



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport des denrées périssables

##### Quatre-vingt-unième session

Genève, 29 octobre-1<sup>er</sup> novembre 2024

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

#### Propositions d'amendements à l'ATP : nouvelles propositions

### Définition de l'autonomie d'un engin

#### Communication du Gouvernement de la France

##### Résumé

<b>Résumé analytique :</b>	La présente proposition a pour objet de définir l'autonomie d'un engin de transport spécial en tenant compte des nouvelles technologies d'alimentation en énergie des dispositifs thermiques.
<b>Mesure à prendre :</b>	Ajout d'une définition au sein de l'annexe 1 point 7 de l'Accord ATP
<b>Documents connexes :</b>	Aucun

### Introduction

1. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) dispose, dans son article 4, que « Le choix et l'utilisation de cet équipement [engin de transport spéciaux mentionné à l'article 1] devront être tels qu'il soit possible de respecter les conditions fixées dans ces annexes [conditions de température fixées aux annexes 2 et 3] pendant toute la durée du transport ». La technologie utilisée dans les engins de transport spéciaux devrait donc permettre de transporter les denrées périssables dans les conditions de température fixées dans l'Accord ATP, et le transporteur doit en connaître les limites d'utilisation.

2. La certification de conformité à l'ATP vise à donner l'assurance au transporteur que l'engin de transport spécial est correctement dimensionné pour maintenir les conditions de



température définies pendant toute la durée du transport, et à fournir au transporteur une information indépendante sur les limites d'utilisation de l'engin.

3. Les objectifs de décarbonation ont amené les industriels à introduire de nouvelles technologies d'alimentation en énergie des dispositifs thermiques, qui ont un impact sur les conditions de certification des engins. En première ligne des systèmes commercialisés, on trouve des engins alimentés par des accumulateurs électriques, que ces derniers leur soient uniquement dédiés ou non. Le rechargement de ces accumulateurs est parfois possible, lorsque le moteur thermique du véhicule est en fonctionnement et que l'engin frigorifique et/ou calorifique produit du froid et/ou du chaud. La flexibilité apportée par les accumulateurs électriques est indéniable, mais la typologie d'engins alimentés par des sources d'énergie mixtes pose des problématiques de classification ATP et d'information claire aux utilisateurs sur les limites d'utilisation de l'engin

4. En effet, un engin non autonome est défini au sein de l'annexe 1 appendice 2 point 6.2.2 i) « Engins non autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule ». Cet engin fait l'objet d'un marquage spécifique « X » visant à faciliter son identification, notamment lors du passage de l'engin au poste frontière, et qui informe le transporteur que le dispositif thermique ne peut pas fonctionner indépendamment du fonctionnement du véhicule. Tout autre type d'engin, incluant certains engins disposant de technologies à alimentation électrique, est de fait considéré comme « autonome » pendant la phase de transport, et il convient dans ce cas d'assurer au transporteur une durée de fonctionnement du dispositif thermique de façon que le transporteur choisisse l'engin de transport qui réponde à son besoin.

5. Aucune durée de fonctionnement indépendamment du fonctionnement du véhicule n'est mentionnée sur l'attestation ATP et le marquage de l'engin ATP. Plutôt que de multiplier les marquages, il semble plus simple d'établir un critère de durée de fonctionnement minimale pour la délivrance d'une attestation ATP. Aucun critère de durée de fonctionnement n'est défini dans l'Accord ATP pour obtenir une caractérisation « autonome ». Il est donc proposé d'inscrire une série de deux propositions visant à :

- a) Préciser la définition d'un engin autonome et le critère sur la durée minimale de fonctionnement indépendamment du fonctionnement de l'engin.
- b) Préciser la caractérisation « autonome » d'un dispositif thermique à alimentation électrique (pour son mode route)

## I. Proposition

6. Introduire une définition de l'autonomie d'un engin au sein de l'annexe 1 point 7 (définitions):

« Un engin est « autonome » si :

- La production frigorifique ou frigorifique et calorifique est dépendante d'une source d'énergie :
  - Dédiée ou partagée avec priorisation pour le dispositif thermique
  - Toujours disponible
  - Qui ne peut être interrompue pendant toute la phase de transport,
- Sa durée d'autonomie est supérieure à une 1 heure à pleine charge sur le mode le plus consommateur d'énergie par une température de 30°C extérieure. »

**Traduction :**

Autonome : *independent*

Durée d'autonomie : *independence duration*

---

## II. Incidence

---

Justification :	Harmoniser le langage et l'identification d'un matériel autonome. Informé le transporteur sur le dimensionnement et les limites d'utilisation de l'engin.
Coûts :	Aucun coût lié à la modification du texte de l'ATP et à la mise en œuvre de la certification. La proposition vise à conserver le type de marquage existant pour les engins ATP. La mise en œuvre des essais de qualification des sources d'énergie en stations d'essai officielles peut générer des coûts.
Environnement :	Cette proposition vise à harmoniser l'interprétation de l'ATP et prévenir les distorsions de concurrence
Faisabilité :	Les stations d'essai officielles ATP seront dans certains cas (en l'absence de certificat existant sur les sources d'énergie) amenées à mettre en œuvre une méthode d'essai pour qualifier la source d'énergie.
Applicabilité :	Aucune difficulté n'est à prévoir. Il n'est pas nécessaire de prévoir une période de transition

---