



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Soixante-neuvième session**

Genève, 8-11 octobre 2013

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Deux propositions d'amendements à l'ATP****Communication du Gouvernement néerlandais****I. Proposition visant à autoriser l'essai d'un dispositif thermique réfrigérant à gaz liquéfié et la délivrance d'un certificat de conformité sans tenir compte de la caisse isotherme sur laquelle il est appelé à être monté***Résumé*

Résumé analytique: Du point de vue de la forme, l'ATP ne prévoit pas la possibilité de procéder à l'essai des dispositifs thermiques réfrigérants à gaz liquéfié isolément de celui de la caisse isotherme sur laquelle ils sont appelés à être montés. Aucun argument ne saurait être opposé aux avantages que présente le fait de procéder à l'essai de ces dispositifs isolément.

Mesures à prendre: Ajout de nouvelles dispositions.

Documents de référence: ECE/TRANS/WP.11/2011/15, INF.3 (soixante-septième session)

Introduction

1. La raison d'être de l'ATP est de permettre l'essai d'engins et la délivrance d'attestations de conformité. «Engin» s'entend de l'ensemble que constituent le dispositif thermique et la caisse isotherme sur laquelle il est appelé à être monté. Une exception est prévue, au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1, pour les dispositifs thermiques

frigorifiques, qui peuvent être soumis aux essais et déclarés conformes séparément de la caisse isotherme.

2. Les dispositifs thermiques réfrigérants à gaz liquéfié peuvent, d'un point de vue technique, également être soumis aux essais et recevoir une attestation de conformité séparément. Toutefois, la section 3.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1, qui traite des engins réfrigérants, ne permet pas de procéder de la même manière que pour les engins frigorifiques (voir les dispositions des paragraphes 3.2.6 et 3.2.7).

Proposition

3. Ajouter de nouveaux paragraphes, comme suit:

«3.1.7 Si un dispositif de production de froid, du type de ceux visés par le paragraphe 3.1.3 c), avec tous ses accessoires, a subi isolément, à la satisfaction de l'autorité compétente, l'essai prévu à la section 4 du présent appendice aux fins de la détermination de sa puissance frigorifique utile aux températures de référence prévues, l'engin de transport pourra être reconnu comme réfrigérant. La puissance frigorifique utile du dispositif est supérieure aux déperditions thermiques en régime permanent à travers les parois pour la classe considérée, multipliée par le facteur 1,75. La puissance des récipients contenant le fluide frigorigène sera adaptée pour tenir compte du facteur 1,75.

3.1.8 Si le dispositif de production de froid est remplacé par un groupe d'un type différent, l'autorité compétente pourra:

- a) soit demander que l'engin subisse les déterminations ou les contrôles prévus aux paragraphes 3.1.3 à 3.1.5;
- b) soit s'assurer que la puissance frigorifique utile du nouveau dispositif de production de froid est, à la température prévue pour la classe de l'engin, égale ou supérieure à celle du groupe remplacé;
- c) soit s'assurer que la puissance frigorifique utile du nouveau dispositif de production de froid satisfait aux dispositions du paragraphe 3.1.7.».

Justification

4. Aucun argument technique ne peut justifier l'impossibilité de procéder aux essais de dispositifs réfrigérants fonctionnant au gaz liquéfié isolément de ceux effectués pour la caisse isotherme. La puissance est fonction du débit de gaz dans la zone de chargement pour les systèmes à injection directe ou de la puissance de l'évaporateur et du régulateur pour les systèmes à injection indirecte.

5. Les systèmes à injection indirecte, en particulier, sont de plus en plus répandus, du fait de leur fonctionnement silencieux, de l'absence de pollution directe qu'ils occasionnent et de leur faible poids. À défaut de pouvoir procéder à l'essai et à la certification isolément, il faudra soumettre à des essais tout type d'engin qui arrivera sur le marché.

6. L'essai prévu pour les dispositifs thermiques réfrigérants à gaz liquéfié du paragraphe 3.1.3 c) comprend une phase de refroidissement, suivie d'une phase où les déperditions thermiques à travers les parois (augmentées d'une charge thermique supplémentaire équivalant à 35 % des déperditions thermiques à travers les parois) et la puissance frigorifique du dispositif thermique s'équilibrent. Cette phase d'équilibre doit être maintenue pendant un minimum de douze heures, pendant lesquelles l'«agent frigorigène» (gaz liquéfié) ne doit pas être «remplacé» (rechargé) (voir 3.1.3 c), dernier

alinéa). En conclusion, la puissance du ou des récipients renfermant le gaz liquéfié doit être suffisante pour permettre douze heures de fonctionnement continu.

