



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2009/15
11 août 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-cinquième session
Genève, 27-30 octobre 2009
Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ATP

Nouvelles propositions

Preuve pour le renouvellement des attestations ATP pour les engins de 12 ans et plus*

Communication du Gouvernement de l'Espagne

Introduction

1. Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), les valeurs limites du coefficient «K» des engins spéciaux isotherme renforcé et isotherme normal sont restées inchangées bien que l'industrie de fabrication des isolants a modifié la structure de ceux-ci. Jusqu'aux années 90, les composants rigides de polyuréthane utilisés étaient produits avec du Fréon 11, un chlorofluorocarbure (CFC) très dangereux pour la couche d'ozone atmosphérique. Plus tard, on a utilisé les polyuréthanes à base d'hydrochlorofluorocarbures (HCFC 141 b), qui ne sont pas dangereux pour la couche d'ozone atmosphérique, mais qui ont un effet négatif sur l'atmosphère par leur contribution au réchauffement de la terre. Au cours des dernières années, on a substitué l'isolation à base de HCFC 141b par des isolants obtenus à partir de dérivés du pentane C5 (cyclopentane et n-pentane principalement).

* Le présent document est soumis en vertu du point 2.11 a) du programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2008-2012 (ECE/TRANS/2008/11) intitulé «Examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour».

2. Il faut préciser que la conductivité thermique du cyclopentane est d'environ 20% supérieure à celle du polyuréthane obtenu avec le CFC-11, et les valeurs de $K = 0,28 \text{ W/m}^2\text{K}$ en caisse construite avec du Fréon 11 sont équivalentes à des caisses construites avec les mêmes épaisseurs de polyuréthane à base de cyclopentane qui atteint des valeurs de $K = 0,33-0,34 \text{ W/m}^2\text{K}$.

3. Il faut aussi souligner que la conductivité thermique des isolants anciens et nouveaux varie avec le vieillissement, ce qui a été vérifié par des études faites par la majorité des stations d'essai. Le vieillissement implique une augmentation annuelle de l'ordre de 5% de la valeur «K» et ainsi, pour maintenir les denrées périssables aux températures de transport, il est nécessaire d'utiliser des dispositifs thermiques qui travaillent avec un coefficient de sécurité à chaque fois plus élevé, pour compenser l'augmentation de conductivité des isolants. De même, le vieillissement de l'isolant produit une augmentation de la consommation des combustibles utilisés pour le fonctionnement des groupes frigorifiques et, par conséquence, une augmentation significative des émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère.

4. L'augmentation des températures dans beaucoup de pays comme l'Espagne, le Portugal, l'Italie et la Grèce, est un fait prouvé au cours des dernières années et même si les valeurs de la puissance frigorifique des groupes thermiques sont fixées pour une température extérieure de +30 °C, il est bien connu que cette température est inférieure à la température existant dans ces pays pendant l'été.

5. L'accord ATP se base sur le contrôle de l'isothermie des engins spéciaux et sur l'efficacité des dispositifs thermiques des engins spéciaux pour le transport des denrées périssables. Aucun des deux contrôles ne garantit séparément l'accomplissement de l'un et de l'autre et la conservation de la qualité des produits, et la diminution des émissions de dioxyde de carbone du réchauffement global.

Proposition d'amendement

6. L'Espagne propose de modifier l'annexe 1, appendice 2, paragraphe 29 c) en ajoutant le texte suivant:

«(iii) Dans tous les cas, lors de l'inspection d'un engin spécial isotherme renforcé ou normal construit 12 ans auparavant ou plus, et qui n'a pas encore été soumis à un contrôle d'isothermie tel que décrit aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice, l'engin doit être envoyé par l'autorité compétente à une station d'essai autorisée pour la vérification du coefficient "K" par la méthode décrite au paragraphe 26 du présent appendice. Seul un engin ayant subi cet essai avec succès pourra être maintenu en service dans sa classe d'origine pendant une nouvelle période de six ans, en portant les marques appropriés décrites à l'appendice 4 de cette annexe.».

L'actuel point (iii) devient (iv).

Impact économique et environnemental de la proposition

7. Les essais décrits au paragraphe 26 de l'annexe 1, appendice 2, ont un coût inférieur à celui de l'essai mentionné aux paragraphes 7 à 25 du présent appendice, à cause d'une plus courte durée.
8. De même, on doit considérer que l'essai des engins spéciaux construits 12 ans auparavant ou plus est particulièrement nécessaire parce que:
- a) On évite qu'une caisse ou citerne isotherme, qui n'a pas le coefficient «K» d'isolation approprié, puisse continuer à être utilisée pour le transport sans être conforme aux dispositions de l'accord ATP;
 - b) La non conformité avec l'accord ATP comme indiqué au paragraphe précédent, rend nécessaire l'utilisation d'équipements frigorifiques de puissance plus élevée. Ceci peut être évité en remplaçant la caisse ou la citerne par une nouvelle caisse ou citerne.
9. Si on considère le coût du carburant et l'impact sur l'environnement, il faut éviter d'utiliser des engins à forte consommation.

Conclusion

10. Cette proposition vise à une plus grande sécurité dans le transport des denrées alimentaires en assurant la régulation de la température selon l'accord ATP et la diminution de la consommation des carburants. Cette proposition doit permettre l'abaissement du volume des émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère afin de réduire le réchauffement global de la terre.
-