



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/218  
5 décembre 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport des denrées périssables

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT DES DENRÉES  
PÉRISSABLES SUR SA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION  
(14-17 octobre 2008)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. INTRODUCTION .....	1	4
II. PARTICIPATION .....	2	4
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	3	4
IV. ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (point 2 de l'ordre du jour).....	4 – 5	4
A. Comité des transports intérieurs .....	4	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	5	4
V. ACTIVITÉS DES AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLÈMES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour).....	6 – 9	5
A. Institut International du Froid (IIF) .....	6	5

**TABLE DES MATIÈRES** *(suite)*

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
B. Transfrigoroute International .....	7	5
C. Organisation internationale de normalisation (ISO).....	8	5
D. Compatibilité entre l'ATP et la législation de l'Union européenne.....	9	5
VI. ÉTAT ET MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (point 4 de l'ordre du jour) .....	10 – 15	5
A. Situation concernant la mise en œuvre de l'Accord .....	10 – 11	5
B. État des amendements.....	12 – 13	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP .....	14	6
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP .....	15	6
VII. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'ATP (point 5 de l'ordre du jour).....	16 – 31	7
A. Propositions en suspens .....	16 – 23	7
B. Nouvelles propositions .....	24 – 31	9
VIII. MANUEL ATP (point 6 de l'ordre du jour) .....	32 – 37	11
IX. FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSABLES (point 7 de l'ordre du jour).....	38	12
X. PORTÉE DE L'ATP (point 8 de l'ordre du jour) .....	39 – 40	13
XI. ÉTIQUETAGE ÉNERGÉTIQUE, FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION (point 9 de l'ordre du jour) .....	41	13
XII. ÉLECTION DU BUREAU (point 10 de l'ordre du jour) .....	42	13
XIII. QUESTIONS DIVERSES (point 11 de l'ordre du jour).....	43 – 45	13
XIV. ADOPTION DU RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour).....	46	14

**TABLE DES MATIÈRES** (*suite*)

*Page*

**Annexes**

*Pour des raisons pratiques, le projet de texte révisé de l'annexe 1 de l'ATP adopté à la soixante-quatrième session du WP.11 est publié dans un additif séparé (ECE/TRANS/WP.11/218/Add.1).*

I.	Projets d'amendement à l'ATP adoptés à la soixante-quatrième session .....	15
II.	Ajouts au Manuel ATP .....	19

## **I. INTRODUCTION**

1. La Directrice de la Division des transports de la CEE, M<sup>me</sup> Eva Molnar, a fait une déclaration lors de la séance d'ouverture de la soixante-quatrième session du Groupe de travail. Elle a dit que le WP.11 devait assumer une responsabilité importante, à savoir faire en sorte que l'ATP soit tenu à jour compte tenu, notamment, de l'état actuel des connaissances techniques et qu'il soit le garant de la facilitation des transports. Elle a évoqué l'intérêt suscité par l'ATP dans des pays situés à l'extérieur de la région de la CEE et a invité ces pays à envisager d'adhérer à l'Accord. Elle a déclaré que le Manuel ATP pouvait aider à clarifier certaines dispositions de l'ATP ambiguës ou susceptibles de donner lieu à des interprétations différentes. Enfin, elle a encouragé le Groupe de travail à envisager la possibilité d'étendre le domaine d'application de l'ATP aux fruits et légumes.

## **II. PARTICIPATION**

2. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe ci-après étaient représentés: Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Ukraine. Ont également pris part à la session l'organisation intergouvernementale l'Institut International du Froid (IIF), ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes: Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International.

## **III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)**

3. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/217 et -/Add.1) a été adopté.

## **IV. ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (point 2 de l'ordre du jour)**

### **A. Comité des transports intérieurs**

Document: ECE/TRANS/200.

4. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait approuvé le rapport du Groupe de travail sur sa soixante-troisième session (ECE/TRANS/WP.11/216 et Add.1). Le Comité avait adopté son programme de travail (ECE/TRANS/2008/11) pour la période 2008-2012, y compris le programme de travail du WP.11, et avait rappelé que tout comme le Comité lui-même, ses organes subsidiaires ne devaient examiner leur propre programme de travail que tous les deux ans.

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

5. Le Groupe de travail a été informé des travaux menés récemment par le WP.7 dans le domaine des normes de qualité applicables aux produits agricoles suivants: fruits et légumes frais, produits secs et séchés, plants de pommes de terre, viande et œufs et fleurs coupées. En 2007, le WP.7 avait adopté un mandat et un mode de fonctionnement. Il a été informé que l'on pouvait consulter les normes sur la viande sur le site Web de la CEE à l'adresse

[http://www.unece.org/trade/agr/standard/meat/meat\\_e.htm](http://www.unece.org/trade/agr/standard/meat/meat_e.htm) et les normes sur les légumes et les fruits frais à l'adresse [http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh\\_e.htm](http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh_e.htm).

