



Conseil économique et social

Distr. générale
1^{er} décembre 2021
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-dix-septième session

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

tenue à Genève du 26 au 29 octobre 2021



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	5
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	5
III. Activités des organes de la CEE qui sont d'un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	5–10	5
A. Comité des transports intérieurs.....	5–9	5
1. Mise en œuvre de la stratégie du CTI à l'horizon 2030	8	5
2. Économie circulaire et utilisation durable des ressources naturelles.....	9	6
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles	10	6
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	11–31	6
A. Institut international du froid (IIF).....	11	6
B. Transfrigoroute International	12–14	7
C. Organisations de normalisation	15–31	7
1. CEN/TC 413 – Groupe de travail 2.....	16–18	7
2. CEN/TC 413 – Groupe de travail 1.....	19–22	8
3. Révision de la norme EN 12830.....	23	8
4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486	24–25	9
5. Normes ISO relatives aux conteneurs frigorifiques isothermes maritimes à caractéristiques thermiques.....	26–29	9
6. Autres activités de normalisation intéressant le WP.11.....	30–31	9
V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour).....	32–43	10
A. État de l'Accord.....	32	10
B. État des amendements.....	33–35	10
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	36	10
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	37–39	10
E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP.....	40	11
Demande d'information de l'Association russe des organisations du secteur alimentaire (ASORPS)	40	11
F. Interprétation de l'ATP.....	41–43	11
1. Enregistreurs de température.....	41–42	11
2. Document de travail sur la valeur du coefficient K.....	43	11
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	44–79	12
A. Propositions en suspens	44–55	12
1. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes	44–47	12
2. Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1, et au Manuel ATP	48–49	12

3.	Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon le paragraphe 4.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP en date du 6 juillet 2020	50–51	13
4.	Introduction des certificats d'examen de type comme moyen d'établir le constat de conformité de la conception et des essais réalisés selon les protocoles de l'ATP	52–53	13
5.	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 nouveaux matériaux isolants	54–55	13
B.	Nouvelles propositions	56–79	13
1.	Correction de la formule donnée dans la procédure d'essai du paragraphe 4.5.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1	56	13
2.	Amendement au paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1, méthode d'essai C	57	14
3.	Ajout d'une méthode supplémentaire par itérations successives pour les citernes au paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1	58	14
4.	Modification concernant les modèles de procès-verbal qui définissent la détermination de la puissance frigorifique utile d'un groupe frigorifique découlant de la nécessité de prendre en compte l'impact sur les performances desdits groupes des versions logicielles des différents organes	59	14
5.	Proposition d'amendement au paragraphe 6.2.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : remplacement des fluides frigorigènes existants par d'autres	60	14
6.	Simplification de la procédure de mesure de la puissance des groupes frigorifiques à gaz liquéfié	61	14
7.	Modification rédactionnelle concernant une erreur de terminologie dans les versions russe et anglaise de l'ATP selon le paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP, applicable à partir du 6 juillet 2020	62	14
8.	Possibilité d'étendre de manière volontaire à des denrées susceptibles de devenir impropres à la consommation humaine le champ d'application d'accords bi- et multilatéraux découlant de l'accord ATP	63	14
9.	Proposition d'amendements au paragraphe 7.1 a) de l'appendice 2 de l'annexe 1 et à l'appendice 4 de l'annexe 1 : Définition des engins à compartiments multiples et marques d'identification des engins à températures multiples comportant des compartiments non conditionnés	64	15
10.	Proposition d'amendement au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Correction du tableau	65	15
11.	Proposition d'amendements aux paragraphes 7.3.2, 7.3.3 et 7.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Référence pour les calculs concernant les engins à températures multiples	66	15
12.	Proposition d'amendements aux alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 et au modèle no 12 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques	67–71	15

13.	Propositions du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP..	72–73	15
14.	Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1	74	16
15.	Attestations ATP temporaires pour les prototypes d'engins destinés aux essais sur le terrain.....	75–78	16
16.	Observations et proposition concernant la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, par. 7.3.6) et les dimensions des engins à températures et compartiments multiples	79	16
VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	80–90	16
1.	Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes	80	16
2.	Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP	81	16
3.	Amendement au paragraphe 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 du Manuel ATP : traitement des cas d'application spécifiques à l'outil de dimensionnement des engins multitempératures.....	82–85	17
4.	Amendements au paragraphe 6 c) iii) de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP : règles à respecter pour le montage des groupes encastés ou munis de déflecteurs et les groupes sous châssis ou pouvant être déportés.....	86–87	17
5.	Amendements aux observations concernant le paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 2 du Manuel ATP : positions des sondes de mesure de température au cours des transports	88–89	17
6.	Divergences entre les versions anglaise et française de l'observation relative au paragraphe 3.2.6 du Manuel ATP	90	18
VIII.	Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour).....	91–93	18
IX.	Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)	94–96	18
X.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour).....	97	18
XI.	Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	98–99	19
XII.	Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)	100	19
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	101	19
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	102–103	19
Annexe			
	Propositions d'amendements à l'ATP		20

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) de la CEE a tenu sa soixante-dix-septième session du 26 au 29 octobre 2021, sous la présidence de M. K. de Putter (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. J.-M. Bonnal (France).
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, 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 qu'une organisation non gouvernementale, à savoir Transfrigoroute International (TI). Le Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports était également représenté.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.11/244,
ECE/TRANS/WP.11/244/Add.1,
Document informel INF.1 (secrétariat).

4. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/244 et -/Add.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1 afin de tenir compte des documents INF.1 à 13.

III. 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

5. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (23-26 février 2021), tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Comité (ECE/TRANS/304, par. 91 à 94).
6. Il a également été informé des résultats du débat général intitulé « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 » et de ceux de la Réunion sur la mise en œuvre de la stratégie du CTI, réservée aux représentants des États avec la participation des Présidents des organes subsidiaires du Comité (voir les paragraphes 11 à 14 et 15 à 18 du document ECE/TRANS/304, respectivement).
7. Le CTI a adopté les rapports de ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/304, par. 124).

