



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

Genève, 6-9 octobre 2015

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: propositions en suspens**Procédure relative au test d'efficacité des engins frigorifiques autonomes multi températures en service****Communication du Gouvernement français****Contexte**

1. L'ATP a été modifié en 2013 afin d'intégrer les engins multi-compartiments et multi-températures.
2. L'accord explicite les modalités d'essais et de dimensionnement des engins multi-températures. Il donne également le modèle des rapports d'essais et des certificats ATP pour ces engins, mais il ne prévoit rien pour le renouvellement des attestations des engins en service et les tests à réaliser à cette occasion qui sont détaillés pour les engins mono-température.
3. Il est nécessaire de disposer d'une méthode de test des engins en service à 6 et 9 ans de chaque type.
4. La majeure partie de la flotte d'engins multi-températures est constituée d'engins autonomes frigorifiques. Il convient de commencer par élaborer la méthode de test des engins frigorifiques autonomes multi-températures. Cette méthode doit s'inscrire dans la ligne des autres méthodes de tests des engins en service proposées dans l'ATP et en particulier de la méthode pour les engins frigorifiques autonomes mono-température. Une autre proposition concerne les tests des engins multi-températures non autonomes.
5. La France a présenté en 2012 la méthode de test développée pour ces engins et utilisée depuis 2002 sur plus de 2000 engins par an.
6. La présente proposition propose une modification formelle de l'ATP pour intégrer cette modification.

Proposition

7. La procédure proposée est la même que celle appliquée pour un engin mono-température à laquelle il est proposé d'ajouter des tests complémentaires de réversibilité.

Impact

8. Cette proposition est basée sur la méthode de test des engins autonomes mono-température. Elle ne rajoute qu'un test de réversibilité des compartiments permettant de limiter la durée du test tout en lui conservant toute sa pertinence.

9. Le coût de ce test est très proche du coût du test d'un engin mono-température même si il est légèrement supérieur car il nécessite plus de capteurs et de temps d'instrumentation et de dépouillement.

10. L'impact environnemental est important car il permet d'imposer de la maintenance et donc une bonne performance des machines.

Proposition d'amendement à l'ATP

11. Il est proposé de rajouter dans l'ATP un point 6.6 comme suit:

"6.6 Engins multi-compartiments et multi-températures

Pour les engins multi-températures, les cloisons, si elles sont mobiles, sont positionnées de telle sorte que les surfaces des compartiments soient proportionnelles aux capacités individuelles des évaporateurs à 0 °C.

Le test prévu au paragraphe 6.2 est réalisé simultanément pour tous les compartiments.

Les mesures sont réalisées jusqu'à ce que la température la plus chaude mesurée par l'un des deux capteurs situés à l'intérieur de chacun des compartiments correspondant à la température de la classe.

Pour les engins réversibles, à l'issue des mesures précédentes, les tests complémentaires de bon fonctionnement suivants sont réalisés : les points de consigne sont successivement modifiés selon le tableau ci-dessous et on devra constater une régulation correcte des températures des compartiments consignés à 0,0 °C pendant 10 minutes au moins : température de consigne ± 3 °C. La remontée en température est effectuée portes fermées au moyen du groupe.

Points de consigne avec deux compartiments d'un engin réversible

| <i>Compartiment 1</i> | <i>Compartiment 2</i> |
|-----------------------|-----------------------|
| - 20 °C | 0 °C |
| 0 °C | - 20 °C |

Points de consigne avec trois compartiments d'un engin réversible

| <i>Compartiment 1</i> | <i>Compartiment 2</i> | <i>Compartiment 3</i> |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0 °C | - 20 °C | 0 °C |
| - 20 °C | 0 °C | - 20 °C |

Les températures sont enregistrées, il n'y a pas de limite de temps maximum pour ce test. Le groupe peut être arrêté dès que les tests complémentaires sont terminés. Les sondes peuvent alors être déconnectées et le dispositif de dégivrage rétabli.

L'engin est considéré conforme si :

- Pour chaque compartiment, la température de la classe est atteinte dans le respect du temps indiqué sur le tableau du 6.2. Pour définir ce temps, on choisira la température extérieure moyenne la plus basse entre les deux séries de mesures réalisées avec les deux capteurs externes.
 - Les tests complémentaires sont satisfaisants."
-