**V. ACTIVITÉS DES AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLÈMES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour)**

**A. Institut International du Froid (IIF)**

Document: INF.2 (IIR).

6. Le représentant de l'IIF a rendu compte au Groupe de travail de la réunion de la Sous-Commission de l'IIF tenue à Prague les 5 et 6 juin 2008. La réunion avait adopté diverses recommandations ayant trait aux travaux du WP.11 (document informel n° 2), qui seraient examinées au titre des points de l'ordre du jour appropriés.

**B. Transfrigoroute International**

7. Le représentant de Transfrigoroute International (TI) a informé le Groupe de travail que la réunion annuelle de TI se tiendrait au Portugal et qu'à cette occasion des groupes de travail examineraient la question des économies d'énergie et de l'étiquetage énergétique. La position de TI était la même que celle que TI avait exposée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2007/20 présenté à la soixante-troisième session du WP.11.

**C. Organisation internationale de normalisation (ISO)**

8. Il a été demandé au secrétariat d'inviter officiellement un représentant de l'ISO à participer à la soixante-cinquième session du WP.11 et de donner des informations, notamment, sur les activités menées par l'ISO dans le domaine des normes applicables aux enregistreurs de températures et aux conteneurs maritimes.

**D. Compatibilité entre l'ATP et la législation de l'Union européenne**

9. Il a été demandé au secrétariat d'inviter officiellement à la soixante-cinquième session du WP.11 un représentant de la Commission européenne, qui puisse présenter des informations sur toutes les questions concernant la compatibilité entre l'ATP et la législation de l'Union européenne.

**VI. ÉTAT ET MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (point 4 de l'ordre du jour)**

**A. Situation concernant la mise en œuvre de l'Accord**

10. Le Groupe de travail a été informé qu'à l'ouverture de la session, les 45 États ci-après étaient parties à l'Accord: Albanie, Allemagne, Andorre, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Maroc,

Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tunisie et Ukraine.

11. L'adhésion la plus récente était celle d'Andorre, intervenue le 14 juillet 2008. L'ATP entrera en vigueur à l'égard de ce pays le 14 juillet 2009.

## **B. État des amendements**

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2008/1, document informel n° 6.

12. Les propositions d'amendement aux annexes de l'ATP, adoptées lors de la soixante-troisième session du WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/216, annexe 1 et ECE/TRANS/WP.11/216/Add.1) ont été distribuées aux Parties contractantes par le dépositaire le 6 mars 2008 (C.N.138.2008.TREATIES-1). Le 22 août 2008, le Gouvernement allemand avait, en application de l'article 18 2) b) de l'ATP, informé le Secrétaire général qu'il entendait accepter les propositions mais que les conditions d'une telle acceptation n'étaient pas encore réunies. En conséquence, les amendements ne seraient réputés acceptés que si dans les neuf mois suivant l'expiration du délai de six mois prévus pour la communication (avant le 6 juin 2009), le Gouvernement allemand ne présentait pas d'objection aux amendements proposés. Toutefois, si le Gouvernement allemand notifiait son acceptation au dépositaire avant le 6 juin 2009, les amendements seraient réputés acceptés à la date à laquelle le Secrétaire général recevrait la notification de l'acceptation.

13. À la soixante-troisième session du WP.11, le secrétariat avait été prié d'établir un bilan des objections aux projets d'amendements formulés ces dernières années. Le WP.11 a examiné l'analyse présentée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/1 et le document informel n° 6 et a estimé qu'il pourrait être judicieux d'établir une période pendant laquelle on pourrait vérifier les amendements proposés avant de les envoyer à New York. Il a également décidé que tous les amendements proposés devraient être numérotés de telle sorte que toute proposition visée par une objection puisse être clairement distinguée des autres propositions.

## **C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP**

14. La liste à jour des stations d'essai est affichée sur le site Web de la CEE, à l'adresse: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>. Les Parties contractantes ont été invitées à communiquer au secrétariat d'éventuelles corrections ou de nouvelles informations.

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

15. Le WP.11 a décidé de reprendre la collecte d'informations sur le respect des dispositions de l'ATP au moyen du nouveau questionnaire inclus dans le Manuel ATP lors de la soixante-troisième session. Les représentants de l'Allemagne et de la Suède ont dit qu'il était très difficile de collecter les données demandées dans leurs pays respectifs.

## **VII. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'ATP (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Propositions en suspens**

#### **1. Trajets maritimes**

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2008/2, ECE/TRANS/WP.11/2008/3.