1. Mise en œuvre de la stratégie du CTI à l'horizon 2030

Document : ECE/TRANS/2021/3.

8. Le Groupe de travail a pris note avec intérêt des travaux de mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et des mesures requises dans le cadre de cette mise en œuvre, présentés dans le document ECE/TRANS/2021/3, conformément aux débats tenus à sa soixante-seizième session. Les délégations souhaitant apporter des informations complémentaires à la rubrique « État d'avancement et prochaines étapes » sont invitées à envoyer leurs contributions au Bureau du WP.11 et au secrétariat avant le 15 janvier 2022, de sorte qu'elles puissent être communiquées au CTI à sa quatre-vingt-quatrième session (22-25 février 2022).

2. Économie circulaire et utilisation durable des ressources naturelles

Document : Document informel INF.10 (secrétariat).

9. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies dans le document informel INF.10, portant sur l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, et en particulier dans les paragraphes 10 à 13 de ce document, et a décidé d'examiner à une prochaine session :

- La façon d'améliorer la contribution de l'ATP, afin de favoriser des approches circulaires et plus économes en ressources, notamment en proposant des moyens de recenser, d'évaluer et de combler les lacunes en ce qui concerne la gouvernance et les bonnes pratiques ;
- L'élaboration de propositions, notamment dans le cadre d'une éventuelle collaboration entre sous-programmes, visant à trouver des solutions efficaces et mesurables pour promouvoir l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, ainsi que pour faciliter la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

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

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

- Vingt-neuvième session de la Section spécialisée de la normalisation de la viande (GE.11), tenue les 7 et 8 septembre 2021 à Genève (Suisse) ;
- Soixante-seizième session du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7), tenue du 15 au 17 novembre 2021 à Genève (Suisse).

Le tout dernier outil conçu par la CEE pour lutter contre la perte et le gaspillage de denrées alimentaires est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/wp7/food-loss-and-waste>.

On trouvera de plus amples informations sur ces activités et d'autres sur le site Web du WP.7, à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/working-party-agricultural-quality-standards-wp7>.

IV. Activités d'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)

11. 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 28 avril 2021 (document informel INF.3). La Sous-Commission a appuyé un certain nombre de propositions à soumettre au WP.11, notamment sur les points suivants :

- La simplification des essais portant sur les groupes frigorifiques à gaz liquéfié ;
- La circulation interne de l'air (avec quelques modifications) ;
- La valeur lambda ;
- La valeur lambda et le facteur de forme ;
- Les fluides frigorigènes de substitution pour le R404A.

B. Transfrigoroute International

12. Le représentant de Transfrigoroute International a présenté les dernières activités menées par son organisation, dont il est rendu compte dans le document informel INF.4. Transfrigoroute International a estimé que l'ATP devait se tenir au courant des nouvelles technologies et a considéré à cet égard que :

a) La disposition 6.2.3, qui autorise le remplacement du R404A par le R452A était une bonne initiative, et que la proposition faite par la France dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/7 allait aussi dans la bonne direction ;

b) En ce qui concernait le moteur de substitution, il devenait urgent d'élaborer des propositions visant à formaliser une approche modulaire pour les sources d'énergie, afin de se préparer aux technologies à venir. Le CERTE avait d'ailleurs eu une discussion à ce sujet ;

13. En outre, il convenait d'introduire plus de souplesse dans l'ATP, et Transfrigoroute International soutenait par conséquent les propositions suivantes :

- Scinder le modèle actuel de procès-verbal d'essai en deux documents distincts, le certificat de conformité de type d'une part et le procès-verbal d'essai de l'autre (proposition faite par la France dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/5) ;
- Prolonger la validité des procès-verbaux d'essai (proposition faite par l'Allemagne dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/17) ;
- Délivrer des attestations temporaires pour les prototypes (proposition faite par Transfrigoroute International dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/22).

14. Transfrigoroute International a également suggéré que des indicateurs clefs de performance soient définis en vue d'évaluer plus finement les objectifs et les résultats dans le cadre de l'ATP.

C. Organisations de normalisation

15. Les délégations participant aux travaux des organisations 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.

Normes EN

1. CEN/TC 413 – Groupe de travail 2

16. Au cours des douze derniers mois, des experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni se sont réunis plusieurs fois en ligne, notamment en groupe de travail, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

17. EN 16440 – 1:2015-01 – Méthodes d'essai des appareils de réfrigération pour moyens de transport isothermes – Partie 1 : Systèmes de réfrigération mécanique avec évaporateur à circulation d'air forcée ou convection et dispositifs de chauffage optionnels. La version finale a été publiée en janvier 2015.

18. Les parties complémentaires suivantes seront encore à l'étude :

- Partie 2 : Systèmes eutectiques – Le projet actuel est toujours en cours d'examen. Une fois révisée, la version finale de ce projet sera soumise au CEN en vue d'une deuxième enquête. Les prescriptions d'essai relatives aux capacités de refroidissement et à la consommation des nouveaux dispositifs équipés de systèmes eutectiques ainsi que des dispositifs en mode de fonctionnement quotidien ont été adoptées et révisées ;
- Un avant-projet sera envoyé en vue d'un nouveau vote après réactivation, afin de mettre la dernière main au projet de norme prEN 16440-2 et à l'enquête du CEN ;

- Partie 3 : Systèmes de transport frigorifique utilisant de la glace carbonique. Le projet a été arrêté ;
- Partie 4 : Systèmes de réfrigération à gaz contrôlés à évaporation directe. Ce projet a été arrêté ;
- Partie 5 : Systèmes de réfrigération à gaz contrôlés à évaporation indirecte. Ce projet a été arrêté ;
- Partie 6 (supplémentaire) : Prescriptions particulières relatives aux systèmes multitempératures. Il s'agit en principe d'un nouveau projet.

