



Conseil économique et social

Distr. générale
10 décembre 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-seizième session

Rapport du Groupe de travail du transport des denrées périssables sur sa soixante-seizième session

tenue à Genève du 13 au 16 octobre 2020



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Participation	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	4
IV. Activités des organes de la CEE qui sont d'un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	4
A. Comité des transports intérieurs.....	4
1. Objectifs de développement durable et stratégie du Comité des transports intérieurs	4
2. Questions en suspens aux paragraphes 99 à 104 du rapport (ECE/TRANS/288) du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session (19-22 février 2019)	6
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles	6
V. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de questions intéressant le Groupe de travail (point 4 de l'ordre du jour)	7
A. Institut international du froid (IIF).....	7
B. Transfrigoroute International	7
C. Organismes de normalisation.....	7
VI. État et application de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 5 de l'ordre du jour)	7
A. État de l'Accord.....	7
B. État des amendements.....	7
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	8
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP.....	8
E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP.....	8
F. Interprétation de l'ATP.....	8
1. Essai de descente en température pour les engins à températures et compartiments multiples. Alinéa iii) du paragraphe 6.2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP.....	8
2. Précisions relatives à l'agrément des stations d'essai et à la désignation d'experts pour le contrôle de la conformité des véhicules en circulation avec l'ATP	8
3. Explications relatives à la procédure de contrôle des engins réfrigérants en service fabriqués après le 2 janvier 2012.....	9
4. Précisions concernant l'utilisation de la formule d'attestation de conformité ATP délivrée pour les engins isothermes, engins réfrigérants, engins frigorifiques, engins calorifiques et engins frigorifiques et calorifiques conçus pour le transport de denrées périssables	9
5. Introduction dans le Manuel ATP de commentaires relatifs à l'article 3 de l'Accord sur la définition du terme « denrées périssables » et de commentaires relatifs à l'article 7 de l'Accord sur le transport de fruits et légumes frais. Amendements à l'annexe 3 de l'ATP concernant les conditions de température à respecter pour le transport des denrées périssables réfrigérées et la surveillance de la température ambiante durant le transport des denrées périssables réfrigérées	9
VII. Propositions d'amendements à l'ATP (point 6 de l'ordre du jour)	10
A. Propositions en suspens	10

1.	Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes	10
2.	Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon la section 4.3.4 de l'annexe 1, appendice 2, de l'ATP en date du 6 janvier 2018	10
3.	Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes	10
4.	Amendements aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP	11
5.	Ajout à l'ATP de dispositions permettant aux autorités compétentes des Parties contractantes de publier sur leur site Web les listes de tous les certificats ATP délivrés.....	11
6.	Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1	12
7.	Proposition d'amendement du modèle de procès-verbal d'essai n° 12 à l'appendice 2 de l'annexe 1, après « d) Observations : » Validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques.....	12
8.	Degrés Celsius et Kelvin	12
9.	Le rôle de l'incertitude de mesure dans les décisions d'évaluation de la conformité selon l'ATP	12
B.	Nouvelles propositions	12
1.	Possibilité d'étendre de manière volontaire à des denrées susceptibles de devenir impropres à la consommation humaine le champ d'application des accords bi- et multilatéraux découlant de l'Accord ATP	12
2.	Amendement au paragraphe 2.2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1	13
3.	Propositions d'amendements à l'ATP présentées par le groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP.....	13
VIII.	Manuel ATP (point 7 de l'ordre du jour)	13
IX.	Rapports des groupes de travail informels (point 8 de l'ordre du jour).....	14
X.	Portée de l'ATP (point 9 de l'ordre du jour)	14
XI.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 10 de l'ordre du jour).....	15
XII.	Programme de travail (point 11 de l'ordre du jour).....	15
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	15
1.	Examen des informations à communiquer au sujet de la table ronde tenue en octobre 2018	15
2.	Projet de révision de la feuille de route de la CEE pour les systèmes de transport intelligents	16
3.	Hommages.....	17
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	17
Annexes		
I.	Propositions d'amendements à l'ATP	18
II.	Ajouts au Manuel ATP.....	24

I. Participation

1. La soixante-seizième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), initialement prévue du 7 au 9 avril 2020, a été reportée en raison de la pandémie de COVID-19 et des mesures prises par la CEE et les Parties contractantes à l'ATP pour protéger la santé publique. Elle s'est ainsi tenue du 13 au 16 octobre 2020, sous la présidence de M. K. de Putter (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. J.-M. Bonnal (France).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Tchéquie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie et Turquie.
3. Étaient représentées une organisation intergouvernementale, l'Institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales, à savoir le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/242/Rev.1
ECE/TRANS/WP.11/242/Add.1/Rev.1
Documents informels INF.1 et INF.6 (secrétariat).

4. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/242/Rev.1 et -/Add.1/Rev.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1 afin de tenir compte des documents informels INF.1 à INF.18.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a élu M. K. de Putter (Pays-Bas) Président et M. J.-M. Bonnal (France) Vice-Président de sa session de 2021. Il a remercié le Bureau et le secrétariat pour leur travail, et en particulier pour l'organisation de la session dans le cadre des restrictions imposées par la pandémie de COVID-19.

IV. Activités des organes de la CEE qui sont d'un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs

6. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la quatre-vingt-deuxième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (25-28 février 2019), tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Comité (ECE/TRANS/294, par. 87 à 90).
7. Le CTI a adopté les rapports de ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/294, par. 131).

1. Objectifs de développement durable et stratégie du Comité des transports intérieurs

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/16 (Vice-Président du WP.11).

8. En 2019, le Président du Groupe de travail a communiqué aux membres du WP.11, en vue de recueillir leurs points de vue et contributions, une note explicative du secrétariat et le projet de recommandations du CTI sur la mise en œuvre de sa stratégie jusqu'en 2030 s'agissant du transport durable et de l'innovation technologique, notamment dans le domaine du transport des denrées périssables. Dans la note explicative, il était souligné que le Groupe de travail devait prendre des mesures appropriées pour aligner ses travaux sur la stratégie adoptée par le CTI.

9. Le Groupe de travail a approuvé le projet de recommandations et a confirmé que ses travaux ainsi que l'Accord ATP étaient pleinement conformes à la stratégie du CTI, et qu'ils le resteraient tant que l'Accord conserverait sa pertinence et serait mis à jour en fonction des progrès techniques.

10. Le Groupe de travail a approuvé les recommandations formulées dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/16 aux fins de l'alignement sur les objectifs de développement durable et la stratégie du CTI. Les recommandations étaient les suivantes :

Objectif de développement durable n° 2 : Éliminer la faim

L'ATP contribue à la conservation des produits agricoles et à leur transport en toute sécurité, et permet de garantir la qualité des aliments disponibles.