16. Le WP.11 a examiné le rapport du groupe informel qui s'était réuni à Helsinki pour étudier la longueur des trajets maritimes visée à l'article 3 de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/2008/3) ainsi que la proposition de la Finlande visant à modifier les articles 3 et 5 sur la base des conclusions du groupe informel (ECE/TRANS/WP.11/2008/2). Il a été décidé qu'avant de mener à bien ce travail, il fallait apporter des éclaircissements supplémentaires sur les conteneurs, notamment les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques, et sur leurs relations avec l'ATP. Cette proposition a été mise aux voix: 7 pays ont voté pour (Fédération de Russie, Finlande, Irlande, Italie, Portugal, Royaume-Uni, Suède), 4 ont voté contre (Danemark, Espagne, France, Lettonie,) et 8 se sont abstenus (Allemagne, États-Unis d'Amérique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Ukraine). En conséquence, la proposition n'a pas été acceptée.

17. Le WP.11 a décidé que le groupe de travail informel sur les trajets maritimes devrait poursuivre ses travaux sur la question. Il devrait également examiner la possibilité d'étendre le champ d'application de l'ATP au transport par voie navigable. Il a été souligné qu'un justificatif clair devrait être fourni. Le représentant des États-Unis a demandé que le groupe donne également des preuves des risques éventuellement posés à la sécurité alimentaire par les conteneurs maritimes thermiques. Les pays intéressés, dont l'Espagne et la France, ont été invités à se joindre à ce groupe, dont la présidence sera assurée par la Finlande. Il a été suggéré que le groupe pourrait travailler par correspondance.

#### **2. Véhicules à compartiments et températures multiples**

18. Le Groupe de travail a regretté qu'il n'ait pas été possible de disposer d'un document sur cette question pour la soixante-quatrième session. Il a rappelé que cette question était examinée depuis de nombreuses années et que les véhicules à compartiments et à températures multiples étaient déjà largement utilisés. Il a été décidé que la France établirait, en coopération avec Transfrigoroute International, un document qui serait soumis à la soixante-cinquième session du WP.11.

#### **3. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 49**

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2007/17, ECE/TRANS/WP.11/2007/15 et documents informels n<sup>os</sup> 8 et 9.

19. Le WP.11 a examiné une proposition de la France concernant les essais pour le renouvellement des attestations ATP pour les engins en service depuis six et neuf ans (ECE/TRANS/WP.11/2007/17) ainsi qu'un tableau présentant la durée des essais communiqué par les Pays-Bas dans le document informel n<sup>o</sup> 8. Le WP.11 a approuvé le document de la France, complété par le tableau des Pays-Bas, après avoir modifié l'alinéa *i* comme suit «Engins construits un an après l'entrée en vigueur de ces dispositions: [JJ MM AAAA]». Les voix se sont

réparties comme suit: 13 ont voté pour (Allemagne, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Suède), aucun pays n'a voté contre et 6 pays se sont abstenus (Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Pologne, Royaume-Uni, Ukraine). Il a été décidé de transmettre la proposition d'amendement, qui est reproduite à l'annexe 1 du présent rapport, à la Section des traités, pour notification aux Parties contractantes à l'ATP. Quelques petites corrections ont été apportées à la proposition pendant la période prévue pour la vérification des amendements proposés.

20. Le Groupe de travail a débattu d'une proposition de la France concernant les essais de renouvellement des attestations ATP pour les engins en service depuis plus de douze ans (ECE/TRANS/WP.11/2007/15) ainsi qu'un commentaire supplémentaire de l'Espagne concernant l'article 29 (document informel n° 9). La proposition de la France a été mise aux voix: 6 pays ont voté pour (Allemagne, Fédération de Russie, France, Italie, Norvège, Pologne), une a voté contre (Espagne) et 12 se sont abstenus (Danemark, États-Unis, Finlande, Irlande, Lettonie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine). En conséquence, la proposition n'a pas été acceptée. Il a été décidé que la France prendrait contact avec les autres pays intéressés et présenterait une proposition révisée à la soixante-cinquième session du WP.11 en 2009.

#### **4. Texte révisé de l'annexe 1**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2005/2.

21. Le WP.11 a examiné un texte révisé de l'annexe 1, qui avait été adopté à la soixantième session du WP.11 en 2004 et transmis par le secrétariat à la Section des traités de l'ONU en juillet 2005. Bien qu'une objection ait alors été formulée à son sujet, le WP.11 a estimé qu'il constituait une amélioration par rapport à l'actuelle annexe 1 et qu'il devrait être révisé par le secrétariat compte tenu des propositions d'amendement adoptées aux soixante-troisième et soixante-quatrième sessions. Une fois vérifié par les membres du WP.11, il devrait être soumis une nouvelle fois à la Section des traités pour notification aux Parties contractantes à l'ATP. Le projet d'annexe 1 révisée figure dans l'additif au présent rapport (ECE/TRANS/WP.11/218/Add.1).