2. CEN/TC 413 – Groupe de travail 1

19. Au cours de l'année, des experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la Finlande, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, appuyés par la Lettonie et la Suède, se sont réunis plusieurs fois en ligne, notamment en groupe de travail, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

20. Le comité chargé du projet a pour objectif de mettre au point une norme sur les moyens de transport isothermes pour les marchandises sensibles à la température, qui comportera des prescriptions et des essais. Cette norme s'appliquera aux moyens de transport isothermes employés pour le transport des marchandises sensibles à la température, afin de limiter les échanges thermiques avec l'environnement extérieur. Ces moyens de transport pourraient en outre être équipés d'un dispositif de refroidissement ou de chauffage lorsqu'il est nécessaire de maintenir une température constante. Il est actuellement tenu compte, dans le cadre du projet, d'une plage de températures intérieures comprises entre -30 °C et +25 °C et d'une plage de températures ambiantes comprises entre -30 °C et +43 °C.

21. La norme devrait comprendre les parties suivantes :

- prEN 17066 – Partie 1 : Conteneur – Moyens de transport isothermes pour les marchandises sensibles à la température – Prescriptions et essais. Y seront définies la terminologie, les dispositions particulières, les dispositions relatives aux essais, ainsi que les dimensions des caisses isothermes en tenant compte de la valeur k. La version finale a été publiée en octobre 2019.
- Partie 2 : Matériel – Combinaison des caisses isothermes et de leurs dispositifs de chauffage ou de refroidissement, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage pour le transport à longue distance ainsi que la distribution. *D'autres discussions techniques doivent être menées au sujet des marges de conception pour la distribution et d'autres prescriptions générales.*
- Partie 3 : Petits conteneurs à usages multiples, de volume intérieur ne dépassant pas 2 m³. *La combinaison spéciale des caisses isothermes de plus petite taille et de leurs dispositifs de refroidissement ou de chauffage, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage, a fait l'objet d'un consensus au sein du groupe de travail. Le texte correspondant sera bientôt communiqué au CEN en vue d'une enquête.*
- Partie supplémentaire : *Prescriptions particulières relatives aux systèmes multitempératures. Il s'agit en principe d'un nouveau projet.*

22. Un nouveau groupe de travail a commencé à réfléchir à une nouvelle norme EN sur les véhicules routiers de transport de marchandises en ce qui concerne la sécurité des systèmes thermocommandés utilisant des réfrigérants inflammables. Plusieurs réunions en ligne ont eu lieu. Les prochaines réunions se tiendront respectivement les 2 et 23 novembre 2021, en lien avec d'autres comités du CEN concernés.

3. Révision de la norme EN 12830

23. EN 12830:1999 – Enregistreurs de température pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées ou surgelées et de crèmes glacées – Essais, performances et aptitude à l'emploi. La révision a pris en compte les développements et les exigences techniques actuels. Le champ d'application de la norme telle

que révisée a été étendu à la gamme des températures comprises entre -80 °C et +85 °C pour les marchandises sensibles à la température dans la chaîne du froid. *La version finale a été publiée en octobre 2018.*

4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486

- Révision de la norme EN 13485:2002 – Thermomètres pour le mesurage de la température de l'air et des produits pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l'emploi ; et
- Révision de la norme EN 13486:2002 – Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Vérification périodique en vue de l'adoption de modifications, et développement technique effectif de la norme publiée, EN 12830:2018-10 – Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises sensibles à la température – Essais, performance, aptitude à l'emploi.

24. Le projet proprement dit a été lancé le 4 octobre 2018. Plusieurs réunions du CEN/TC 423 ont eu lieu en ligne avec la participation d'experts de l'Allemagne, de la France, de l'Espagne et du Portugal.

25. Le nouveau projet de révision des deux normes a débuté en 2021 au sein du Groupe de travail 1 du CEN/TC 423, l'objectif étant d'achever le projet en vue d'une enquête officielle du CEN. Les prochaines réunions en ligne sont prévues les 4 et 29 novembre 2021.

Normes ISO

5. Normes ISO relatives aux conteneurs frigorifiques isothermes maritimes à caractéristiques thermiques

26. Les membres du Comité ISO TC104, Conteneurs pour fret, se sont réunis le 12 février 2021 et le 18 octobre 2021.

27. La norme sur les conteneurs réfrigérés, publiée en 2018, a été adoptée par les professionnels, et les essais thermiques rendent maintenant compte des prescriptions de l'ATP et du CEN. Aucune autre révision n'est actuellement prévue. Toutefois, plusieurs demandes d'interprétation de la norme ayant été reçues, le Groupe de travail 1 du SC22 demeure en place.

28. D'autres questions ont été abordées, notamment la spécification technique 7344 (NW IP), intitulée « Short-range Wireless Sensor to Device Communication », et une éventuelle réglementation ou normalisation concernant les conteneurs perdus en mer.

29. Autrefois, les conteneurs maritimes communiquaient par modem au moyen de leur câble d'alimentation. Aujourd'hui, les dispositifs de communication les plus récents exploitent le réseau de téléphonie mobile GSM ainsi que le wifi et le bluetooth. Les systèmes sont opérationnels même lorsque les unités ne sont pas branchées, et les pannes et pertes d'alimentation sont signalées. Ils peuvent même appeler un technicien par GPS pour désigner le terminal où se trouve le conteneur. La norme de communication actuelle est complètement dépassée et devra être révisée.

6. Autres activités de normalisation intéressant le WP.11

30. Informations sur les projets coréens au sein du Comité ISO/TC 122 (Emballages). Deux projets coréens menés dans le cadre du Groupe de travail 16 du Comité ISO/TC 122 (Emballages de transport à température contrôlée) ont été publiés :

- ISO 22982-1:2021-03 : Emballages de transport sous température dirigée – Partie 1 : Prescriptions générales ; et
- ISO 22982-2:2021-03 : Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 2 : Prescriptions générales pour les essais.

31. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le WP.11 qu'un nouveau comité technique de l'ISO (TC 315) avait été mis sur pied pour élaborer des normes traitant de la logistique pour la chaîne du froid. Les pays asiatiques ont manifesté un très vif intérêt pour ces travaux. Le représentant de Transfrigoroute International a dit qu'il assurerait la liaison entre le comité et le Groupe de travail.

V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

32. 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

33. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions, tenues à Genève respectivement du 8 au 11 octobre 2019 et du 13 au 16 octobre 2020, qui sont reproduites respectivement à l'annexe II du rapport ECE/TRANS/WP.11/241 et à l'annexe I du rapport ECE/TRANS/WP.11/243 (notification dépositaire C.N.79.2021.TREATIES-XI.B.22), ont été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 4 mars 2021.

34. Le 6 avril 2021, le Gouvernement allemand, agissant en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'ATP, a informé le Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter les propositions, mais que les conditions de cette acceptation n'étaient pas encore remplies (C.N.121.2021.TREATIES-XI.B.22). En conséquence, les propositions d'amendements adoptées aux sessions de 2019 et 2020 du WP.11 ne seront réputées acceptées que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois après la période de notification initiale de six mois, le Gouvernement allemand ne présente pas d'objection aux amendements proposés.

35. La proposition de correction à l'ATP adoptée à la soixante-quinzième session du WP.11 en 2019 (ECE/TRANS/WP.11/241, annexe III) a été notifiée aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 4 mars 2021 (C.N.80.2021.TREATIES-XI.B.22). La correction a été considérée comme acceptée le 7 juin 2021 (C.N.159.2021.TREATIES-XI.B.22).

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

36. 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

37. À sa soixante-seizième session, le Groupe de travail a remercié les 23 pays qui avaient fourni des données en réponse au questionnaire sur l'application de l'ATP en 2019 et souligné qu'il était indispensable d'obtenir des informations de toutes les Parties contractantes à l'ATP et que cela était un moyen d'harmoniser la mise en œuvre de l'Accord.

38. Les informations reçues pour l'année 2020 figurent dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/1. 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.11/2021/1. Les pays ont en outre été invités à communiquer au secrétariat des informations sur les mesures supplémentaires prises pour assurer la sécurité du transport transfrontalier des denrées périssables dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les réponses reçues par le secrétariat figurent à l'annexe II du document ci-dessus.

39. À sa soixante-treizième 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 coordonnées des autorités compétentes et des stations d'essai. Toutes les informations reçues par le secrétariat ont été intégrées à la liste des autorités compétentes et des stations d'essai officiellement désignées, qui peut être consultée à l'adresse <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

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

Demande d'information de l'Association russe des organisations du secteur alimentaire (ASORPS)

Document : Document informel INF.9 (ASORPS).

40. Le Groupe de travail a pris note de la demande d'échange d'informations formulée par l'Association russe des organisations du secteur alimentaire (ASORPS) dans le document informel INF.9. Il a demandé des explications et davantage de détails sur ce que l'on entendait par « respect de la chaîne du froid » afin de rendre l'échange d'informations plus efficace.

F. Interprétation de l'ATP

1. Enregistreurs de température

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/19 (Pays-Bas).

41. Certaines délégations ont fait remarquer que le coût d'installation des enregistreurs de température ayant baissé, il était possible de les installer progressivement sur tous les équipements en prévoyant une période de transition. D'autres estimaient que l'utilisation d'enregistreurs de température devait être facultative pour les denrées périssables pour lesquelles l'utilisation d'enregistreurs de température n'était pas déjà requise.

42. Il a été décidé de reporter l'examen de cette proposition à la session suivante.

2. Document de travail sur la valeur du coefficient K

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/21 (Royaume-Uni).

43. Les interventions ont montré clairement que certaines autorités compétentes utilisaient la valeur K mesurée pour les calculs de dimensionnement, tandis que d'autres utilisaient la valeur limite de la classe, ou l'hypothèse la plus défavorable. La délégation du Royaume-Uni a remercié le Groupe de travail pour ses réponses et dit que la valeur mesurée de K devait être utilisée chaque fois que cela était possible pour ces calculs.

VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 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

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 (France),
Document informel INF.7 (Pays-Bas),
Document informel INF.13 (Royaume-Uni).

44. Malgré le consensus sur le fait que les documents portaient sur une question très importante, il a été estimé que plusieurs aspects de la proposition devaient être élaborés plus avant. La proposition révisée contenue dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 a été mise aux voix. Elle a été rejetée, deux pays (la France et l'Italie) ayant voté pour et quatre pays (l'Allemagne, le Danemark, le Royaume-Uni et la Tchéquie) contre.

45. Il a été décidé de créer un groupe de travail informel pour traiter, entre autres, les questions suivantes :

a) Les définitions du « fonctionnement de manière autonome » et du « fonctionnement de manière non autonome » ainsi que des moyens de mesurer et de vérifier si l'équipement était autonome ou non ;

b) La durée minimale pendant laquelle l'autonomie de conduite était nécessaire ;

c) La manière de mettre à l'essai l'endurance de la batterie ;

d) Le temps de charge des batteries et le niveau de charge requis pour considérer l'équipement comme indépendant.

46. La délégation française a soumis un projet de mandat qui fera l'objet de discussions formelles à la prochaine session sur la base d'un document de travail.

47. Plusieurs délégations, dont celles de l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Tchéquie, ainsi que Transfrigoroute International, ont dit souhaiter participer aux travaux du groupe de travail informel.

2. Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1, et au Manuel ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2 (Royaume-Uni).

48. 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 la délégation finlandaise a fait savoir :

a) Qu'elle n'était pas entièrement d'accord avec l'affirmation selon laquelle le coefficient de sécurité de 1,75 utilisé pour calculer la capacité de refroidissement était suffisant pour les camions ayant un volume intérieur supérieur à 60 m³, et qu'il convenait donc de fixer le débit d'air ;

b) Qu'elle n'était pas d'accord avec la nouvelle prescription fixant le débit d'air à 5 500 m³/h au lieu de 5 000 m³/h lorsque le volume intérieur est supérieur à 100 m³ ;

c) Que les classes FRC et BRC n'étaient pas comparables : la limite inférieure de la plage de température intérieure est de 0 °C pour la classe BRC, alors que pour la classe FRC (ainsi que pour les classes BRI, BRJ, BRK et BRL), cette limite inférieure est de -20 °C.

