examinant au préalable les propositions de modifications très techniques. Il a encouragé tous les pays à envoyer des représentants aux réunions de ladite sous-commission. Le Président de la sous-commission a quant à lui annoncé que la réunion de 2014 se tiendrait en Italie.

81. Le Président du Comité scientifique de l'IIF a annoncé que la troisième Conférence internationale sur la durabilité et la chaîne du froid se tiendrait à Londres, du 23 au 25 juin 2014.

XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

82. Le WP.11 a adopté le rapport sur sa soixante-neuvième session en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Propositions d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, paragraphe 4

Dans la première phrase du paragraphe 4, ajouter le texte suivant :

- « -30 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe C;
- 40 °C dans le cas des engins calorifiques de la classe D. »

Modifier la dernière phrase du paragraphe 4 pour lire comme suit :

« Le coefficient K des engins des classes B, C et D doit être obligatoirement égal ou inférieur à 0,40 W/m².K. »

2. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3 b)

Modifier la dernière phrase pour lire comme suit:

« Cette attestation sera traitée comme une attestation provisoire, si nécessaire, valable pour six mois au maximum ; »

3. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 6 c) i)

Insérer le texte et la note de bas de page suivants à la fin:

- « 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 ces modifications est inférieur à 1/100^e 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 ; et
 - si de telles modifications d'équipements intérieurs sont effectuées en utilisant la même technique, notamment en cas d'équipements collés.

Toutes les modifications doivent être effectuées ou approuvées par le fabricant de l'équipement isotherme.

* Les présentes dispositions concernant des modifications mineures et limitées sont applicables à tout équipement fabriqué après la date de leur entrée en vigueur (date à insérer). »

4. Annexe 1, appendice 2

Au paragraphe 6.3, modifier le texte entre parenthèses pour lire comme suit:

« (22 K pour la classe A, 32 K pour la classe B, 42 K pour la classe C, et 52 K pour la classe D) »

5. Annexe 1, appendice 2

Inverser l'ordre des sections 7 et 8 et renuméroter ces sections en conséquence.

6. Annexe 1, appendice 3A

Au point 3 du modèle d'attestation, remplacer « Numéro de série de la caisse isotherme » par « Caisse isotherme: MARQUE, MODÈLE, NUMÉRO DE SÉRIE, MOIS ET ANNÉE DE FABRICATION »

Insérer la phrase suivante au début de la note de bas de page 15:

« Indiquer la marque, le modèle, le numéro de série du fabricant et le mois et l'année de fabrication de la caisse isotherme. ».

Ajouter une mesure transitoire pour lire comme suit:

« Les attestations de conformité des engins, délivrées avant la date de l'entrée en vigueur de la modification au point 3 du modèle d'attestation (date à insérer), resteront valables jusqu'à la date d'expiration initialement prévue. »

7. Annexe 1, appendice 3A

Dans la note de bas de page 4 du modèle de la formule d'attestation de conformité, remplacer la première phrase par le texte qui suit: «La procédure d'essai pour les nouveaux engins à températures multiples est présentée à la section 7 de l'appendice 2 de l'annexe 1. Il n'a pas encore été défini de procédure d'essai pour les engins à températures multiples en service.».

8. Annexe 1, appendices 3B et 4

Dans le modèle de plaque d'attestation de conformité et la marque d'identification, remplacer « 02-2011 » par « 02-2020 ».

9. Annexe 1, appendice 4

Ajouter le texte suivant à la fin du tableau:

Engin	Marque d'identification
...	...
« Engin calorifique renforcé de classe C	CRC
Engin calorifique renforcé de classe D	CRD »

Annexe II

Rectification de l'ATP

- 1. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 2.1.4**
Au lieu de 25 °C ± 0,2 K lire 25 °C ± 2 K
- 2. Annexe 1, appendice 2, 4.3.2, dernier paragraphe**
Au lieu de ISO 971 lire ISO 917
- 3. Annexe 1, appendice 3A, note de bas de page 8**
Au lieu de carburant lire frigorigène

Annexe III

Ajouts au Manuel ATP

Insérer l'observation suivante après le nouvel amendement 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 les conditions suivantes sont respectées:

- l'épaisseur d'isolant restant est au moins celle du type certifié au même endroit; et
- l'épaisseur minimale d'isolant restant peut être réduite dans certains endroits mais doit être d'au moins 20 mm.

En cas de modifications, les équipements vissés doivent être adaptés pour éviter l'humidité ou le gel des composants modifiés. »

(ECE/TRANS/WP.11/228, par. 68)

Annexe IV

Modification aux règles de procédure de WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/222/Add.1)

Au paragraphe 4 de l'annexe et à l'appendice, insérer le texte suivant après «Faisabilité»:

«Impact sur l'environnement: L'amendement proposé aura-t-il des incidences sur l'environnement, telles qu'une réduction de la consommation de carburant ou une augmentation de l'isothermie, par exemple?»

Annexe V

Proposition d'évaluation pour l'exercice biennal 2014-2015

<i>Groupe d'activité</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
Transport de denrées périssables	Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables	<p>a) Pourcentage du total de nouvelles propositions d'amendements non-éditoriales adoptées par le WP.11</p> <p>Mesures des résultats: Estimation: 2012-2013: 10% Objectif: 2014-2015: 25%</p> <p>b) Nombre total de Parties contractantes à l'ATP</p> <p>Mesures des résultats: Référence : 2013: 48 Objectif: 2014-2015: 50</p> <p>c) Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP</p> <p>Mesures des résultats: Référence : 2013: 16 Objectif: 2014-2015: 20</p>