



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2007/20
5 septembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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

Mise à jour de l'Accord ATP

Communication de Transfrigoroute International

Note du secrétariat

Le Programme de travail pour 2006-2010, que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa soixante-huitième session, en 2006 (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.11 i)), charge le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) de mener à bien l'harmonisation des règlements et des normes concernant le transport international de denrées périssables et la facilitation de son fonctionnement, entre autres, en examinant les propositions d'amendements à l'ATP pour s'assurer qu'il soit mis à jour lorsque cela est nécessaire. Le présent document est soumis conformément à ce mandat.

1. Transfrigoroute International a été créé à l'initiative de l'Organisation des Nations Unies et de l'Union internationale des transports routiers (IRU), voilà plus de cinquante ans, afin d'amorcer la facilitation du transport international de denrées périssables dans le respect de normes de qualité harmonisées au niveau international par le biais du Comité consultatif technique, le CCT (qui regroupe les constructeurs de véhicules frigorifiques et les fabricants d'installations de réfrigération et de leurs accessoires), et d'un comité commercial, le FCI (qui regroupe les exploitants de véhicules frigorifiques et les chargeurs). C'est précisément sur la base des principes définis par ces deux comités que l'Accord ATP a été créé, en étroite collaboration avec l'Institut international du froid (IIF). Malheureusement, dans l'ATP, aucune disposition ou presque n'est prévue pour suivre l'évolution des véhicules frigorifiques et de l'organisation du transport frigorifique. C'est la raison pour laquelle l'ATP fait aujourd'hui l'objet d'interprétations souvent divergentes et qu'il est appliqué différemment selon les pays.

2. Transfrigoroute International demande donc que le WP.11, qui est le groupe de travail chargé de l'administration de l'ATP, et la sous-commission D2 «CERTE» de l'IIF, à Paris, se penchent sur les questions énumérées ci-dessous (dont certaines sont controversées depuis de nombreuses années), afin qu'elles puissent être interprétées au niveau international de façon uniforme. Dans le cas contraire, l'ATP sera de plus en plus coupé des problèmes quotidiens qui se posent dans le transport frigorifique et sera, à terme, remplacé par un règlement européen. Les divergences d'interprétations dont il fait l'objet au niveau international sont en contradiction totale avec l'objet de l'ATP et, de façon plus générale, remettent en question ses fondements mêmes puisqu'il a précisément été créé pour que les denrées alimentaires périssables puissent être transportées sur le plan international dans le respect de normes de qualité fixées au niveau international.

Droit de veto

3. Transfrigoroute International estime que dans le passé le droit de veto exercé par des États membres a très souvent empêché l'ATP de suivre la pratique. Sachant aujourd'hui que l'ATP compte plus de 40 États membres, ce droit de veto, qui est pourtant expressément inscrit dans l'Accord, devrait être aboli le plus tôt possible. Tout du moins, il ne devrait être exercé qu'en cas de proposition de modification des dispositions générales de l'Accord (art. 1^{er} à 20), ce qui permettrait une mise à jour plus rapide des prescriptions techniques énoncées dans les annexes 1 à 3.

4. Transfrigoroute International recommande que la mise à jour des dispositions techniques de l'ATP soit désormais confiée à des comités de normalisation internationale et que les décisions politiques portent exclusivement sur ses dispositions générales. Les votes sur les dispositions techniques devraient associer à la fois les comités de normalisation, les stations d'essai ATP et les professionnels concernés.

Valeur du coefficient K/vieillessement

5. Les valeurs du coefficient K définies dans l'ATP ne devraient s'appliquer qu'aux essais des véhicules neufs étant donné qu'aujourd'hui il n'est plus possible de les maintenir tout au long de la durée de service des véhicules.

6. Le vieillissement de l'isolation thermique, tel qu'il est défini aujourd'hui, est généralement dégressif et – à condition que les véhicules de réfrigération soient utilisés correctement et entretenus régulièrement – peut être estimé à 50 ou 60 % au bout de douze ans. Par conséquent, des véhicules ne devraient pas être contraints de repasser l'épreuve en tunnel lors des essais de reclassement, qui ont normalement lieu au bout de six, neuf ou douze ans, aussi longtemps que l'ATP ne définit pas, pour le vieillissement, des tolérances normalisées, consacrées par la pratique et internationalement reconnues.

Reconnaissance des procès-verbaux d'essai

7. Ces procès-verbaux, qui sont établis, en bonne et due forme, exclusivement par les stations d'essai ATP autorisées, compte tenu des conditions en vigueur, devraient être reconnus par voie bilatérale entre tous les États membres. Les certificats ATP devraient donc être délivrés sans qu'il soit besoin de procéder à une deuxième série d'essais, à la fois coûteuse et longue, essais qui quelquefois sont en plus effectués de façon aléatoire. La répétition des essais va à l'encontre non seulement de l'Accord ATP mais aussi des principes du libre-échange à l'intérieur de l'Union européenne.