49. La délégation britannique présentera une nouvelle proposition révisée à la prochaine session, après quelques discussions bilatérales avec la délégation finlandaise.

3. Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon le paragraphe 4.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP en date du 6 juillet 2020

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 (France).

50. Puisque la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 visait à revenir à la situation antérieure au 19 décembre 2016, à savoir que les paramètres concernant le débit d'air soient spécifiés par le fabricant, et que la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2 n'avait pas été adoptée, la délégation française a décidé de mettre sa proposition aux voix.

51. La proposition a été rejetée, cinq pays (la France, l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg et la Turquie) ayant voté pour et deux pays (l'Allemagne et le Royaume-Uni) contre.

4. Introduction des certificats d'examen de type comme moyen d'établir le constat de conformité de la conception et des essais réalisés selon les protocoles de l'ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/5 (France).

52. En l'absence de consensus à propos du principe consistant à scinder les procès-verbaux d'essais en deux documents, la délégation française a exhorté les autres délégations, principalement celles du secteur, qui adhéraient à ce principe, à convaincre leurs autorités de la nécessité et des avantages de cette approche. À l'issue d'un vote, le principe a été rejeté, cinq pays (la France, l'Italie, le Luxembourg, la Slovénie et l'Espagne) ayant voté pour et un (l'Allemagne) contre.

53. Certaines délégations ont confirmé que les procès-verbaux d'essais étaient confidentiels et qu'il incombait au demandeur de fournir toutes les informations demandées par la station d'essais pour la remise d'un nouveau procès-verbal d'essais, ce qui évitait les éventuels problèmes de confidentialité.

5. 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 nouveaux matériaux isolants

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.2 (France).

54. Les participants ont adhéré au principe selon lequel les procès-verbaux d'essais ne devaient contenir que les résultats des essais, toutes les autres informations devant être fournies par le fabricant. On s'est également montré disposé à envisager de scinder les procès-verbaux d'essais en trois documents, en s'appuyant sur la proposition faite par la France dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/5 et en prévoyant un troisième document ou une fiche contenant les spécifications fournies par le fabricant.

55. Il a été précisé que le modèle de procès-verbal d'essai de type, le modèle de certificat d'examen de type et le modèle de fiche de renseignements devraient être définis avant la poursuite des travaux dans cette direction. Plusieurs délégations de pays, à savoir l'Allemagne, l'Espagne, la Slovénie, la Turquie, ainsi que Transfrigoroute International, ont manifesté leur intérêt pour la rédaction d'une nouvelle proposition pour la session suivante.

B Nouvelles propositions

1. Correction de la formule donnée dans la procédure d'essai du paragraphe 4.5.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/2 (Espagne).

56. La proposition a été adoptée (voir annexe).

2. Amendement au paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1, méthode d'essai C

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2021/3 (Espagne),
Document informel INF.2 (Espagne).

57. Des réponses ayant été apportées aux questions posées par le Groupe de travail, celui-ci a adopté la proposition telle que modifiée (voir annexe).

3. Ajout d'une méthode supplémentaire par itérations successives pour les citernes au paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2021/4 (Espagne),
Document informel INF.2 (Espagne).

58. Quelques précisions ayant été apportées, le Groupe de travail a adopté la proposition telle que modifiée (voir annexe).

4. Modification concernant les modèles de procès-verbal qui définissent la détermination de la puissance frigorifique utile d'un groupe frigorifique découlant de la nécessité de prendre en compte l'impact sur les performances desdits groupes des versions logicielles des différents organes

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/6 (France).

59. La proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/6 étant liée à celle formulée dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/5 de scinder les rapports d'essai en deux, qui n'a pas été adoptée, le document a été retiré.

5. Proposition d'amendement au paragraphe 6.2.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : remplacement des fluides frigorigènes existants par d'autres

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/7 (France).

60. La proposition a été adoptée (voir annexe).

6. Simplification de la procédure de mesure de la puissance des groupes frigorifiques à gaz liquéfié

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/8 (France).

61. Quelques précisions ayant été apportées, le Groupe de travail a adopté la proposition (voir annexe).

7. Modification rédactionnelle concernant une erreur de terminologie dans les versions russe et anglaise de l'ATP selon le paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP, applicable à partir du 6 juillet 2020

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/9 (France).

62. La proposition a été adoptée (voir annexe).

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

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/10 (France).

63. L'examen du document a été reporté à la prochaine session.

9. Proposition d'amendements au paragraphe 7.1 a) de l'appendice 2 de l'annexe 1 et à l'appendice 4 de l'annexe 1 : Définition des engins à compartiments multiples et marques d'identification des engins à températures multiples comportant des compartiments non conditionnés

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/14 (Allemagne).

64. Après un débat, le Groupe de travail a décidé de réexaminer les propositions initiales figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2017/6 et le document informel INF.13 de la soixante-treizième session, et a demandé à l'Allemagne de soumettre une proposition révisée, en tenant compte de toutes les observations formulées, à une prochaine session.

10. Proposition d'amendement au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Correction du tableau

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/15 (Allemagne).

65. Comme la proposition figurait déjà dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/9 de la France et avait été adoptée, le document a été retiré.

11. Proposition d'amendements aux paragraphes 7.3.2, 7.3.3 et 7.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Référence pour les calculs concernant les engins à températures multiples

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/16 (Allemagne).

66. Quelques modifications ayant été apportées, le Groupe de travail a adopté la proposition telle que modifiée (voir annexe).

12. Proposition d'amendements aux alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 et au modèle n° 12 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2021/17 (Allemagne),
Document informel INF.6 (Transfrigoroute International).