11. On peut certes faire valoir que toutes les denrées alimentaires susceptibles de « périr » ne sont pas visées par l'ATP, mais on peut aussi répondre à cette objection que l'Accord porte essentiellement sur les produits dont la consommation peut être nocive pour l'être humain, ce qui limite la pression réglementaire sur les transports aux cas dans lesquels une telle pression est absolument nécessaire. Les produits alimentaires tels que les fruits et légumes frais sont aisément reconnaissables lorsqu'ils sont gâtés et ne sont donc pas nocifs pour l'homme. Compte tenu des conséquences financières directes de la dégradation pour les destinataires et les transporteurs, et de l'absence de conséquences sur la santé publique, la réglementation du transport de ces produits non nocifs peut être confiée au marché.

12. Le Groupe de travail pourrait envisager d'élaborer des directives pour le transport des denrées alimentaires non nocives, de façon à contribuer à la réduction du gaspillage alimentaire. Toutefois, des facteurs tels que le type de denrée alimentaire et la destination à la suite du transport (stockage ou consommation directe) pourraient compliquer la tâche consistant à formuler des recommandations précises sur les conditions de transport. L'utilisation d'engins certifiés ATP pour le transport national de denrées périssables susceptibles de devenir impropres à la consommation humaine contribuerait à réduire le gaspillage et les pertes alimentaires.

Objectif de développement durable n° 8 : Travail décent et croissance économique

L'ATP contribue à une exploitation efficace des ressources dans le cadre de la consommation mondiale.

13. Les engins spéciaux et les dispositifs thermiques utilisés pour le transport des denrées périssables, certifiés sur la base des prescriptions de l'ATP, offrent un niveau de performance minimal et contribuent à une exploitation efficace des ressources à l'échelle mondiale, ce qui a une importance particulière dans les pays où le niveau de réglementation est moins élevé. Les produits alimentaires d'origine animale, qui sont particulièrement dangereux lorsqu'ils sont consommés dans un état dégradé, et qui entrent par conséquent dans le champ d'application de l'ATP, ont une empreinte écologique importante, et la perte de ces produits a un impact écologique plus grand que la perte de produits alimentaires d'origine végétale.

Objectif de développement durable n° 12 : Consommation et production responsables

L'ATP contribue à la maîtrise de la chaîne du froid et à la réduction du gaspillage et des pertes alimentaires durant le transport.

14. En tant que maillon de la chaîne du froid, le transport des denrées périssables effectué conformément aux dispositions de l'Accord ATP contribue à réduire le gaspillage et les pertes alimentaires pendant le transport, et réduit en outre les émissions de CO₂ directement liées à l'élimination des marchandises dégradées. Bien que les denrées alimentaires n'entrent pas toutes dans le champ d'application de l'ATP, des moyens de transport conditionnés conformes aux dispositions de l'Accord pourraient être utilisés pour les autres denrées alimentaires, ce qui serait avantageux pour les expéditeurs et les transporteurs qui souhaitent livrer des produits alimentaires en parfait état.

Objectif de développement durable n° 14 : Vie aquatique

L'ATP favorise des pratiques de pêche durables.

15. Le poisson n'est généralement pas pêché là où il est principalement consommé. Les produits de la pêche doivent ainsi être transportés jusqu'à leur destination dans des conditions maîtrisées. Comme le poisson fait partie du champ d'application de l'Accord ATP, la perte de poisson ou de produits à base de poisson peut être évitée si l'on utilise convenablement des engins ATP pour le transport.

16. Les travaux du WP.11 et l'Accord ATP contribuent également à limiter l'empreinte écologique du transport des denrées périssables par l'utilisation de fluides frigorigènes à faible potentiel de réchauffement de la planète et d'appareils de réfrigération plus efficaces et par le recours à plusieurs modes de transport (dans la mesure du possible) pour les transports intérieurs.

Conclusion

17. Conscient qu'il est important de veiller à ce que l'Accord ATP reste pertinent et à jour par rapport aux progrès techniques, le Groupe de travail a décidé d'établir un groupe de travail informel chargé de réfléchir à l'avenir de l'ATP, sous la présidence de la France et la vice-présidence de la Fédération de Russie, et de lui confier le mandat suivant :

Étudier les possibilités d'actualisation de l'Accord ATP et de contribution aux objectifs de développement durable et à la stratégie du CTI jusqu'en 2030 en ce qui concerne le transport durable et l'innovation technologique, notamment dans le domaine du transport des denrées périssables.

18. Le Président ou le Vice-Président du groupe de travail informel enverra une invitation à tous les membres du WP.11. L'Espagne, la Fédération de Russie, la France, l'Italie et la Turquie ont fait part de leur souhait de participer aux travaux.

2. Questions en suspens aux paragraphes 99 à 104 du rapport (ECE/TRANS/288) du Comité des transports intérieurs sur sa quatre-vingt-unième session (19-22 février 2019)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/15 (Vice-Président du WP.11).

19. Ce document a été examiné au titre du point 12 de l'ordre du jour, Questions diverses.

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles

20. Les activités du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7) présentant un intérêt pour le WP.11 ont été les suivantes :

- Quarante-septième session de la Section spécialisée de la normalisation des plants de pomme de terre (GE.6), 16 et 17 mars 2020, Genève ;
- Soixante-huitième session de la Section spécialisée de la normalisation des fruits et légumes frais (GE.1), 6-8 mai 2020, Genève ;
- Soixante-septième session de la Section spécialisée de la normalisation des produits secs et séchés (GE.2), 15-17 juin 2020, Genève ;
- Vingt-huitième session de la Section spécialisée de la normalisation de la viande (GE.11), 2-4 septembre 2020, Genève ;
- Soixante-seizième session du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7), 16 et 17 novembre 2020, Genève.

Le dernier des outils conçus par la CEE pour lutter contre la perte et le gaspillage de denrées alimentaires est disponible à l'adresse suivante : www.unece.org/trade/agr/unece-foodlosschallenge.html.

On trouvera de plus amples informations sur les activités ci-dessus et d'autres activités sur le site du WP.7, à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

V. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de questions intéressant le Groupe de travail (point 4 de l'ordre du jour)

A. Institut international du froid (IIF)

21. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la Sous-Commission du transport frigorifique de l'IIF, qui s'est tenue par vidéoconférence le 19 mai 2020 (document informel INF.3). La Sous-Commission avait appuyé les propositions adressées au WP.11, notamment sur les points suivants :

- Degrés Celsius et Kelvin (aucune objection technique à cette proposition de l'Espagne) ;
- Incertitudes de mesure (proposition recommandée avec une légère modification) ;
- Diamètre du trou d'homme des réservoirs (proposition recommandée avec une légère modification).

B. Transfrigoroute International

22. Le représentant de Transfrigoroute International a présenté les activités récemment menées par son organisation, dont il était rendu compte dans le document informel INF.7.

23. Le WP.11 a été informé de certains changements au sein de Transfrigoroute International : M. Joe Grealy avait été élu Président jusqu'à la fin de 2020 et M. Lionel Pourcheresse avait été élu Président pour la période 2021-2023.