#### **5. Annexe 1, appendice 3, modèle de la formule d'attestation**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/11.

22. Le WP.11 a proposé les modifications ci-après au modèle d'attestation ATP révisé présenté par le Portugal dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/11:

- a) Les notes de bas de page ne devraient pas figurer sur la formule, mais plutôt dans l'ATP ou le Manuel;
- b) Au point 3, remplacer «immatriculation» par «enregistrement» et «numéro de série du châssis» par «numéro d'identification du véhicule»;
- c) Supprimer le 7.1.4 Dispositions transitoires;
- d) Supprimer le 7.2;

- e) Au 7.2.4, la valeur du coefficient K ne devrait comporter que deux décimales, à savoir «0,nn»;
- f) Supprimer les valeurs des températures figurant au tableau du 7.2.5;
- g) Ajouter un point 7.4 intitulé «Autres»;
- h) Supprimer le 8.1.2;
- i) Au point 9, supprimer la mention «Téléphone».

23. Les résultats du vote ont été les suivants: 17 voix pour (Allemagne, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine) et 2 abstentions (Danemark, États-Unis). Il a été décidé que le projet de nouveau modèle d'attestation, qui figure à l'annexe I du présent rapport, serait transmis à la Section des traités, pour notification aux Parties contractantes à l'ATP.

## **B. Nouvelles propositions**

### **1. Article 18**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/10.

24. Le WP.11 a examiné la proposition du Portugal concernant la règle de l'unanimité pour l'acceptation des propositions d'amendement (ECE/TRANS/WP.11/2008/10). L'Allemagne a rappelé sa position, à savoir qu'il n'était pas possible d'accepter la proposition tendant à porter à trois le nombre d'objections requises lorsqu'il s'agit d'annexes techniques pour des raisons constitutionnelles. Le WP.11 a examiné la possibilité de dissoudre le WP.11 et de créer un nouveau groupe de travail. Une proposition révisée établie par la Suède, exigeant une seule objection pour les amendements aux annexes 2 et 3 mais trois objections pour les amendements à l'annexe 1, a été mise aux voix: 14 pays ont voté pour (Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Ukraine), 2 pays ont voté contre (Allemagne, Danemark) et 3 pays se sont abstenus (États-Unis d'Amérique, Pays-Bas, Slovaquie). En conséquence, la proposition n'a pas été acceptée.

### **2. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 4, alinéa c**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/9.

25. Le WP.11 a examiné une proposition du Portugal visant à préciser qu'il appartient au constructeur ou à son représentant de délivrer la fiche des spécifications techniques de l'engin fabriqué en série (ECE/TRANS/WP.11/2008/9). Des révisions ont été proposées et le texte révisé a été mis aux voix. Les résultats du vote ont été les suivants: 17 voix pour (Allemagne, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède) et 2 abstentions (États-Unis, Ukraine). Il a été décidé de transmettre la proposition d'amendement,

qui figure dans l'annexe I du présent rapport, à la Section des traités, pour notification aux Parties contractantes à l'ATP.

### **3. Annexe 1**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/5.

26. Le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendement formulées par l'Allemagne dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/5 et visant à rendre l'ATP plus clair en ce qui concerne l'acceptation du coefficient K. Les propositions de nouvelles dispositions de l'annexe 1 ont été mises aux voix et les résultats du vote ont été les suivants: 6 voix pour (Allemagne, Espagne, Finlande, Norvège, Pologne, Suède), 2 contre (Italie, Portugal), et 11 abstentions (Danemark, États-Unis, Fédération de Russie, France, Irlande, Lettonie, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Ukraine). Ces propositions n'ont donc pas été acceptées.

### **4. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 29**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/5.

27. En ce qui concerne les nouvelles dispositions proposées par l'Allemagne pour le paragraphe 29 c) i), les résultats du vote ont été les suivants: une voix pour (Allemagne), 6 contre (Danemark, Espagne, Italie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni) et 12 abstentions (États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Slovaquie, Suède, Ukraine). Ces propositions n'ont donc pas été acceptées.

28. Il a été suggéré de créer un groupe de travail informel qui procéderait à un examen plus approfondi de cette question et qui formulerait une nouvelle proposition en vue de la soixante-cinquième session.

### **5. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 49**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/8.

29. Le WP.11 a examiné une proposition de la Suède figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/8 et tendant à mentionner dans le paragraphe 49 les données visées aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 29 que doivent appliquer les experts désignés. Une petite modification a été apportée à la proposition et le texte ainsi révisé a été mis aux voix. Les résultats du vote ont été les suivants: 15 voix pour (Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine), aucune voix contre et 4 abstentions (Allemagne, États-Unis, France, Pologne). Il a été décidé de transmettre la proposition d'amendement, qui figure dans l'annexe I du présent rapport, à la Section des traités, pour notification aux Parties contractantes à l'ATP.