67. Certaines délégations étaient favorables au principe de la proposition, mais étaient d'avis que la formulation devrait être améliorée et certains termes précisés. D'autres, ne voyant aucun avantage à rallonger de trois ans la durée de validité des procès-verbaux d'essai, ont fait valoir que la proposition n'était pas nécessaire.

68. Il a également été dit que dans certains pays, la présentation de procès-verbaux d'essai tous les six ans pouvait être un moyen de vérifier que les nouvelles unités continuaient d'être fabriquées conformément au prototype approuvé.

69. Après que l'Allemagne eut précisé que la proposition était destinée à aider les petites et moyennes entreprises et que la prolongation ne serait accordée que si les principaux composants n'étaient pas modifiés, il a été décidé de reformuler la proposition en tenant compte des suggestions de l'Espagne et de la soumettre à une prochaine session.

70. Le représentant de Transfrigoroute International, présentant sa proposition de liste des principaux composants (document informel INF.6), a expliqué que celle-ci était très semblable à celle figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/17 mais qu'elle était organisée différemment et que les composants étaient regroupés en trois catégories selon leur fonction.

71. Il a été décidé que l'Allemagne et Transfrigoroute International présenteraient une version finale de la liste dans un document de travail à la prochaine session.

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

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/18 (Pays-Bas).

72. La proposition 1 a été retirée car elle figurait déjà dans le document ECE/TRANS/WP.11/2021/9 de la France et avait été adoptée.

73. La proposition 2 a été adoptée (voir annexe).

14. Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/20 (Royaume-Uni).

74. La proposition énoncée dans le document n'a pas été adoptée. La terminologie utilisée pour désigner les engins multitempératures et multicompartiments n'était pas la même dans les versions anglaise et française. Il faudrait régler cette question avant d'envisager des amendements à l'ATP sur ce sujet.

15. Attestations ATP temporaires pour les prototypes d'engins destinés aux essais sur le terrain

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/22 (Transfrigoroute International).

75. Il a été précisé que le document se visait uniquement à accélérer l'expérimentation de nouvelles technologies sur des prototypes et que ces essais devaient être effectués sur route dans différentes conditions climatiques et dans différentes conditions d'utilisation du système.

76. Certaines préoccupations ont été formulées à propos de la mise à l'essai des prototypes, de la raison pour laquelle il n'était pas possible de les tester complètement avant la période d'essai et de la raison pour laquelle ils devaient traverser plusieurs frontières. La sécurité des denrées périssables transportées dans les prototypes et destinées à la consommation humaine a également été remise en question.

77. D'autres délégations, tout en étant d'accord avec le principe selon lequel il fallait faciliter la mise au point et la mise à l'essai de nouvelles technologies, étaient préoccupées par la façon dont la proposition était rédigée parce qu'il pouvait y avoir des cas d'utilisation abusive. Le nombre total de prototypes a également été jugé trop élevé, ce qui rendait difficile leur surveillance.

78. Le représentant de Transfrigoroute International a été invité à soumettre à la session suivante une proposition révisée tenant compte de toutes les observations formulées.

16. Observations et proposition concernant la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, par. 7.3.6) et les dimensions des engins à températures et compartiments multiples

Document : Document informel INF.5, Proposition 1 (Transfrigoroute International).

79. La proposition ayant été soumise dans un document informel remis tardivement, le Groupe de travail a décidé que son examen serait reporté à une session ultérieure et s'appuierait sur un document de travail.

VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)**1. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes**

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 (France).

80. La proposition connexe d'amendement à l'ATP n'ayant pas été adoptée, cet amendement de conséquence au Manuel ATP a été rejeté.

2. Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/5/Rev.2 (Royaume-Uni).

81. La proposition connexe d'amendement à l'ATP n'ayant pas été adoptée, cet amendement de conséquence au Manuel ATP a été rejeté.

3. Amendement au paragraphe 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 du Manuel ATP : traitement des cas d'application spécifiques à l'outil de dimensionnement des engins multitempératures

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2021/11 (France),
Document informel INF.5, Proposition 2 (Transfrigoroute International).

82. La France a précisé que l'objectif des propositions était la mutualisation des bonnes pratiques et l'application harmonisée des dispositions de l'accord ATP entre les parties contractantes. Le WP.11 était en théorie d'accord, mais il estimait que le document devait être retravaillé et qu'une méthode de calcul pouvait être fournie. La proposition a été mise aux voix et rejetée, deux pays ayant voté pour (l'Espagne et la France) et quatre contre (l'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas et le Royaume-Uni).

83. La France a décidé de présenter à une session ultérieure une version révisée de sa proposition qui tiendrait compte de toutes les observations faites.

84. En ce qui concerne la proposition 2 du document informel INF.5, on est tombé d'accord sur le fait que si les règles de l'ATP n'étaient pas claires le Groupe de travail devait s'employer à les reformuler pour parvenir à une interprétation et à une application harmonisées. Il a également été précisé que la procédure d'arbitrage prévue à l'article 15 de l'Accord ATP ne devait être utilisée que dans des cas extrêmes et que les conflits entre Parties contractantes devaient être résolus par la négociation chaque fois que cela était possible.

85. Il a également été dit que le WP.11 devrait s'efforcer de rechercher des informations sur la manière dont les dispositions de l'Accord étaient comprises et appliquées par les différentes autorités compétentes afin d'éviter une concurrence déloyale et une application discordante des dispositions de l'ATP. Il convenait également de définir une méthode claire de mutualisation des bonnes pratiques et de communication des interprétations convenues.

4. Amendements au paragraphe 6 c) iii) de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP : règles à respecter pour le montage des groupes encastrés ou munis de déflecteurs et les groupes sous châssis ou pouvant être déportés

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/12 (France).

86. Certaines délégations estimaient que le Manuel ATP servait à expliquer ou à préciser les dispositions de l'accord ATP et ne voyaient aucune raison d'insérer dans ce manuel l'observation proposée, car elle n'était liée à aucune disposition de l'Accord.