C. Organismes de normalisation

24. Les délégations participant aux travaux des organismes de normalisation ont été invitées à informer le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes relatives au transport sous température dirigée, ainsi que des incidences que ces normes étaient censées avoir sur l'ATP. Aucune information nouvelle n'a été communiquée.

VI. État et application de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 5 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

25. Aucune adhésion nouvelle à l'ATP n'est à signaler depuis la dernière session ; le nombre de Parties contractantes reste donc de 50.

B. État des amendements

26. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à ses soixante-treizième et soixante-quatorzième sessions, tenues à Genève respectivement du 10 au 13 octobre 2017 et du 8 au 12 octobre 2018, sont réputées acceptées à la date du 6 janvier 2020 (notification dépositaire C.N.5.2020.TREATIES-XI.B.22) et sont entrées en vigueur le 6 juillet 2020.

C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP

27. La liste actualisée des stations d'essai officiellement désignées peut être consultée à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html.

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

28. À sa soixante-quatrième session, le Groupe de travail a remercié les 22 pays qui avaient répondu au questionnaire sur l'application de l'ATP en 2018 et a souligné qu'il était indispensable d'obtenir des informations de toutes les Parties contractantes à l'ATP puisque cela permettait d'harmoniser la mise en œuvre de l'Accord.

29. Les informations reçues pour l'année 2019 figurent dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/17. Les pays ont également été priés de répondre à une question supplémentaire sur la réglementation au plan national des colis et petits conteneurs utilisés pour le transport de denrées périssables. Les réponses reçues par le secrétariat figurent à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.11/2020/17. Les pays ont en outre été invités à communiquer au secrétariat des informations sur les mesures supplémentaires prises pour garantir la sécurité du transport transfrontalier des denrées périssables en réponse à la pandémie de COVID-19. Les réponses reçues par le secrétariat figurent à l'annexe II du document ci-dessus. Le Groupe de travail a décidé de réutiliser ces questions pour le questionnaire de 2020.

30. À sa soixante-troisième session, le Groupe de travail avait prié le secrétariat d'envoyer une lettre à toutes les Parties contractantes pour leur demander de s'acquitter de l'obligation qui leur est faite par l'article 6 de l'ATP de répondre au questionnaire qui leur est adressé chaque année et de mettre à jour les informations sur leurs contacts auprès des autorités compétentes et des stations d'essai. Toutes les informations reçues par le secrétariat ont été introduites dans la liste des autorités compétentes et des stations d'essai officiellement désignées, qui peut être consultée à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html.

E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP

31. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

F. Interprétation de l'ATP

1. Essai de descente en température pour les engins à températures et compartiments multiples. Alinéa iii) du paragraphe 6.2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/9 (Finlande).

32. Les Parties contractantes ayant une expérience des essais de descente en température pour les engins à températures et compartiments multiples ont été invitées à répondre à la question posée dans le document et à faire part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques dans l'espace de travail du WP.11, à l'adresse suivante : <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

2. Précisions relatives à l'agrément des stations d'essai et à la désignation d'experts pour le contrôle de la conformité des véhicules en circulation avec l'ATP

Document(s) : Document informel INF.2 (Fédération de Russie).

33. Plusieurs délégations ont estimé qu'il était de la plus haute importance de veiller à l'indépendance entre toute partie susceptible de tirer profit du résultat d'une décision (c'est-à-dire un fabricant, un vendeur, un centre d'entretien ou de réparation d'engins thermiques, etc.) et la partie prenant la décision. Il fallait en tenir compte au moment de l'agrément des stations d'essai et de la désignation des experts chargés de déterminer si un engin spécial

pouvait rester dans la classe qui lui avait été initialement associée pendant une période supplémentaire de trois ans.

34. Il a également été confirmé que l'autorité compétente devrait vérifier que les demandeurs disposent de tout l'appui nécessaire sur les plans de l'organisation et de la technique, ainsi que de l'équipement requis pour prendre des mesures visant à contrôler la conformité des engins spéciaux aux prescriptions de l'ATP.

35. Les Parties contractantes ont été invitées à faire part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques sur ces questions dans l'espace de travail du WP.11, à l'adresse suivante : <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

3. Explications relatives à la procédure de contrôle des engins réfrigérants en service fabriqués après le 2 janvier 2012

Document(s) : Document informel INF.4 (Fédération de Russie).

36. Certains représentants ont estimé qu'il n'était pas recommandable de tester un engin réfrigérant à des températures supérieures à 30 °C, même si cela était possible. La durée maximale de l'épreuve étant de six heures, les résultats d'épreuves réalisées à des températures supérieures à 30 °C pouvaient ne pas être fiables, car des engins qui réussiraient l'épreuve à 30 °C pourraient ne pas la réussir à des températures plus élevées.

4. Précisions concernant l'utilisation de la formule d'attestation de conformité ATP délivrée pour les engins isothermes, engins réfrigérants, engins frigorifiques, engins calorifiques et engins frigorifiques et calorifiques conçus pour le transport de denrées périssables

Document(s) : Document informel INF.5 (Fédération de Russie).

37. Les délégations qui ont pris la parole sur cette question ont fait clairement remarquer qu'il n'y avait pas de critères uniformes pour barrer la mention « Engin isotherme » comme type d'engin non applicable dans la formule d'attestation de conformité ATP. Il a été suggéré de soumettre ce document pour examen à la prochaine réunion de la Sous-Commission du transport frigorifique de l'IIF (réunion CERTE).

38. Les Parties contractantes ont été invitées à faire part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques sur cette question dans l'espace de travail du WP.11, à l'adresse suivante : <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

5. Introduction dans le Manuel ATP de commentaires relatifs à l'article 3 de l'Accord sur la définition du terme « denrées périssables » et de commentaires relatifs à l'article 7 de l'Accord sur le transport de fruits et légumes frais. Amendements à l'annexe 3 de l'ATP concernant les conditions de température à respecter pour le transport des denrées périssables réfrigérées et la surveillance de la température ambiante durant le transport des denrées périssables réfrigérées

Document(s) : Document informel INF.8 (Fédération de Russie)
Document informel INF.9 (Fédération de Russie)
Document informel INF.10 (Fédération de Russie).

39. Les documents visés, ainsi que les observations formulées au cours de l'échange de vues, ont été soumis au groupe de travail informel chargé de réfléchir à l'avenir de l'ATP pour examen.

40. Les résultats des débats au sein du groupe de travail informel seront présentés à la soixante-dix-septième session du WP.11.

VII. Propositions d'amendements à l'ATP (point 6 de l'ordre du jour)

A. Propositions en suspens

1. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.1 (France)
Document informel INF.12 (Pays-Bas)
Document informel INF.16 (France).