7. Par souci de cohérence, la puissance des récipients destinés à contenir l'agent frigorigène (gaz liquéfié) doit être revue à la hausse si l'on utilise, pour les dispositifs thermiques soumis aux essais isolément, le facteur de sécurité 1,75 plutôt que la charge thermique supplémentaire de 35 % utilisée lorsque le dispositif est soumis aux essais en même temps que la caisse isotherme. La question de savoir si l'obligation d'un fonctionnement continu pendant douze heures est réaliste pour chacune des parties d'un engin donné est un autre sujet de discussion, dans le principe.

Coûts: Les coûts seront réduits.

Faisabilité: Aucune difficulté n'est prévue. Aucune période de transition n'est nécessaire.

Applicabilité: Aucune difficulté n'est prévue.

II. Proposition d'amendement à l'ATP relative à l'agrément des caisses à parois souples

Résumé

Résumé analytique: Les dispositions de l'ATP ne sont pas suffisamment précises pour empêcher l'agrément des caisses isothermes à parois souples. Lors de la soixante-huitième session, le WP.11 a fait savoir qu'il estimait que l'agrément de ces caisses n'était pas souhaitable.

Mesures à prendre: Modifier la formulation des dispositions de manière à empêcher l'agrément.

Documents de référence: ECE/TRANS/WP.11/2012/3.

Introduction

8. Des agréments et des certificats de conformité ATP ont été délivrés pour des caisses isothermes à parois latérales souples, connues également sous le nom de «caisses à rideaux latéraux». Dans le document ECE/TRANS/WP.11/2012/3, les Pays-Bas ont sollicité l'avis du WP.11 sur la question de savoir s'il convenait d'autoriser l'agrément des caisses à rideaux latéraux. Le WP.11 a estimé qu'il n'était pas souhaitable que ce type de caisses fasse l'objet d'un agrément (voir ECE/TRANS/WP.11/226, par. 34).

Proposition 1

9. Ajouter l'adjectif «rigide» au paragraphe 1 de l'annexe 1, qui se lirait alors comme suit (le nouveau libellé est indiqué en italique souligné):

«**Engin isotherme.** Engin dont la caisse est construite avec des parois isolantes *rigides*, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant...».

Proposition 2

10. Ajouter un nouveau paragraphe à l'annexe 1:

«5. **Mesures transitoires**

5.1 Les caisses isothermes à parois souples, dont la mise en circulation est antérieure à l'entrée en vigueur du paragraphe 1 de l'annexe 1 (xx-xx-xxxx), peuvent continuer à être utilisées pour le transport des denrées périssables correspondant au classement approprié jusqu'à l'expiration de la validité du certificat de conformité ATP. La validité du certificat de conformité ATP ne sera pas prorogée.».

Justification

11. Le paragraphe 1 de l'annexe 1 ne précise pas si les parois des caisses sont souples ou rigides. En conséquence, certaines stations d'essai et autorités chargées de délivrer les attestations de conformité en ont déduit que les parois souples ou les rideaux isolants n'étaient pas interdits.

12. Les parois souples peuvent poser un problème d'étanchéité à l'air lors du déplacement de la caisse. La durée de vie de l'isolation des parois peut être limitée du fait de détériorations subies, du déplacement (claquement pendant le transport) et de leur enroulement pendant le chargement/déchargement.

13. Les dispositions de l'ATP n'étant pas assez précises pour empêcher l'interprétation ci-dessus, les utilisateurs de ce type de caisses isothermes devraient avoir la possibilité de se défaire de leurs engins et disposer de temps pour les remplacer.

14. Pour cette raison, des dispositions transitoires sont proposées.

Coûts: Faibles; les utilisateurs devront se défaire rapidement de leurs engins, en ayant toutefois la possibilité de continuer à les utiliser pour une durée limitée propre à faciliter leur remplacement, du point de vue économique. Dans la pratique, les rideaux latéraux sont sujets à l'usure et aux déchirures, ce qui limite de toutes les façons la durée de vie utile de ce type d'engin.

Faisabilité: Aucune difficulté n'est prévue.

Applicabilité: Une formulation exacte permettra d'éviter cette interprétation et augmentera l'applicabilité.