87. Il a cependant été admis que les informations contenues dans la proposition pouvaient être utiles dans certains cas concrets, et la France a été invitée à envisager d'autres moyens de les mettre à la disposition de toutes les parties intéressées, y compris en présentant une proposition révisée à une session ultérieure.

5. Amendements aux observations concernant le paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 2 du Manuel ATP : positions des sondes de mesure de température au cours des transports

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/13 (France).

88. Il a été dit que si le texte actuel du Manuel ATP ne prévoyait pas toutes les situations possibles et pouvait être amélioré, la proposition de la France ne résolvait pas non plus tous les problèmes. La proposition a été mise aux voix et rejetée, trois pays ayant voté pour (l'Espagne, la France et l'Italie) et quatre contre (l'Allemagne, le Danemark, la Tchéquie et le Royaume-Uni).

89. La France a été invitée à établir une proposition révisée pour la session suivante, avec l'aide de l'Allemagne.

6. Divergences entre les versions anglaise et française de l'observation relative au paragraphe 3.2.6 du Manuel ATP

Document : Document informel INF.11 (secrétariat).

90. Le secrétariat a invité les groupes de travail à réfléchir à la meilleure façon d'harmoniser les différentes versions linguistiques du texte. Il a été demandé au secrétariat de présenter à nouveau le document à la session suivante.

VIII. Rapports des groupes de travail informels (point 7 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 : Document informel INF.8 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel).

91. 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.

92. Le Groupe de travail a été informé que le document d'orientation sur la question de la déclaration de conformité (par. 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1) et sur les dimensions des engins à températures et compartiments multiples avait été publié sur le site Web de la CEE et pouvait être consulté à l'adresse suivante : <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/Guidance%20document%20MTMC%20-%20Version%205.3.pdf>.

93. Le WP.11 a remercié le groupe de travail informel pour l'excellent travail qu'il avait accompli, qui facilitait les discussions en plénière et permettait d'améliorer la qualité des propositions d'amendements à l'ATP. Le mandat du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et dispositifs thermiques ATP a été prolongé jusqu'en 2022. Il a également été question de l'élargissement éventuel de la portée de ce mandat.

IX. Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)

94. Selon le représentant de Transfrigoroute International, il y avait lieu de considérer un élargissement du champ d'application de l'ATP dans les trois domaines suivants :

- a) La portée géographique ;
- b) Les denrées périssables visées ;
- c) Le cycle de vie des engins.

95. Le représentant du Partenariat euro-méditerranéen a informé le Groupe de travail de l'intérêt croissant des pays de la région EuroMed pour l'adhésion à l'ATP et pour l'application de ses dispositions aux transports nationaux de denrées périssables.

96. Il a ajouté que les pays concernés avaient de réelles difficultés à mettre en place des stations d'essai sur leur territoire et qu'il serait très utile que des Parties contractantes puissent leur offrir des conseils ou mettre à leur disposition des documents d'information sur la conception d'une station d'essai ainsi que sur les considérations générales et financières liées à la mise en place de la station. Le représentant du Danemark s'est porté volontaire pour rechercher et mettre à disposition les informations pouvant être communiquées sur le sujet.

X. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour)

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

XI. Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour)

Dates de la soixante-dix-huitième session

98. Les dates du 3 au 6 mai 2022 (du mardi au vendredi) ont été retenues pour la soixante-dix-huitième session du WP.11. La date limite pour la soumission des documents est le 4 février 2022.

Dates de la soixante-dix-neuvième session

99. Les dates du 25 au 28 octobre 2022 (mardi à vendredi) ont été retenues pour la soixante-dix-neuvième session du WP.11. La date limite de soumission des documents est le 29 juillet 2022.

XII. Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)

100. Le Groupe de travail a élu M. K. de Putter (Pays-Bas) Président et M. J.-M. Bonnal (France) Vice-Président pour ses sessions de 2022. Il a remercié le Bureau et le secrétariat pour le travail accompli, et en particulier pour l'organisation de la session dans le cadre des restrictions imposées par la pandémie de COVID-19.

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

101. Le Groupe de travail a pris note du paragraphe 18 du rapport du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/294) sur les règlements intérieurs des Groupes de travail. Dans le but d'aligner les règles régissant la participation aux sessions et l'adoption d'amendements sur celles que le Comité avait récemment adoptées, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, en vue de la prochaine session, une comparaison entre son règlement intérieur et celui du Comité en ce qui concerne ces points.

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

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

103. Conformément aux procédures spéciales sur la prise de décision pour les réunions formelles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.12), les principales décisions prises par le WP.11 pendant la session ont été publiées et notifiées à toutes les missions permanentes à Genève (<https://unece.org/silence-procedure>). Après publication, aucune objection n'a été reçue. Les décisions sont réputées adoptées.

Annexe

[Original : anglais et français]

Propositions d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, appendice 2, section 1.2

Modifier le troisième paragraphe de sorte qu'il se lise comme suit :

« Pour calculer la surface moyenne de la caisse d'un fourgon, les stations d'essai désignées par l'autorité compétente doivent choisir l'une des trois méthodes suivantes (A à C). Pour le calcul de la surface moyenne du corps d'une citerne, les stations d'essai désignées par l'autorité compétente peuvent utiliser la méthode A ou la méthode D. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/4 tel que modifié)

2. Annexe 1, appendice 2, section 1.2

Modifier les trois derniers paragraphes (Méthode C) de sorte qu'ils se lisent comme suit :

« Méthode C. Si ni la méthode A ni la méthode B ne sont jugées acceptables par les experts, la surface intérieure du fourgon doit être mesurée au moyen des figures et formules de la méthode B.