41. Plusieurs délégations ont appuyé la proposition dans son principe. Toutefois, il a été convenu que des travaux supplémentaires devaient être menés afin de l'élargir et de l'orienter vers l'avenir. Il a ainsi été suggéré de créer un groupe de travail informel comprenant des représentants du secteur. Il a en outre été proposé de soumettre le document pour examen à la prochaine réunion de la Sous-Commission du transport frigorifique de l'IIF (réunion CERTE).

42. La délégation française a souligné qu'il était urgent de s'efforcer d'introduire une définition claire des engins autonomes et électriques, sachant que les technologies correspondantes étaient déjà exploitées en l'absence de définitions précises, ce qui faisait obstacle à une concurrence loyale et une application équitable. Une proposition révisée était proposée dans le document informel INF.16.

43. Cette dernière a été mise aux voix. Elle a été rejetée, un pays (France) ayant voté pour et quatre pays (Allemagne, Danemark, Espagne et Royaume-Uni) contre.

44. La délégation française présentera à la prochaine session une proposition révisée qui tiendra compte des observations formulées, sachant qu'il n'y a pas eu d'objections de principe à l'introduction dans l'Accord ATP de définitions des engins autonomes et électriques.

2. Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon la section 4.3.4 de l'annexe 1, appendice 2, de l'ATP en date du 6 janvier 2018

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.1 (France).

45. La délégation française a précisé que la proposition visait à revenir à la situation antérieure au 19 décembre 2016, lorsque les paramètres concernant le débit d'air étaient spécifiés par le fabricant, et que cela ne serait nécessaire que si la proposition énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1 n'était pas adoptée.

46. La proposition a été mise aux voix. Elle a été rejetée, trois pays (Espagne, France et Italie) ayant voté pour et deux pays (Allemagne et Royaume-Uni) contre.

3. Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.1 (France)
Document informel INF.17 (France).

47. Plusieurs délégations ont estimé que des précisions supplémentaires devaient être apportées pour que l'on comprenne la logique de la proposition. Plusieurs problèmes avaient été soulevés, notamment les suivants :

- a) Les stations d'essai ne disposaient pas toutes des informations nécessaires pour effectuer les essais ;
- b) La confidentialité était mise en question ;
- c) De nouveaux matériaux isolants allaient être proposés sur le marché.

48. La délégation française a souligné que les stations d'essai devaient pouvoir comparer l'isolation de l'engin testé avec celle du prototype, cette opération constituant la première étape de la certification. Il a été suggéré, en vue de régler les problèmes de confidentialité, que les informations sur les paramètres de conception et la composition des mousses soient communiquées directement aux stations d'essai dans le cadre d'un accord de confidentialité, ce qui permettrait de ne pas les introduire dans les procès-verbaux d'essai. Certaines Parties contractantes à l'ATP avaient déjà l'habitude de procéder ainsi.

49. La proposition révisée présentée dans le document informel INF.17 a été mise aux voix. Elle a été rejetée par six voix pour (Danemark, France, Italie, Luxembourg, Royaume-Uni et Tchéquie) et une voix contre (Allemagne).

4. Amendements aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1 (Royaume-Uni)
Document informel INF.13 (Pays-Bas)
Document informel INF.14/Rev.1 (Royaume-Uni).

50. Les délégations sont parvenues à un accord général de principe sur l'introduction dans l'ATP de dispositions concernant la circulation de l'air dans la caisse de l'engin, mais plusieurs d'entre elles ont estimé qu'il fallait plus de temps pour étudier la proposition révisée présentée dans le document informel INF.14/Rev.1. La délégation finlandaise a notamment fait les observations suivantes :

a) Il devait être clairement indiqué dans la proposition que l'amendement ne s'appliquerait qu'aux engins fabriqués après la date de son entrée en vigueur ;

b) La phrase « For mechanically refrigerated equipment of Class F the airflow may be reduced with $N > 40$ and where V exceeds $100 \text{ m}^3 \text{ VL}$ may be limited to 5500 m^3 per hour. » devait également s'appliquer à la classe C ;

c) Le débit d'air des ventilateurs sans refroidissement ni chauffage devait être pris en compte dans le calcul du débit d'air disponible ;

d) Pour les camions ayant un volume intérieur supérieur à 60 m^3 , le débit devait être fixé à $3 \text{ 300 m}^3/\text{h}$.

e) Comment gérait-on le débit d'air dans chaque compartiment des engins à températures et compartiments multiples ?

51. Il a en outre été dit que le transport ferroviaire entrant dans le champ d'application de l'ATP et que par conséquent les dimensions des wagons devaient être prises en compte dans la proposition.

52. La délégation du Royaume-Uni a remercié le Groupe de travail pour les observations faites et les progrès accomplis au cours de la session et a fait part de son intention de soumettre le document visé pour examen à la prochaine réunion de la Sous-Commission du transport frigorifique de l'IIF (réunion CERTE), l'objectif étant de présenter une proposition révisée à la prochaine session.

5. Ajout à l'ATP de dispositions permettant aux autorités compétentes des Parties contractantes de publier sur leur site Web les listes de tous les certificats ATP délivrés

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/6 (Fédération de Russie)
Document informel INF.18 (Fédération de Russie).

53. Certaines délégations ont apporté leur appui à la proposition, estimant qu'une base de données sur les certificats faciliterait le travail de contrôle de conformité pour la police et les autres autorités. Il a également été mentionné qu'en raison du temps et des coûts liés à l'établissement et à la mise à jour en temps réel des bases de données nationales sur les certificats ATP délivrés, la proposition devait comprendre d'autres moyens de vérifier la validité et l'authenticité des certificats, tels qu'une signature électronique sur le certificat ou l'introduction dans ce dernier d'un lien hypertexte associé à un code sécurisé.

54. La Fédération de Russie a accepté les observations et a soumis une proposition révisée dans le document informel INF.18. Cette dernière a été mise aux voix. Elle a été rejetée par cinq voix pour (Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France et Italie) et quatre voix contre (Allemagne, Royaume-Uni, Tchéquie et Turquie).

6. Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/7 (Royaume-Uni).

55. La proposition a été adoptée (voir l'annexe I).

7. Proposition d'amendement du modèle de procès-verbal d'essai n° 12 à l'appendice 2 de l'annexe 1, après « d) Observations : » Validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/10 (Allemagne).

56. Certaines délégations ont estimé qu'un chapitre distinct devait être établi pour les dispositifs de refroidissement et de chauffage, avec des définitions, dans lequel on ferait une distinction claire entre les appareils produits en série et ceux fabriqués en petites quantités, dans le cas où des règles détaillées pour les groupes frigorifiques spéciaux fabriqués en petites quantités et les appareils produits en série devraient être introduites dans l'ATP. Tant que cette distinction ne serait pas faite, sachant que la conception de la plupart des groupes frigorifiques était revue au bout de quelques années, la référence à l'annexe 1, appendice 1, paragraphe 6 a) du modèle n° 12 ne devait pas être supprimée.