## **6. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 56**

Document: ECE/TRANS/WP.11/2008/6.

30. Le WP.11 a examiné la proposition d'amendement formulée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/6 et visant à supprimer une disposition superflue de l'alinéa *a* du paragraphe 56, qui fixe les températures de refroidissement auxquelles doit se trouver le caisson calorimétrique ou l'engin de transport avant le début des essais de puissance à proprement parler. Plusieurs délégués ont estimé que cette disposition devrait être conservée car il s'agissait là d'un essai de fonctionnement que l'on pouvait également trouver dans d'autres normes internationales. Le WP.11 a décidé de ne pas accepter la proposition d'amendement.

## **7. Annexe 2, appendice 1, paragraphe 3**

Document: document informel n° 3.

31. Le WP.11 a examiné la proposition de la Fédération de Russie figurant dans le document informel n° 3 et visant à modifier le paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 2 de façon à préciser la périodicité des contrôles de température ainsi que le délai pendant lequel les données enregistrées doivent être conservées. Étant donné que cette proposition entraîne une modification de l'ATP lui-même, il a été demandé à la Fédération de Russie de soumettre sa proposition dans un document de travail officiel de la soixante-cinquième session.

## **VIII. MANUEL ATP (point 6 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2008/4, ECE/TRANS/WP.11/2008/7, ECE/TRANS/WP.11/2008/12 et document informel n° 4.

32. Le Président a expliqué que le Manuel ATP faisait l'objet de discussions depuis de nombreuses années mais qu'il n'avait jamais été officiellement adopté et approuvé par le Groupe de travail. Les commentaires et explications qu'il contient devraient être considérés comme des conseils ou des directives sur l'application de l'ATP mais n'étaient en aucun cas juridiquement contraignants comme l'ATP lui-même. Ainsi, il n'y a aucune obligation de transmettre les amendements au Manuel à la Section des traités à New York pour notification aux Parties contractantes à l'ATP. La question de l'adoption officielle du Manuel ATP a été mise aux voix: 19 ont voté pour (Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine). Il n'y a eu ni vote contre ni abstention. Le Manuel ATP a donc été considéré comme officiellement adopté.

33. Plusieurs délégations ont estimé que le Manuel TIR pouvait utilement servir de modèle au Manuel ATP et qu'il serait judicieux d'obtenir du secrétariat du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) des informations sur le mode d'utilisation du Manuel TIR. Le secrétariat a été chargé d'établir, en vue de la soixante-cinquième session, un document contenant des propositions sur l'utilisation et les procédures de mise à jour du Manuel ATP, en se fondant sur l'expérience acquise par le WP.30.

34. Le WP.11 a examiné une proposition formulée par la République tchèque dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/4 et visant à inclure dans le Manuel ATP un commentaire à l'alinéa *b* du paragraphe 54, concernant la détermination de la consommation de carburant des groupes frigorifiques alimentés à partir d'un véhicule. Cette proposition a été mise aux voix et les résultats du vote ont été les suivants: 14 voix pour (États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine), aucune voix contre et 5 abstentions (Allemagne, Danemark, Espagne, France, Pays-Bas). Il a donc été décidé d'inclure dans le Manuel ATP le commentaire proposé (voir annexe II).

35. Le représentant de l'Espagne a informé les participants que, compte tenu des discussions précédentes, il retirait sa proposition relative au Manuel ATP, formulée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/7.

36. Le WP.11 a examiné une proposition de la Slovaquie visant à inclure dans le Manuel ATP une liste de contrôle ATP (ECE/TRANS/WP.11/2008/12). Il a été convenu de modifier comme suit la première phrase de la page 2 du document: «L'engin de transport doit être muni d'une attestation valide ou d'une plaque d'attestation et d'une marque d'identification.». Il a également été convenu que la page 3 du document était inutile, vu que les renseignements qui y sont présentés figuraient déjà dans l'ATP. La proposition a été mise aux voix et les résultats du vote ont été les suivants: 11 voix pour (Allemagne, Espagne, Fédération de Russie, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Slovaquie), une voix contre (Pays-Bas) et 7 abstentions (Danemark, États-Unis, Finlande, France, République tchèque, Suède, Ukraine). La proposition a donc été considérée comme acceptée en principe étant donné que, comme l'a expliqué le Président, dans le cas du Manuel ATP, il fallait 3 voix contre pour rejeter une proposition. Il a toutefois été demandé à la Slovaquie de présenter à la soixante-cinquième session une version corrigée comprenant un texte introductif et indiquant où la proposition doit figurer dans le Manuel.