8. Si cette idée devait rester lettre morte à cause du droit de veto tel qu'il existe actuellement, l'ATP devrait selon nous être intégré à la réglementation européenne et amendé en respectant la loi de la majorité en vigueur dans l'Union européenne, ce qui serait certainement une bonne façon d'assurer le libre-échange dans l'Union européenne.

Tolérances applicables aux accessoires

9. Afin de pouvoir équiper les véhicules frigorifiques ayant satisfait aux essais avec toute sorte d'accessoires (groupes frigorifiques, thermomètres simples, thermomètres enregistreurs, systèmes d'arrimage, télécommandes, éclairage, etc.) selon la façon dont ils vont être utilisés et dans quel but, la tolérance de 1 % du volume total de mousse qui a déjà été fixée devrait être incluse dans l'accord ATP, avec des conséquences minimales sur la valeur globale de K.

Essai de mise à froid

10. Les véhicules frigorifiques devant faire l'objet d'un essai de reclassement tous les six, neuf ou douze ans devraient en fait à l'avenir être tous soumis à l'essai de mise à froid, parce qu'il a l'avantage d'évaluer, pour un coût raisonnable, l'efficacité du groupe frigorifique, de l'isolation thermique du ou des compartiments et de la ventilation. En cas de succès, les véhicules frigorifiques pourraient être encore utilisés pendant trois ans. L'épreuve en tunnel, qui revient nettement plus cher, a en plus l'inconvénient de ne pas être parfaitement fiable.

11. Afin de donner encore plus de valeur à cet essai, il faudrait que le temps maximum de mise à froid soit pondéré compte tenu de la température ambiante moyenne, qui peut varier de +15 à +40 °C lorsque les essais sont effectués à l'air libre.

Passage du facteur d'efficacité à 2,25

12. Il y a bien longtemps que le facteur d'efficacité aurait dû passer à 2,25, afin de garantir que le temps de mise à froid des caisses ne dépasse pas six heures pendant les six premières années

de service, comme cela est prévu dans les essais de reclassement. Ainsi que cela a été montré à de nombreuses reprises en France, le facteur actuel de 1,75, voire de 1,35, est insuffisant.

Durée de validité des procès-verbaux d'essai ATP

13. Les propositions récemment faites par plusieurs stations d'essai visant à ramener la durée de validité des procès-verbaux d'essai des groupes frigorifiques des véhicules à six ans ne se justifient nullement d'un point de vue économique, notamment si, pendant la période en question, le fabricant n'a apporté aucune modification technique au type homologué. Et pourtant, il est généralement d'usage que les stations d'essai ATP déterminent si les groupes frigorifiques sont conformes au type homologué (au plus tard au bout de six ans) à l'occasion des contrôles périodiques de qualité auxquels procèdent les constructeurs conformément à l'ATP.

14. À l'avenir, les groupes frigorifiques et les caisses isothermes ne devraient plus être systématiquement contrôlés tous les six ans, mais plutôt en fonction de la situation de l'environnement ou de lois relatives à l'environnement, par exemple l'interdiction des CFC ou des HFC. On pourrait ainsi envisager une nouvelle fréquence des contrôles, par exemple dans le domaine de l'isolation thermique et des revêtements isolants. Grâce à l'étiquetage énergétique (actuellement en discussion), la fréquence des contrôles évoluerait dans les domaines de la technique de régulation, de l'électronique de la réfrigération et de l'isolation, notamment des portes des compartiments réfrigérés.

15. Les véhicules frigorifiques ne doivent pas en plus être soumis, tous les six ans, à un essai ATP, essai qui est de toutes façons obligatoire en cas de modification technique. En outre, l'ATP devrait contenir des dispositions claires concernant le contrôle de la qualité en cours de production qui, comme cela est l'usage et en fonction des quantités produites, peut comprendre une vérification de l'efficacité.

16. De même, il n'y a aucune raison de restreindre la validité des essais pour caisses frigorifiques, si la caisse n'a pas subi de modification. Ici aussi, comme cela est déjà le cas dans la plupart des pays, il faut donc procéder à des contrôles sur place pour vérifier que les produits sont conformes au prototype soumis à l'essai. En l'état actuel de l'ATP et compte tenu des amendements prévus, les petits fabricants produisant une large gamme de produits, mais en petites séries, sont soumis à une charge financière excessive car les chiffres de production totaux ne permettent pas dans la plupart des cas de mettre au point un nouveau produit au moins avant six ans.