57. Il a en outre été suggéré d'examiner la proposition faite par l'Allemagne dans le document ECE/TRANS/WP.11/2019/4. Cependant, il a été mentionné qu'une définition claire de l'expression « no modification to major components » (« aucune modification des principaux composants ») continuait de faire défaut. Les autorités compétentes avaient donc du mal à juger de la pertinence de l'extension de la validité du certificat de conformité de type.

58. L'Allemagne a décidé de présenter à une prochaine session une version révisée de sa proposition qui tiendrait compte de toutes les observations faites.

8. Degrés Celsius et Kelvin

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/11 (Espagne).

59. Les propositions ont été adoptées moyennant quelques précisions (voir l'annexe I).

9. Le rôle de l'incertitude de mesure dans les décisions d'évaluation de la conformité selon l'ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/12 (Slovénie).

60. La proposition a été adoptée (voir l'annexe II).

B. Nouvelles propositions

1. Possibilité d'étendre de manière volontaire à des denrées susceptibles de devenir impropres à la consommation humaine le champ d'application des accords bi- et multilatéraux découlant de l'Accord ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/2 (France).

61. Certaines délégations ont été d'avis que l'extension du champ d'application de l'ATP, dans le cadre des accords bilatéraux ou multilatéraux, aux denrées périssables susceptibles de devenir impropres à la consommation humaine contribuerait à réduire le gaspillage et les pertes alimentaires. Il a en outre été souligné que la proposition était conforme aux dispositions du règlement de l'Union européenne sur la sécurité des denrées alimentaires (règlement CE/178/2002, art. 14), car elle mettait l'accent sur l'importance de transporter les denrées périssables dans des conditions maîtrisées.

62. D'autres délégations ont jugé que la proposition ne se justifiait pas car selon elles, sur le plan juridique, il n'était pas nécessaire de préciser dans un accord qu'il était possible de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux portant sur des questions ne relevant pas dudit accord. Tout État souverain est libre de conclure les accords bilatéraux ou multilatéraux qu'il souhaite sans demander l'autorisation des Parties contractantes d'un autre accord..

63. La proposition a été mise aux voix. Elle a été rejetée par quatre voix pour (Espagne, Fédération de Russie, France et Italie) et une voix contre (Danemark).

2. Amendement au paragraphe 2.2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/13 (Espagne).

64. Certaines délégations ont fait remarquer que l'Accord ATP n'était pas l'instrument approprié pour établir les prescriptions en matière de construction. Il existait en Europe plusieurs normes qui étaient appliquées pour la construction des citernes. L'introduction dans l'ATP de dispositions régissant les dimensions du trou d'homme des citernes poserait des problèmes aux Parties contractantes appliquant des normes différentes.

65. Le Groupe de travail était d'accord pour fixer la taille minimale du trou d'homme des citernes entre 40 et 50 cm, mais des doutes subsistaient quant à savoir si l'Accord ATP était l'instrument approprié pour établir cette prescription.

66. La délégation de l'Espagne soumettra en vue d'une prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

3. Propositions d'amendements à l'ATP présentées par le groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/14 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel).

67. Les propositions 1, 2 et 3 ont été adoptées (voir l'annexe D).

68. En ce qui concerne la proposition 4, après qu'il avait été précisé que les autorités compétentes disposaient des outils dont elles avaient besoin pour calculer tous les paramètres requis pour la déclaration de conformité et que la seule chose qui manquait était un modèle de déclaration, les propositions énoncées aux paragraphes 9 et 10 ont été adoptées telles que modifiées (voir l'annexe D). Les propositions énoncées au paragraphe 12 et à l'annexe I ont également été adoptées (voir l'annexe D).

69. La proposition énoncée au paragraphe 11 n'a pas été adoptée.

70. Le WP.11 a demandé au secrétariat d'envoyer à la Section des traités de l'ONU les propositions d'amendements adoptées à ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions, qui figurent respectivement à l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.11/241 et à l'annexe I du présent rapport, aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

VIII. Manuel ATP (point 7 de l'ordre du jour)

Amendements aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.1 (Royaume-Uni).

71. La proposition connexe d'amendement à l'ATP n'ayant pas été adoptée, les amendements corollaires ci-dessus au Manuel ATP ont été rejetés.

72. La dernière version du Manuel ATP peut être consultée en anglais, en français et en russe sur le site Web de la Division des transports, à l'adresse suivante : http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

IX. Rapports des groupes de travail informels (point 8 de l'ordre du jour)

Rapport du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP

Document(s) : Document informel INF.11 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel).

73. Le Groupe de travail a pris note du rapport du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP.

74. Le Groupe de travail a donné son accord de principe pour l'élaboration d'un document d'orientation sur la question de la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, paragraphe 7.3.6) et sur les dimensions des engins à températures et compartiments multiples. Il a été décidé de placer le projet de document d'orientation présenté dans le document informel INF.11, pour observations et suggestions, dans l'espace de travail du WP.11, à l'adresse suivante : <https://wiki.unece.org/display/wp11/>.

75. Le WP.11 a remercié le groupe de travail informel pour l'excellent travail accompli, lequel facilitait les débats en séance plénière, et a prolongé son mandat jusqu'en 2021.

X. Portée de l'ATP (point 9 de l'ordre du jour)

L'avenir de l'ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/8 (Vice-Président du WP.11).

76. Le Groupe de travail a remercié le Vice-Président pour le travail important présenté dans le document et pour les suggestions faites sur la manière de préparer l'Accord ATP aux futurs défis. Les principales questions abordées ont été les suivantes :

a) *Nouvelles dispositions légales visant à limiter la pollution et le dioxyde de carbone émis par les moteurs à combustion interne*

77. Certaines délégations ont fait observer que les logiciels jouaient un rôle de plus en plus grand dans l'évaluation des performances des appareils frigorifiques et qu'il était donc important de trouver le moyen de tenir compte des différences entre les versions des logiciels et des différentes configurations mises à l'essai. L'autorité de certification devait être informée de la version du logiciel utilisé ainsi que de la configuration éprouvée.