37. Le WP.11 a examiné une proposition de la Fédération de Russie formulée dans le document informel n° 4 et visant à inclure un commentaire au paragraphe 21 de l'appendice 2 de l'annexe 1 concernant le placement de dispositifs détecteurs de la température aux fins de la mesure du coefficient K des citernes. La proposition a été adoptée en principe mais il a été demandé à la Fédération de Russie de soumettre, en vue de la soixante-cinquième session, un document officiel assorti d'une traduction en anglais du texte accompagnant les illustrations. Il a également été souligné qu'une citerne pouvait comporter davantage que les trois compartiments figurant sur l'illustration. La proposition ayant été mise aux voix, les résultats du vote ont été les suivants: 13 voix pour (Espagne, États-Unis, Fédération de Russie, Finlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Ukraine), aucune voix contre et 6 abstentions (Allemagne, Danemark, France, Irlande, Pays-Bas, République tchèque).

## **IX. FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSEBLES (point 7 de l'ordre du jour)**

38. Notant l'entrée en vigueur, le 20 mai 2008, de la nouvelle annexe 8 de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, dont le texte contient des dispositions relatives au transport des denrées périssables, le WP.11 a décidé que ses travaux sur la facilitation pouvaient à ce stade être considérés comme terminés et que cette

question pouvait être supprimée de l'ordre du jour et du programme de travail. Le représentant des Pays-Bas a fait état d'une proposition de décision du Conseil portant approbation, au nom de la Communauté, de l'annexe 8 de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (COM/2008/0352 final – ACC 2008/0114).

#### **X. PORTÉE DE L'ATP (point 8 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° 5.

39. Le WP.11 a examiné une proposition présentée par la Fédération de Russie dans le document informel n° 5 et visant à étendre le domaine d'application de l'ATP aux fruits et aux légumes. Certains délégués étaient favorables à l'ajout des fruits et des légumes, faisant valoir que dans la pratique les véhicules ATP étaient déjà souvent utilisés pour le transport de tels produits et que l'ATP devrait tenir compte des besoins du marché. D'autres ont estimé que l'ATP portait sur la sécurité alimentaire et non pas sur les normes de qualité et ont émis des réserves au sujet de la proposition.

40. Le WP.11 a proposé que la Fédération de Russie présente à la soixante-cinquième session, en coopération avec l'Espagne, une proposition officielle visant à étendre le champ d'application de l'ATP aux fruits et légumes. Cette proposition devrait contenir un justificatif et des considérations sur l'impact économique, la sécurité alimentaire et d'autres questions en jeu.

#### **XI. ÉTIQUETAGE ÉNERGÉTIQUE, FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION (point 9 de l'ordre du jour)**

41. Les travaux de Transfrigoroute International sur l'étiquetage énergétique ont été cités. Le représentant de l'Institut International du Froid a informé le WP.11 que son organisation avait créé un groupe de travail sur l'étiquetage énergétique dans la chaîne du froid, assorti de sous-groupes sur l'entreposage frigorifique et le transport frigorifique. Transfrigoroute France a entrepris de mettre au point un logiciel permettant de calculer la consommation globale d'énergie durant le transport.

#### **XII. ÉLECTION DU BUREAU (point 10 de l'ordre du jour)**

42. Le WP.11 a élu M. T. Nobre (Portugal) Président et M. G. Panozzo (Italie) Vice-Président du WP.11 pour 2009.

#### **XIII. QUESTIONS DIVERSES (point 11 de l'ordre du jour)**

43. Le secrétariat a été prié de proposer un projet de règlement intérieur du WP.11 dans un document de travail de la soixante-cinquième session, en s'inspirant des règlements intérieurs des autres groupes de travail dont le service est assuré par la Division des transports.

44. Le secrétariat a donné au Groupe de travail des informations sur le rapport du groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs, qui avait été soumis le 18 février 2008 au bureau du Comité des transports intérieurs. Dans ce rapport, il était notamment demandé aux organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs de passer en revue les instruments juridiques internationaux dont ils avaient la charge et de dresser un inventaire des mesures de sûreté existantes ainsi qu'une liste des dispositions supplémentaires

qu'il serait souhaitable d'adopter en matière de sûreté. Le WP.11 a décidé d'effectuer ce travail à sa session de 2009.

#### **Dates de la soixante-cinquième session**

45. Le Groupe de travail a été informé que les 27, 28, 29 et 30 octobre 2009 avaient été réservés pour la soixante-cinquième session du WP.11. Pour qu'ils soient traduits à temps pour la session, tous les documents devraient être soumis au secrétariat avant le 10 août 2009.

#### **XIV. ADOPTION DU RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour)**

46. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-quatrième session, sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe I

**PROJETS D'AMENDEMENT À L'ATP ADOPTÉS  
À LA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION**

1. Modifier le texte du paragraphe 4 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1 comme suit (le nouveau texte est souligné):

«c) S'il s'agit d'un engin fabriqué en série, la fiche des spécifications techniques de l'engin pour lequel il y a lieu d'établir l'attestation, délivrée par le constructeur de l'engin ou son représentant dûment accrédité. Ces spécifications devront porter sur les mêmes éléments que les pages descriptives relatives à l'engin qui figurent dans le procès-verbal d'essai et devront être rédigées dans au moins une des trois langues officielles.».