Véhicules à températures multiples

17. Voilà plus de quinze ans que les véhicules à compartiments et températures multiples existent et plus de dix ans que l'on recherche une méthode d'essai appropriée, mais l'ATP ne contient toujours pas de procédure d'essai consacrée par la pratique, normalisée au plan international. C'est notamment le cas des systèmes à évaporateurs multiples ainsi que des systèmes de ventilation qui permettent de régulariser les températures et qui sont conformes à la réglementation européenne en matière d'hygiène.

18. Aujourd'hui, dans la plupart des pays, 20 à 30 % des véhicules frigorifiques sont déjà des véhicules à températures multiples alors que l'ATP ne prévoit aucune méthode d'essai objective.

Justification

19. Depuis la création de l'ATP, le parc des véhicules frigorifiques a dépassé les 500 000 unités et près de 10 000 véhicules frigorifiques de chaque type sortent chaque année des chaînes de production des grands constructeurs. La grande majorité de ces véhicules doivent être conçus pour pouvoir transporter deux euro-palettes aussi bien dans le sens de la largeur que dans le sens de la hauteur. Autrement dit, compte tenu des dimensions extérieures des véhicules frigorifiques, qui sont limitées par la loi, l'épaisseur de l'isolant thermique est réduite au minimum.

20. Depuis la prise de conscience des problèmes que posent les CFC/HFC et les autres gaz à effet de serre pour la couche d'ozone, les mousses isolantes très efficaces contenant les agents propulseurs R11, R141b et 142b (qui en raison de la taille de leurs molécules diffusent très lentement) sont désormais interdites dans la fabrication des caisses de véhicules frigorifiques. C'est la raison pour laquelle il n'est plus possible, sur la plupart des véhicules frigorifiques, de respecter une valeur de K de $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$, qui est la valeur prévue dans l'ATP, pendant toute la durée de service d'un véhicule dont les dimensions internes et externes sont définies. Il n'en reste pas moins que plus de 90 % de tous les véhicules frigorifiques neufs utilisés en transport international respectent cette valeur.

21. Depuis que les véhicules doivent pouvoir transporter deux palettes en largeur, cette valeur ne peut être respectée que par les véhicules neufs, de type monocoque et très perfectionnés, qui sont isolés thermiquement au moyen de matériaux très efficaces, propulsés par des agents eux aussi très isolants. À l'heure actuelle, les valeurs de K relevées sur les grands véhicules frigorifiques utilisés en transport international sont donc très proches de $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ même lorsque ces véhicules sont neufs.

22. En raison du vieillissement inévitable de l'isolation thermique (diffusion des agents propulseurs vers l'extérieur, diffusion de l'air vers l'intérieur, augmentation du volume interne du compartiment en raison des contraintes thermiques et mécaniques subies par la mousse, pénétration de vapeur d'eau, etc.), la valeur limite est inévitablement dépassée au bout de quelque temps de service.

23. Seul un très faible pourcentage des petits véhicules frigorifiques incapables de pouvoir transporter l'équivalent de deux palettes ni dans le sens de la largeur ni dans le sens de la hauteur font exception. En fait, ils ne représentent pas plus de 5 % des véhicules frigorifiques utilisés aujourd'hui en transport international à grande distance parce que ce type de véhicules n'est rentable que dans des cas exceptionnels.

24. Même compte tenu des tolérances prévues dans l'ATP ($\pm 20\%$ de la surface) et de la grande diversité des modèles de série, et même si la qualité de la production était contrôlée, les véhicules neufs présenteraient une valeur de K légèrement supérieure à $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$. Autrement dit, cette valeur ne devrait être appliquée que lors des essais. À l'heure actuelle, les essais sont généralement effectués sans groupe de réfrigération; or, il se pourrait que, après l'installation d'un groupe de réfrigération, la valeur de K d'un véhicule neuf dépasse légèrement $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$.

25. Toutes les sociétés membres de Transfrigoroute International s'efforcent de parvenir à une interprétation pratique, et surtout uniforme au plan international, des dispositions de l'ATP, qui ne sont pas toujours parfaitement claires. Aucune raison objective, qu'elle soit de nature économique ou environnementale, ne justifie les énormes coûts financiers que doivent supporter les professionnels, par exemple lorsque des véhicules frigorifiques sont déclassés à l'issue d'un essai.

26. Étant donné que ces véhicules déclassés ne sont pas autorisés à transporter des produits surgelés au retour, les voyages à vide augmentent notablement compte tenu des flux de marchandises en Europe (transport d'agrumes d'Europe du Sud vers l'Europe centrale ou orientale, transport de denrées alimentaires surgelées d'Europe orientale vers l'Europe centrale ou du Sud, transport de fleurs des Pays-Bas et au retour transport de denrées alimentaires surgelées). En d'autres termes, chaque véhicule déclassé contribue à l'augmentation du volume de trafic et donc à une charge supplémentaire sur l'environnement.