78. La France a proposé en outre de séparer les procès-verbaux d'essai des modèles de certificats de type. Les modèles de certificats de type doivent comporter uniquement les informations requises pour la certification, de sorte que la capacité et les performances des appareils soient les mêmes. Certaines délégations ont trouvé que la proposition avait un intérêt et ont décidé d'étudier la question plus avant.

b) *Utilisation de plusieurs systèmes de réfrigération et de chauffage*

c) *Utilisation d'engins mieux isolés*

d) *Changements climatiques et adhésion de nouvelles Parties contractantes situées dans d'autres zones climatiques*

79. Le Danemark a fait remarquer qu'il fallait être prudent dans le cadre de l'élaboration de dispositions réglementaires dans ce contexte. Si l'utilisation d'engins spéciaux devait être limitée aux conditions climatiques pour lesquelles ceux-ci ont été certifiés, il pourrait devenir très difficile d'effectuer des contrôles sur les routes.

e) *Recours aux conteneurs frigorifiques maritimes pour le transport terrestre*

80. Il a été souligné que les conteneurs frigorifiques maritimes n'étaient pas homologués ATP actuellement. Il a également été dit que certains problèmes pourraient se poser si l'on

tentait d'homologuer lesdits conteneurs dans le cadre de l'ATP, notamment les problèmes suivants :

- Des différences de taille et de poids par rapport aux conteneurs utilisés dans le transport intérieur ;
- Des problèmes de juridiction, sachant que les conteneurs maritimes sont considérés comme des éléments faisant partie du navire et que les navires peuvent ne pas être immatriculés sur le territoire d'une Partie contractante à l'ATP ;
- Les caractéristiques de construction et les matériaux employés peuvent être différents par rapport aux conteneurs certifiés ATP ;
- Les conteneurs maritimes ne disposent pas d'une source d'énergie indépendante.

f) *Évolution des systèmes de production de denrées alimentaires et d'approvisionnement*

g) *Livraisons internationales et emballages utilisés pour leur transport*

81. Le WP.11 a reconnu qu'il était important de préciser si le transport de denrées périssables dans des colis et des petits conteneurs relevait du champ d'application de l'ATP. Compte tenu de l'accroissement du nombre de colis et de petits conteneurs sur le marché, les réponses apportées au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP pour l'année 2019 devraient servir de point de départ aux débats.

82. Le Groupe de travail a finalement décidé de soumettre le document visé, ainsi que les observations formulées au cours de l'échange de vues, au groupe de travail informel chargé de réfléchir à l'avenir de l'ATP pour examen.

83. Le plan par étapes pour l'adhésion à l'ATP et l'application de cet accord tel qu'établi dans le cadre du projet Euromed de transports urbains, ferroviaires et routiers avec des contributions du secrétariat et des Présidents du Groupe de travail a été publié et peut être consulté sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-of-perishable-foodstuffs/road-map-for-accession-and-implementation-of-atp.html>.

XI. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 10 de l'ordre du jour)

84. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

XII. Programme de travail (point 11 de l'ordre du jour)

Dates de la soixante-dix-septième session

85. Les dates du 26 au 29 octobre 2021 (mardi à vendredi) ont été retenues pour la soixante-dix-septième session du WP.11. La date limite de soumission des documents est le 30 juillet 2021.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

1. Examen des informations à communiquer au sujet de la table ronde tenue en octobre 2018

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2020/15 (Vice-Président du WP.11).

86. Le Groupe de travail a pris note des points en suspens recensés par le groupe de travail informel de l'amélioration des méthodes de travail du WP.11, tels que présentés dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/15. Dans l'attente des résultats de futurs débats, des progrès avaient été réalisés sur les points suivants :

a) *Fréquence des réunions*

87. Le nombre de sessions a été porté à trois par exercice biennal, sous réserve d'une révision à la quatre-vingt-troisième session du CTI, en 2021. En raison de l'épidémie de COVID-19, la session d'avril 2020 avait dû être reportée, si bien qu'une seule session avait eu lieu en 2020. Le Groupe de travail a demandé au CTI de reporter le délai de révision de cette décision à sa session de 2023.

b) *Période fixe pour l'adoption des propositions*c) *Dates fixes pour l'entrée en vigueur des nouvelles propositions*

88. Le Groupe de travail a jugé souhaitable que les nouveaux amendements entrent en vigueur à date fixe, à savoir le 1^{er} janvier ou le 1^{er} juillet. Un membre du secrétariat a fait observer qu'au regard de l'incertitude liée aux dispositions du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'ATP, la fixation de la date d'entrée en vigueur des amendements signifierait que ceux-ci n'entreraient pas en vigueur dès que les Parties contractantes appliquant ledit paragraphe notifieraient leur acceptation au Secrétaire, mais à la date fixée. Le Groupe de travail réexaminera cette question à une prochaine session.

d) *Groupes de travail informels*e) *Renvois aux normes et groupe de travail chargé des normes*

89. Il a été souligné que le Groupe de travail devait accélérer la mise en place du groupe de travail informel des normes, convenue à sa soixante-quatorzième session, en vue d'examiner cette question plus efficacement, malgré les difficultés à trouver des experts pouvant participer à ce travail de façon permanente.

f) *Utilisation des documents*

90. Les points relevés à la rubrique Autres questions pourront être examinés à une prochaine session du WP.11.

2. **Projet de révision de la feuille de route de la CEE pour les systèmes de transport intelligents**

Document(s) : Document informel INF.15 (secrétariat).

91. Comme suite à la décision n° 18 prise par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session, en février 2020, le secrétariat a été prié d'entreprendre, en coopération avec les groupes de travail subsidiaires du Comité, des activités visant à préparer une révision de la feuille de route de la CEE sur les systèmes de transport intelligents.

92. Dans un premier temps, le secrétariat du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a tenu une réunion avec les Coprésidents du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents, qui relève du Forum mondial, afin de déterminer les mesures à prendre pour appliquer la décision n° 18 du CTI. Les Coprésidents ont apporté leur contribution à un premier projet de révision de la feuille de route, puis des consultations ont eu lieu entre les groupes de travail et les organes subsidiaires du CTI. Le document et le processus de révision sont présentés à tous les groupes de travail et organes subsidiaires du CTI durant leurs sessions de l'été et de l'automne 2020.

93. Pour la mise à jour de la feuille de route des systèmes de transport intelligents, il a été proposé d'utiliser une plateforme en ligne, Google Docs. Celle-ci a permis aux parties intéressées d'accéder au document et de travailler de manière collaborative. Les parties intéressées ont été invitées à apporter leur contribution au processus de révision, de sorte qu'un projet de feuille de route révisée puisse être présenté à la session de novembre 2020 du Bureau du CTI, avant sa présentation à la session de février 2021 du Comité.

94. Le projet de révision, exposé dans le document informel INF.15 tel que mis à jour le 14 octobre 2020, peut être consulté en cliquant sur le lien suivant : <https://docs.google.com/document/d/1-tIgg7XLAaax0t-WuiMrdU8WfXh3eOO6/edit>.

3. Hommages

95. Le Groupe de travail a été informé que M. Grealy (Transfrigoroute International) prendrait sa retraite en décembre 2020. Il l'a remercié d'avoir longuement contribué aux travaux dans le domaine du transport des denrées périssables et aux activités du Groupe et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

96. Le Groupe de travail a également été informé que M. Rui Telmo Nobre (Portugal), Président du Groupe pendant de nombreuses années, était décédé en novembre 2019 après avoir eu des soucis de santé. M. Nobre avait contribué sans relâche et avec générosité aux travaux sur l'ATP et aux activités du Groupe. Ses connaissances et son dévouement feraient cruellement défaut. Le Groupe de travail a adressé ses condoléances et toute sa sympathie à son épouse et à sa famille.

XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

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

Annexe I

Propositions d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, section 1. Définition du terme « engin isotherme »

Remplacer « K » par « °C » pour I_N et I_R (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

2. Annexe 1, section 2. Définition du terme « engin réfrigérant »

Dans le dernier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

3. Annexe 1, section 3. Définition du terme « engin frigorifique »

Pour la classe F, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

4. Annexe 1, section 4. Définition du terme « engin calorifique »

Dans le dernier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

5. Annexe 1, section 5. Définition du terme « engin frigorifique et calorifique »

Du deuxième au dernier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

6. Annexe 1

Ajouter la nouvelle section 7, ainsi libellée :

« 7. Définitions

Engin : ensemble d'éléments constituant une caisse isotherme et la structure de support nécessaire à son transport sur route ou sur rail. Les dispositifs thermiques peuvent faire partie de cet ensemble.

Dispositif de chauffage : dispositif thermique qui génère une énergie thermique destinée à augmenter la température à l'intérieur de l'engin (à le chauffer).

Dispositif frigorifique et calorifique : dispositif capable d'abaisser (refroidir) ou d'augmenter (chauffer) la température à l'intérieur de l'engin et qui est mis à l'essai pour mesurer à la fois sa puissance frigorifique et sa puissance calorifique.

Dispositif frigorifique : dispositif thermique qui génère, grâce à un système d'entraînement mécanique, une énergie thermique destinée à abaisser la température à l'intérieur de l'engin (à le refroidir).

Dispositif réfrigérant : dispositif thermique qui génère, grâce à la fonte, à l'évaporation ou à la sublimation, par exemple, de glace naturelle, d'une solution saline (plaques eutectiques), de gaz liquéfié ou de glace carbonique, une énergie thermique destinée à abaisser la température à l'intérieur de l'engin (à le refroidir).

Dispositif thermique : dispositif qui génère une énergie thermique destinée à abaisser (refroidir) ou à augmenter (chauffer) la température à l'intérieur de l'engin. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14, tel que modifié)

7. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3 b)

Ajouter une nouvelle dernière phrase ainsi libellée : « Pour les engins à températures et compartiments multiples, il faudra également présenter la déclaration de conformité (voir 7.3.6 de l'annexe I, appendice 2). ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14, tel que modifié)

8. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3 c)

Ajouter une nouvelle dernière phrase ainsi libellée : « Pour les engins à températures et compartiments multiples, il faudra également présenter une feuille de calcul (voir 7.3.6 de l'annexe I, appendice 2) fondée sur la méthode itérative. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14, tel que modifié)

9. Annexe 1, appendice 2, section 1.2

Pour la classe C, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

10. Annexe 1, appendice 2, section 1.7

Dans le premier paragraphe, remplacer « K » par « °C » (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

11. Annexe 1, appendice 2, section 1.7

Dans le quatrième paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

12. Annexe 1, appendice 2, section 2.1.2

Dans le premier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

13. Annexe 1, appendice 2, section 2.1.7

Remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

14. Annexe 1, appendice 2, section 2.2.3

Remplacer « K » par « °C » (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

15. Annexe 1, appendice 2, section 2.2.8

Remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

16. Annexe 1, appendice 2, section 4.1.1

Remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

17. Annexe 1, appendice 2, section 4.2.2, paragraphe a)

Dans le dernier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

- 18. Annexe 1, appendice 2, section 4.2.3, paragraphe a)**
Dans le deuxième paragraphe, remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 19. Annexe 1, appendice 2, section 4.2.3, paragraphe b)**
Remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 20. Annexe 1, appendice 2, section 4.2.3**
Dans le paragraphe suivant le b), remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 21. Annexe 1, appendice 2, section 6.3**
Remplacer « K » par « °C » (quatre fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 22. Annexe 1, appendice 2, section 6.4 ii)**
Remplacer « K » par « °C » (quatre fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 23. Annexe 1, appendice 2, section 7.3.1**
Dans le deuxième paragraphe, remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 24. Annexe 1, appendice 2, section 7.3.2**
Dans le premier paragraphe, remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 25. Annexe 1, appendice 2, section 7.3.6, troisième paragraphe**
Insérer une nouvelle dernière phrase ainsi libellée : « La déclaration doit être conforme au modèle n° 14 figurant au présent appendice. ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 26. Annexe 1, appendice 2, section 7.3.7**
Dans l'intitulé des colonnes du tableau, remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 27. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèles 1A et 1B**
Remplacer « Date de construction » par « Date de construction (mois/année) ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 28. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 1A**
À la dernière ligne, remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 29. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 2A**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (sept fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)

- 30. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 2B**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (sept fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 31. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 3**
Remplacer « K » par « °C ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 32. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 4A**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (trois fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 33. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèles 4A, 4B, 4C, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11**
Remplacer « Année de fabrication » par « Date de fabrication (mois/année) ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 34. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 4B**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (trois fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 35. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 4C**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (trois fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 36. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 5**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (trois fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 37. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 6**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (deux fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 38. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 7**
Remplacer tous les « K » par des « °C » (deux fois).
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/11)
- 39. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 12**
Remplacer « Date de fabrication » par « Date de fabrication (mois/année) ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 40. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 12**
Remplacer « Autonome – non autonome » par « Fonctionnement de manière autonome/non autonome ».
(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)
- 41. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 12**
Supprimer le passage suivant au début :
« Charge de frigorigène

Fluide frigorigène : (ISO/Désignation ASHRAE)^a
 « Masse nominale en fluide frigorigène
^a *Le cas échéant* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/7)

42. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle 12

Remplacer « Fluide frigorigène » par
 « Charge de frigorigène
 Fluide frigorigène : (ISO/Désignation ASHRAE)^a
 « Masse nominale en fluide frigorigène
^a *Le cas échéant* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/7)

43. Annexe 1, appendice 2, section 8

Ajouter le nouveau modèle 14, comme suit :

« Modèle n° 14

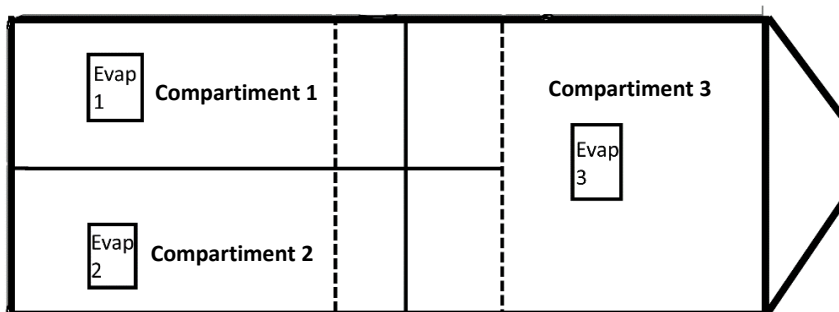
Déclaration de conformité pour les engins à températures et compartiments multiples

Document supplémentaire à l’attestation de conformité, conformément au paragraphe 7.3.6 de l’appendice 2 de l’annexe 1

Croquis en vue de dessus de la configuration de l’engin, avec les indications suivantes :

- Avant et arrière de l’engin, numérotation des compartiments
- Configuration des compartiments (cloisons internes fixes ou mobiles), et mesures suivantes en centimètres : dimensions intérieures de la caisse, épaisseur et longueur des cloisons
- Position la plus extrême des cloisons mobiles
- Position de l’unité ou des unités de condensation et des évaporateurs
- Matériau utilisé pour le plancher.