2. Modifier le texte introductif du paragraphe 49 de l'appendice 2 de l'annexe 1 comme suit (le nouveau texte est souligné):

«49. Pour le contrôle de l'efficacité du dispositif thermique de chaque engin réfrigérant, frigorifique et calorifique 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 32 à 47 du présent appendice;

Soit désigner des experts chargés d'appliquer les données visées aux points a) et b) du paragraphe 29 du présent appendice, s'il y a lieu, ainsi que les dispositions suivantes:»

(Reste du texte inchangé).

3. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 49 b), remplacer le texte actuel par le texte suivant:

«b) Engin frigorifique

**i) Engin construit un an après l'entrée en vigueur des présentes dispositions [jj/mm/aaaa]**

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide peut être portée à la température de la classe considérée dans un délai maximum de (... minutes) comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Température extérieure	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	°C
Classe C, F	360	350	340	330	320	310	300	290	280	270	260	250	240	230	220	210	min
Classe B, E	270	262	253	245	236	228	219	211	202	194	185	177	168	160	151	143	min
Classe A, D	180	173	166	159	152	145	138	131	124	117	110	103	96	89	82	75	min

La température intérieure de l'engin vide doit avoir été préalablement portée à la température extérieure.

Si les résultats sont favorables, l'engin pourra être maintenu en service comme engin frigorifique, dans sa classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

**ii) Dispositions transitoires applicables au matériel en service**

Dans le cas des engins construits avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions [jj/mm/aaaa], ce sont les dispositions ci-après qui s'appliquent:

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide, précédemment portée à la température extérieure, peut être portée, dans un délai maximum de six heures:

Pour les classes A, B ou C, à la température minimale de la classe de l'engin prévue à la présente annexe;

Pour les classes D, E ou F, à la température limite de la classe de l'engin prévue à la présente annexe.

Si les résultats sont favorables, l'engin pourra être maintenu en service comme engin frigorifique, dans sa classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.».

4. Remplacer la section A de l'appendice 3 de l'annexe 1 par le texte suivant:

«A. Modèle de la formule d'attestation de conformité de l'engin prescrite au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1

FORMULE D'ATTESTATION POUR LES ENGINIS ISOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS,  
FRIGORIFIQUES OU CALORIFIQUES AFFECTÉS AUX TRANSPORTS  
TERRESTRES INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISABLES



---

*Ces notes de bas de page ne doivent pas être imprimées sur l'attestation.*

*Les parties grisées doivent être remplacées par la traduction dans la langue du pays qui délivre l'attestation.*

<sup>1</sup> *Biffer les mentions inutiles.*

<sup>2</sup> *Signe distinctif du pays utilisé en circulation routière internationale.*

<sup>3</sup> *Le numéro (lettre, chiffre, etc.) indiquant l'autorité ayant délivré l'attestation et la référence d'agrément.*

<sup>4</sup> *La procédure d'essai n'a pas encore été définie dans l'ATP. Un engin à températures multiples est un engin isotherme comportant deux compartiments ou davantage, qui sont chacun à une température différente.*

<sup>5</sup> *La formule d'attestation doit être imprimée dans la langue du pays qui la délivre et en anglais, français ou russe; les différentes rubriques doivent être numérotées conformément au modèle ci-dessus.*

<sup>6</sup> *Indiquer le type (wagon, camion, remorque, semi-remorque, conteneur, etc.); dans le cas d'engins citernes destinés au transport de liquides alimentaires, ajouter le mot "citerne".*

<sup>7</sup> *Inscrire une ou plusieurs dénominations figurant à l'appendice 4 de l'annexe 1, ainsi que la ou les marques d'identification correspondantes.*

<sup>8</sup> *Inscrire la marque, le modèle, le carburant, le numéro de l'équipement.*

<sup>9</sup> *Mesure du coefficient global de transmission thermique, détermination de l'efficacité du refroidissement des engins frigorifiques, etc.*

<sup>10</sup> *Dans le cas où les puissances ont été mesurées selon les dispositions du paragraphe 42 de l'appendice 2 de la présente annexe.*

<sup>11</sup> *La puissance frigorifique utile de chaque évaporateur dépend du nombre d'évaporateurs faisant partie du groupe de condensation.*

<sup>12</sup> *En cas de perte, une nouvelle attestation pourra être délivrée ou un duplicata portant un cachet spécial mentionnant "DUPLICATA CERTIFIÉ" (écrit à l'encre rouge) et le nom du responsable, sa signature et le nom de l'autorité compétente ou de l'agent autorisé.*

