



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Quatre-vingtième session

Genève, 24-27 octobre 2023

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP :

Nouvelles propositions

Groupes frigorifiques entraînés par le déplacement du véhicule

Communication du Gouvernement néerlandais

Résumé

Résumé analytique :	Lorsque le compresseur d'un groupe frigorifique est directement entraîné par le déplacement du véhicule, la production de chaleur s'arrête au moment où le véhicule s'immobilise. Au cours des arrêts prolongés et des trajets nécessitant de s'arrêter pour passer la nuit, la température risque de ne pas être maintenue au niveau souhaité. Faut-il autoriser ce type de situation, ces engins doivent-ils être considérés comme non autonomes ou est-ce simplement la technologie qui est obsolète ?
Mesures à prendre :	Examen et suppression éventuelle de la possibilité que les dispositifs soient entraînés par le déplacement du véhicule
Documents connexes :	s.o.

Introduction

1. Des prescriptions d'essai applicables aux dispositifs thermiques frigorifiques dont le compresseur est directement entraîné par le déplacement du véhicule sont énoncées au dernier paragraphe de l'alinéa b) du paragraphe 4.3.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1.



2. Plusieurs observations peuvent être faites concernant ce type de dispositif (par exemple, est-il obsolète, doit-il être considéré comme non autonome), mais la principale préoccupation est liée au fait que, lorsque le véhicule doit s'arrêter, la production de froid est interrompue, y compris en cas d'attente prolongée dans les ports ou aux frontières, ou lors de trajets nécessitant de s'arrêter pour passer la nuit. Sans système de secours, la température risque de ne pas être maintenue au niveau souhaité au cours de longs trajets et la sécurité sanitaire des aliments n'est pas garantie.

3. Étant donné que ce système est considéré comme obsolète et qu'il suscite des préoccupations en matière de sécurité sanitaire des aliments, il convient de se demander s'il peut être abandonné. Si la réponse est non, il faudrait débattre de la nécessité d'ajouter des dispositions le visant au paragraphe 6.2.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au paragraphe 2.1 de l'appendice 4 de l'annexe 1.

4. Le présent document ne vise pas à empêcher l'utilisation des « essieux électriques » sur les remorques, car le dispositif mécanique est entraîné par l'énergie électrique fournie par l'essieu. Il est supposé que ces dispositifs sont équipés de batteries tampon et qu'ils peuvent être branchés sur le réseau électrique pendant les périodes d'attente plus longues.

Propositions

Option 1 : abandon du système

5. Supprimer le dernier paragraphe de l'alinéa b) du paragraphe 4.3.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (les modifications figurent en caractères biffés pour les suppressions) :

« ~~Si le compresseur frigorifique est entraîné par le déplacement du véhicule, l'essai sera effectué à la vitesse nominale du compresseur indiquée par le constructeur.~~ ».

Option 2 : maintien de ce système et mise à jour de l'ATP

6. Les modifications figurent en caractères soulignés pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions.

Première partie : Appendice 2 de l'annexe 1, lire :

« 6.2.2 **Engins non autonomes**

i) *Engins non autonomes dont le groupe de réfrigération est entraîné par le moteur du véhicule ou par le déplacement du véhicule.*

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement peut être maintenue à la température de classe, après descente en température et stabilisation, ~~lorsque si le compresseur est entraîné à une vitesse de rotation correspondant au régime moteur du véhicule~~ est maintenu à la valeur de ralenti définie par le constructeur du véhicule (si applicable), ou si le compresseur, quand il est entraîné par le déplacement du véhicule, l'est à la vitesse nominale de rotation fixée par le fabricant de l'appareil, pendant une durée minimum d'une heure trente minutes. »

Deuxième partie : Paragraphe 2.1 de l'appendice 4 de l'annexe 1, lire :

« 2.1 ~~Lorsque le moteur d'entraînement du compresseur est celui du véhicule~~ Lorsque le compresseur est entraîné par le moteur du véhicule ou par le déplacement du véhicule ; ».

Troisième partie : Ajouter une nouvelle mesure transitoire au paragraphe 6 de l'annexe 1, libellée comme suit :

« *Pour les engins dont le compresseur est entraîné par le déplacement du véhicule construits avant le [date d'homologation], les dispositions du paragraphe 6.2.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et du paragraphe 2.1 de l'appendice 4 de l'annexe 1 ne s'appliquent pas. Au lieu des prescriptions énoncées au paragraphe 6.2.2, l'engin doit être conforme aux prescriptions énoncées aux alinéas i) ou ii) du paragraphe 6.2.1 ci-après, applicables à la date de construction.* ».

Justification

7. Les compresseurs entraînés par le déplacement du véhicule sont perçus comme obsolètes. Toutefois, il est probable qu'ils soient encore utilisés dans les wagons. La suppression de cette possibilité simplifierait l'ATP, mais l'éventualité que certains wagons de ce type soient encore utilisés peut justifier le recours à l'option 2.

8. En outre, au paragraphe 6.2.2, des modifications supplémentaires sont proposées pour préciser que la vitesse de rotation du compresseur est censée être liée à la valeur de ralenti du régime moteur du véhicule.

9. Au paragraphe 2.1 de l'appendice 4 de l'annexe 1, il est proposé de remplacer « moteur (...) du compresseur » par « compresseur (...) entraîné par le moteur du véhicule » afin d'éviter toute erreur d'interprétation consistant à penser qu'il est question des générateurs entraînés par le moteur du véhicule qui alimentent un dispositif thermique électrique, ou des essieux électriques sur les remorques.

10. Une mesure transitoire est prévue en ce qui concerne le paragraphe 6 de l'annexe 1 afin de clarifier l'application du paragraphe 6.2.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et du paragraphe 2.1 de l'appendice 4 de l'annexe 1 tels que modifiés.

Coût : Aucun coût supplémentaire n'est prévu.

Faisabilité : La suppression de prescriptions obsolètes simplifiera l'ATP, mais certains engins isolés peuvent encore exister. Une mesure transitoire est prévue au cas où l'option 2 serait choisie.

Incidences : Si le système visé est obsolète, la modification n'aura pas d'incidence ; s'il n'est pas obsolète, les prescriptions seront établies de manière correcte.

Applicabilité : Aucun problème n'est à prévoir en ce qui concerne l'application de la présente proposition.