Le coefficient K initial doit ensuite être calculé sur la base de la surface intérieure, en prenant l'épaisseur de l'isolant comme égale à zéro au début de l'itération. À partir de ce coefficient K, l'épaisseur moyenne de l'isolant est calculée en partant de l'hypothèse que λ pour l'isolant a une valeur égale à 0,025 W/m °C.

$$d = S_i \times \Delta T \times \lambda / W$$

Une fois déterminée l'épaisseur de l'isolant, on calcule la surface extérieure et on détermine la surface moyenne. Le coefficient K final est déduit par itérations successives. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/4)

3. Annexe 1, appendice 2, section 1.2, Méthode C

Ajouter un nouveau dernier paragraphe libellé comme suit :

« Dans cette méthode, une valeur différente de λ peut être utilisée si l'on parvient à estimer la valeur réelle de λ par une mesure physique des propriétés du principal isolant thermique de la paroi, ou par l'étude de données statistiques sur d'autres engins ATP présentant des caractéristiques similaires. La valeur de λ et les données statistiques utilisées, le cas échéant, sont indiquées dans le procès-verbal d'essai (Modèle n° 1 A) ou annexées à celui-ci. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/3 tel que modifié)

4. Annexe 1, appendice 2, section 1.2

Après le dernier paragraphe, ajouter le texte suivant :

« Méthode D. Si la méthode A n'est pas jugée acceptable pour les experts, la surface extérieure de la citerne est mesurée en tenant compte de la forme géométrique de celle-ci et des principales valeurs nécessaires pour modéliser cette forme (par exemple le diamètre, le rayon et la longueur du cylindre, etc.). Cette méthode ne peut être utilisée que si la citerne peut être assimilée à des formes géométriques régulières (cylindre, cône, sphère) pouvant être décrites au moyen d'équations mathématiques.

Le coefficient K initial doit ensuite être calculé sur la base de la surface extérieure, en prenant l'épaisseur de l'isolant comme égale à zéro au début de l'itération. À partir de ce coefficient K, l'épaisseur moyenne de l'isolant est calculée en partant de l'hypothèse que λ pour l'isolant a une valeur égale à 0,035 W/m °C.

$$d = S_e \times \Delta T \times \lambda / W$$

Une fois estimée l'épaisseur de l'isolant, on calcule la surface intérieure de la citerne compte tenu de sa forme géométrique et on détermine sa surface moyenne. Le coefficient K final est déduit par itérations successives.

Dans cette méthode, une valeur différente de λ peut être utilisée si l'on parvient à estimer la valeur réelle de λ par une mesure physique des propriétés du principal isolant thermique de la cloison, ou par l'étude de données statistiques sur d'autres engins ATP présentant des caractéristiques similaires. La valeur de λ et les données statistiques utilisées, le cas échéant, sont indiquées dans le procès-verbal d'essai (Modèle n° 1 B) ou annexées à celui-ci. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/4 tel que modifié)

5. Annexe 1, appendice 2, section 4.5.2

Après la formule « $\frac{Q_{\text{mod}} - Q_{\text{ref}}}{Q_{\text{ref}}} \geq -0,10$ », supprimer « ... (1) ».

Amendement de conséquence :

(ne concerne pas la version française)

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/2)

6. Annexe 1, appendice 2, section 6.2.3

Modifier le paragraphe 6.2.3 de sorte qu'il se lise comme suit :

« À la demande du fabricant, le remplacement du fluide frigorigène d'origine d'un engin frigorifique en service est autorisé selon les conditions ci-après :

a) Il existe un procès-verbal d'essai, ou un additif à un tel procès-verbal, confirmant l'équivalence à un groupe frigorifique similaire avec le fluide frigorigène de substitution conformément aux dispositions de la section 4.5 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'Accord ATP ;

b) Un essai d'efficacité a été réalisé avec succès conformément aux dispositions du paragraphe 6.2.1 ou du paragraphe 6.2.2.

En cas d'acceptation de la demande, la plaque du fabricant doit être corrigée en conséquence.

Dans le cas particulier de remplacement de fluide frigorigène mentionné dans le tableau ci-dessous, le point a) exige uniquement du fabricant qu'il demande à la station d'essais officielle l'émission d'un additif sans aucun essai supplémentaire.

Fluide frigorigène d'origine	Fluide frigorigène de substitution
R404A	R452A

. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/7)

7. Paragraphe 7.3.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

8. Paragraphe 7.3.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Modifier la définition de S_{caisse} comme suit :

« S_{caisse} est la moyenne géométrique des surfaces intérieure et extérieure de la caisse ; ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16 tel que modifié)

9. Paragraphe 7.3.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Modifier la définition de $S_{comp\ réfrig}$ comme suit :

« $S_{comp\ réfrig}$ est la surface intérieure du compartiment de réfrigération compte tenu des positions convenues pour les cloisons ; ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

10. Paragraphe 7.3.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

11. Paragraphe 7.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Modifier la définition de $S_{comp\ congel}$ comme suit :

« $S_{comp\ congel}$ est la surface intérieure du compartiment de congélation compte tenu des positions convenues pour les cloisons ; ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

12. Paragraphe 7.3.4 de l'appendice 4 de l'annexe 1

Modification sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/16)

13. Annexe 1, appendice 2, section 7.3.7

Modification sans objet en français.

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/9 et ECE/TRANS/WP.11/2021/18)

14. Annexe 1, appendice 2, section 9.2.1

Au troisième paragraphe, qui commence par « *Dans le cas d'un groupe à gaz liquéfié à température unique...* », ajouter une dernière phrase libellée comme suit :

« La puissance frigorifique obtenue pour le troisième niveau de température peut être calculée par la station d'essais sur la base d'une interpolation basée sur les résultats obtenus lors des essais réalisés aux niveaux de température de -20 °C et de 0 °C. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/8)

15. Annexe 1, appendice 3, section A, note de bas de page 4 :

Modifier la note de bas de page 4 de sorte qu'il se lise comme suit :

« 4. *Un engin à températures multiples est un engin isotherme comportant deux compartiments ou davantage, qui sont chacun à une température différente. Pour les engins à températures multiples, une déclaration de conformité (voir 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1) est requise en plus de l'attestation ATP.* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2021/18)