(Exemple de croquis en vue de dessus).



Caisse isotherme :
 Numéro de procès-verbal d’essai ATP :

Marque :
Numéro de série :

Unité de condensation :
Numéro de procès-verbal d'essai ATP :
Marque :
Numéro de série :

Évaporateurs :
Numéro de procès-verbal d'essai ATP :
Marque :
Type :

Observations :

(par exemple, restrictions liées aux dimensions des compartiments ou à la température dans les compartiments, utilisation d'accessoires particuliers tels que des rideaux, etc.)

Authentification

Nom de l'autorité compétente :
Adresse :
Numéro de téléphone :
Courriel :

Faite à : (lieu) Le : (date)

Cachet et nom du signataire

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/14)

Annexe II

Ajouts au Manuel ATP

1. Ajouter à la fin de l'appendice 2 de l'annexe I l'observation suivante :

« ACCEPTATION DE CONFORMITÉ

Les résultats des mesures effectuées conformément aux prescriptions de toutes les sections du présent appendice doivent comprendre une estimation de l'incertitude de mesure. Pour se conformer au niveau d'incertitude de mesure requis, les stations d'essai doivent appliquer la procédure d'essai décrite dans chaque section de l'appendice 2 de l'annexe I.

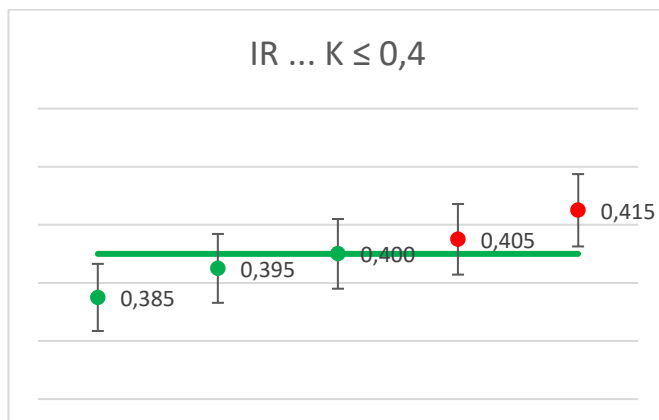
Dans toutes les sections du présent appendice, l'acceptation de la conformité doit se faire sans tenir compte de l'incertitude de mesure, au moyen d'une *règle de décision binaire*¹ ou d'une *règle de décision à risque partagé*^{1, 2, 3, 4}.

Exemples de décisions d'acceptation de la conformité pour la classification des caisses isothermes

Cas 1 – la caisse isotherme doit être classée comme caisse conforme à la classe IR :

Tous les résultats pour le facteur K qui sont inférieurs ou égaux à 0,40 sont conformes à la classe IR (points verts).

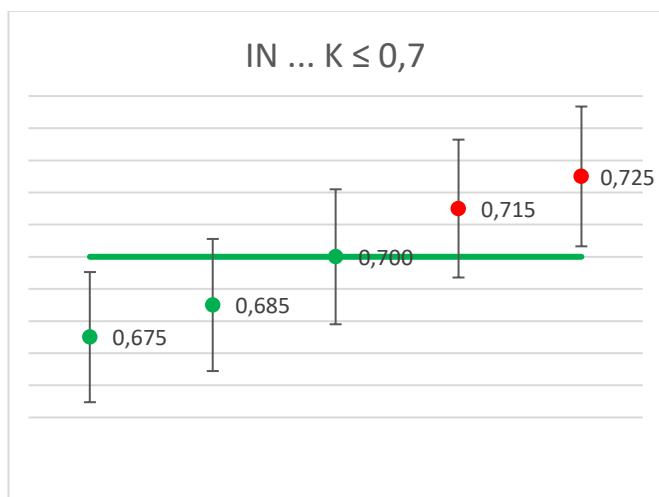
Tous les résultats pour le facteur K qui sont supérieurs à 0,40 ne sont pas conformes à la classe IR (points rouges).



Cas 2 – la caisse isotherme doit être classée comme caisse conforme à la classe IN :

Tous les résultats pour le facteur K qui sont inférieurs ou égaux à 0,70 sont conformes à la classe IN (points verts).

Tous les résultats pour le facteur K qui sont supérieurs à 0,70 ne sont pas conformes à la classe IN (points rouges).



Références

¹ ILAC G8:09/2019, Directives sur la déclaration de conformité à la spécification, section 2.7.

² JCGM 106:2012, Évaluation des données de mesure – Rôle de l'incertitude de mesure dans l'évaluation de la conformité, section 8.2.

³ WELMEC 4.2-1/2006, section 6.

⁴ OIML G 19/2017, par. 5.3.3 et 5.3.4. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2020/12)

2. Ajouter aux versions française et russe du Manuel l'observation suivante au paragraphe 4.2.2 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 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 : $cs = 165 \text{ g/(kW.h)}$;
- Rendement de l'alternateur du véhicule : $\varepsilon = 50 \%$;
- Densité du gazole : $\rho = 836 \text{ g/l}$.

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 τ [N.m] et la vitesse de rotation n [s⁻¹] et on calcule l'énergie P1 [W] qu'il convient de fournir à l'arbre du compresseur ou du générateur.

$$P1 \text{ [W]} = 2\pi n\tau \quad \dots \text{ où } \pi = 3,141593$$

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 P2 [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 ε utilisé pour ce type de calculs est de 50 % (voir la deuxième des trois valeurs de référence mentionnées ci-dessus). En conséquence, si Pfans (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 :

$$P2 = 2 \times Pfans$$

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 P1 et à l'alternateur P2 pour le fonctionnement des ventilateurs :

$$P = P1 + P2$$

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

$$Cfw \text{ [g/h]} = P \times cs = 0.165 \times P.$$

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/m³ (hiver) à 842 kg/m³ (été). Dans le cadre de la présente procédure, on a utilisé une densité spécifique moyenne $\rho = 836 \text{ kg/m}^3 = 836 \text{ g/l}$ (voir la troisième valeur de référence mentionnée ci-dessus).

$$\text{Cfvol [l/h]} = \text{Cfw} / 836$$

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 :

$$\text{cfvol [l/(h. kW)]} = 1000 \text{ Cfvol} / Q \gg.$$
