



---

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

Genève, 6-9 octobre 2015

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 autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule****Communication du Gouvernement français***Note du secrétariat*

La France a transmis une version révisée du document ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3 examiné à la soixante-dixième session. Les modifications apportées apparaissent en souligné ou barré.

**Contexte**

1. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), signé en 1970, a mis en place au départ un test pour le renouvellement des attestations après six ans.
2. Les tests sont décrits précisément pour les engins réfrigérants depuis le départ. Les tests pour les engins frigorifiques reposaient sur des exigences limitées.
3. En 1995, l'ATP a été amendé pour préciser ces tests. Une limite de six heures a été ajoutée pour le temps maximal de descente à la température de classe. En 2008, le Groupe de travail du transport des denrées périssables (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. Ce défaut a donc été partiellement corrigé pour les engins autonomes mono-température.

4. Toutefois, la méthode reste insuffisante pour les engins non-autonomes et pour les engins multi-températures. L'ATP reste très floue sur le test de renouvellement des engins.
5. La France a présenté en 2007 une proposition informelle sur ce sujet puis une première proposition formelle en 2008.
6. Prenant en compte successivement les suggestions de l'Espagne sur les durées, des Pays Bas sur les températures extérieures et les dispositions transitoires, de l'Allemagne sur l'entraînement par le moteur du véhicule, cette proposition a été amendée en 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014. Lors des deux derniers votes cette proposition n'a reçue qu'une objection. Cette proposition tenant compte des remarques des Pays-Bas formulées en 2014 a été présenté de nouveau à la CERTE en 2015 qui a réitéré la recommandation d'un vote en faveur d'un tel amendement. ~~Les arguments de l'objection des Pays Bas ont été intégrés. L'Allemagne n'a pas communiqué les raisons de son objection de 2012 alors qu'elle avait voté en faveur de la proposition en 2011. Sur proposition du WP.11, la France a consulté l'Allemagne pour amender la proposition et introduit le point à l'ordre du jour de la réunion des stations d'essais.~~
7. La France soumet donc une proposition qui tient compte de ces échanges.

## **Proposition**

8. 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.
9. L'autorité compétente en France, en lien avec Transfrigoroute France et la station d'essai officielle ATP, le Cemafruid a étudié de nouveaux protocoles de test pour les plus de 10 000 tests annuels dont environ 5 000 engins non-autonomes. Le but était d'élaborer un test robuste simple et économique.

## **Les contraintes pour les engins non autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule**

10. La plupart des engins non autonomes sont utilisés pour la distribution. Leur groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule. Ces équipements fonctionnent une part importante du temps au ralenti moteur du véhicule, souvent plus de 70% du temps. 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**

11. 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 au régime de ralenti moteur pendant une durée donnée pour une température extérieure connue.

## Impact technique du test

12. Ces tests sont utilisés en France depuis 2002. Environ 5 000 tests d'engins non autonomes poulie moteur sont effectués chaque année à 6 et 9 ans suivant ce protocole.

13. 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. La maintenance permet de réduire l'impact environnemental des engins, leurs consommations énergétiques et leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

14. 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

15. 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.

16. Avec un coût de test de l'ordre de 400 euros pour un renouvellement de trois ans en France, les économies d'énergie et l'amélioration des performances permettent un gain avec la mise en place de cette procédure.

## Conclusion

17. Sur la base de ces éléments, le protocole proposé vise à harmoniser l'ATP et à construire une procédure plus équitable. Il est limité aux engins dont le groupe est entraîné par le moteur du véhicule.

18. 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

19. Il est proposé d'ajouter dans le texte de l'accord ATP les éléments en gras ci-après:

"Annexe 1, Appendice 2

6. [...]

### **6.2 Engins frigorifiques**

#### **Engins autonomes**

On vérifiera que, lorsque la température [...]

[...] d'une durée maximale de trois ans.

**Engins non autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule**

**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, après descente en température et stabilisation, lorsque le régime moteur du véhicule est maintenu à la valeur de ralenti définie par le constructeur (si applicable), pendant une durée minimum de une heure trente minutes.**

- ~~▲ une heure si la température extérieure est supérieure ou égale à +30°C,~~
- ~~▲ une heure vingt minutes si la température extérieure est supérieure ou égale à +25°C,~~
- ~~▲ une heure quarante minutes si la température extérieure est supérieure ou égale à +20°C,~~
- ~~▲ deux heures si la température extérieure est supérieure ou égale à +15°C.~~

**Si les résultats sont satisfaisants, 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.**

ii) Dispositions transitoires [...] Cette disposition s'appliquera aux engins construits après l'entrée en vigueur de la présente disposition."

---