<sup>13</sup> *Timbre de sûreté (en relief, fluorescent, ultraviolet ou autre marque de sécurité qui certifie l'origine de l'attestation).*

<sup>14</sup> *Le cas échéant, indiquer la méthode de délégation du pouvoir d'émission de l'attestation ATP.».*

## Annexe II

### AJOUTS AU MANUEL ATP

#### Observation concernant le paragraphe 54 b):

1. Cette procédure décrit une méthode de mesure permettant de déterminer la consommation en carburant des groupes frigorifiques alimentés par un véhicule ou, en d'autres termes, l'augmentation de la consommation en carburant du moteur diesel induite par le fonctionnement du groupe frigorifique.

2. Trois valeurs de référence ont été adoptées et utilisées pour déterminer l'augmentation de la consommation de carburant induite par le fonctionnement du groupe frigorifique:

- Moteur diesel ordinaire avec une consommation spécifique de carburant:  
 $c_s = 165 \text{ g/(kW. h)}$ ;
- Rendement de l'alternateur du véhicule:  $\varepsilon = 50 \%$ ;
- Densité spécifique du gasoil:  $\rho = 836 \text{ g/l}$ .

3. On suppose que l'on se trouve dans le cas de figure le plus fréquent: le compresseur frigorifique ou un générateur électrique spécial alimentant le groupe frigorifique est entraîné par le vilebrequin du moteur du véhicule (généralement par l'intermédiaire d'une courroie). En utilisant un modèle de bloc d'alimentation approprié dans la station d'essai, on mesure le couple  $\tau$  [N.m] et la vitesse de rotation  $n$  [ $s^{-1}$ ] et on calcule l'énergie  $P_1$  [W] qu'il convient de fournir à l'arbre du compresseur ou du générateur.

$$P_1 \text{ [W]} = 2\pi n \tau \quad \dots \text{ où } \pi = 3,141593$$

4. Certains groupes frigorifiques alimentés par un véhicule utilisent en outre le courant électrique produit par l'alternateur (ordinaire ou auxiliaire) du véhicule ou par la batterie, aux fins généralement de la propulsion des ventilateurs et des soufflantes électriques. Pour déterminer la puissance mécanique effective  $P_2$  [W] d'un alternateur ordinaire ou auxiliaire à partir de la mesure électrique effectuée, il convient de considérer le rendement de l'alternateur (généralement 24 V c.c, 100 A à 150 A). On part du principe que le rendement de l'alternateur  $\varepsilon$  utilisé pour ce type de calculs est de 50 % (voir la deuxième des trois valeurs de référence mentionnées ci-dessus). En conséquence, si  $P_{\text{ventilateurs}}$  représente l'énergie électrique totale nécessaire au fonctionnement des ventilateurs, l'énergie qu'il convient de fournir à l'arbre de l'alternateur suit la formule suivante:

$$P_2 = 2 \times P_{\text{ventilateurs}}$$

5. Dans ce cas, l'énergie totale **P** [W] que le moteur du véhicule doit apporter au groupe frigorifique est égale à la somme de celles qu'il est nécessaire de fournir au compresseur **P<sub>1</sub>** et à l'alternateur **P<sub>2</sub>** pour le fonctionnement des ventilateurs:

$$\mathbf{P = P_1 + P_2}$$

6. Si **P** [W] est l'énergie totale fournie au groupe frigorifique dans des conditions de fonctionnement données, la consommation massique de carburant **C<sub>fw</sub>** [g/h] du groupe frigorifique à l'essai se calcule comme suit:

$$\mathbf{C_{fw} [g/h] = P \times c_s = 0,165 \times P}$$

7. La consommation massique (exprimée en g/h) peut être convertie en consommation volumétrique (exprimée en l/h) si la densité spécifique **ρ** du gasoil est connue. Cette densité varie de 830 kg/m<sup>3</sup> (hiver) à 842 kg/m<sup>3</sup> (été). Dans le cadre de la présente procédure, on a utilisé une densité spécifique moyenne **ρ = 836 kg/m<sup>3</sup> = 836 g/l** (voir la troisième valeur de référence mentionnée ci-dessus):

$$\mathbf{C_{fvol} [l/h] = C_{fw} / 836}$$

8. Il est intéressant de tenir compte de la consommation spécifique de carburant, c'est-à-dire de la quantité à utiliser, pour comparer les économies réalisées avec des groupes possédant différentes puissances frigorifiques. La consommation spécifique de carburant **cfvol** (consommation volumique réduite à 1 kW de la puissance frigorifique **Q**) se définit comme suit:

$$\mathbf{cfvol [l/(h. kW)] = 1\ 000 C_{fvol} / Q}$$

-----