27. Toutes les tentatives d'isolation thermique des véhicules frigorifiques par vide d'air, qui est une solution très en vogue actuellement, ont toutes échouées au bout d'un très court laps de temps. En effet, les exigences extrêmes que suppose cette solution en ce qui concerne l'étanchéité ne permet pas de l'envisager pour une utilisation durable.

28. Les dégâts causés à l'intérieur de la caisse par les fourches des chariots élévateurs, les dégâts causés à l'extérieur lors d'accidents, les contraintes mécaniques extrêmes occasionnées en permanence par les vibrations et enfin les changements de température font que la qualité de l'isolation par le vide d'air se dégrade trop vite et dans des proportions inacceptables. En d'autres termes, après une très courte période d'utilisation, les valeurs de K sont supérieures à ce qu'elles auraient été avec les matériaux isolants très performants utilisés aujourd'hui.

29. De plus, l'isolation thermique par vide d'air coûte trop cher et, en raison de son poids, elle grève très lourdement la charge utile des véhicules. Par ailleurs, cette solution n'est pas envisageable pour les véhicules frigorifiques de grandes dimensions et de type monocoque en raison de l'absence de la liaison mécanique nécessaire due au manque d'adhérence entre le revêtement extérieur et la mousse. En principe, on ne peut décider d'adopter un nouvel isolant aussi longtemps qu'il n'a pas été soumis à des essais sérieux, qu'il est trop cher et qu'il n'est pas disponible en quantité suffisante pour une production en série. Il faut en outre qu'il soit utilisé depuis plusieurs années, avec de bons résultats.

30. Le déclassement des véhicules frigorifiques dont la valeur de K dépasse $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ éliminerait d'office les véhicules capables de transporter deux palettes dans le sens de la largeur et entraînerait une augmentation d'environ 20 % du nombre de véhicules frigorifiques en circulation. Dans certains secteurs, la suppression du chargement de palettes sur deux hauteurs pourrait entraîner un doublement du nombre de véhicules frigorifiques en circulation. De plus, il ne serait plus possible d'utiliser des véhicules à compartiments multiples répartis dans le sens de la longueur, alors que l'on sait qu'un véhicule à trois compartiments par exemple fait très souvent trois fois moins de trajets.

31. Avant de prendre toute décision, il faut se souvenir que le groupe frigorifique ne représente environ que 10 % de la consommation totale d'énergie d'un véhicule frigorifique. Même dans le transport à grande distance, presque la moitié de ces 10 % est due au vieillissement et à

l'augmentation de la valeur de K et plus de la moitié est due à des déperditions lors des chargements et des déchargements et à l'indispensable refroidissement ou réchauffement des véhicules frigorifiques et de leurs parois internes.

32. Pour calculer la consommation totale d'énergie, on considère que le temps moyen de transport en Europe est de deux heures, de sorte qu'en moyenne il se produit un chargement et un déchargement toutes les deux heures. Dans cette estimation, l'incidence de la valeur de K et du vieillissement de l'isolation ne représente plus qu'environ 30 % des besoins en réfrigération, soit environ 3 % de la consommation totale d'énergie d'un véhicule frigorifique.

33. La nécessité d'un abaissement de la valeur de K entraîne la fabrication de cloisons de plus en plus épaisses et donc une réduction de l'espace utile, aussi bien en largeur qu'en hauteur, et rend le chargement et le déchargement des palettes nettement plus difficiles. Les temps de chargement et de déchargement s'en trouvent rallongés, ce qui fait augmenter les déperditions d'énergie lors de ces opérations de façon disproportionnée. De fait, malgré l'amélioration de la valeur de K, la consommation d'énergie totale du groupe frigorifique augmente.

34. Afin de réduire la consommation totale d'énergie, en fonction du type et de la solidité des emballages sur les palettes, les véhicules frigorifiques modernes doivent présenter une largeur de chargement utile comprise entre 2 460 et 2 500 mm. Ils doivent en outre présenter une hauteur libre comprise entre 100 et 150 mm pour permettre le chargement et le déchargement d'euro-palettes, dans un délai raisonnable et sans déperdition d'énergie excessive. Pour les palettes superposées, la hauteur utile de chargement doit être comprise entre 2 600 et 2 700 mm. Par ailleurs, seules de telles dimensions garantissent une bonne circulation de l'air froid tout autour du chargement.

35. Les véhicules frigorifiques modernes sont conçus pour consommer le moins d'énergie possible compte tenu de toutes les variables déterminantes énumérées ci-dessus. En ne prenant en considération que la valeur de K, comme l'ont récemment fait le WP.11 et l'IIF, on aboutit à des solutions n'ayant rien à voir avec la réalité.
