

**Conseil économique et social**Distr. Générale
4 août 2017

Original: Français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-treizième session

Genève, 10-13 octobre 2017

Point 5 b) de l'ordre du jour,

Propositions d'amendements à l'ATP:**nouvelles propositions****Proposition d'ajout au paragraphe 6.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 d'une procédure relative au test d'efficacité des engins frigorifiques autonomes multi températures en service****Communication du Gouvernement français**

| | |
|----------------------------|---|
| <i>Résumé</i> | |
| Résumé analytique: | L'accord ATP a été modifié en 2013 afin d'intégrer les engins multi-compartiments et multi-températures. En 2016, un débat avait fait apparaître une large majorité en faveur d'une méthode de test adaptée aux engins multi-températures réversibles. La présente proposition reprend les éléments de la proposition formulée par les Pays-Bas en 2016, légèrement adaptée sur la forme pour en faciliter la lecture. |
| Décision à prendre: | Modifier l'appendice 2 de l'annexe 1. |
| Documents connexes: | ECE/TRANS/WP.11/2016/21 |

Introduction

1. L'ATP a été modifié en 2013 afin d'intégrer les engins multi-compartiments et multitempératures.
2. La France a présenté depuis une méthode de test adaptée aux engins multi températures réversibles fondée sur la méthode d'essai des engins autonomes à température unique réfrigérés mécaniquement, qu'elle visait à compléter d'un test simple de réversibilité des compartiments, ce qui permet de réduire la durée de l'essai tout en maintenant sa pertinence.
3. En 2016, une proposition Française reprenant les commentaires techniques formulés antérieurement a été présentée au groupe de travail. Simultanément, les Pays-Bas ont présenté un projet d'amendement techniquement équivalent. Le représentant de la France a accepté de voter sur la proposition figurant dans l'annexe 3 du document ECE/TRANS/WP.11/2016/21, qui émanait d'un groupe de travail informel dirigé par le représentant les Pays-Bas, plutôt que sur la proposition française. Neuf pays ont voté en faveur de la proposition (Danemark, Finlande, France, Italie, Maroc, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Tchéquie) et un pays a voté contre (Allemagne). Le représentant de l'Allemagne a expliqué qu'il n'avait pas pu voter pour la proposition étant donné que le Groupe de travail n'était pas arrivé à un accord sur la question du marquage.
4. Compte-tenu de l'unanimité exprimée en faveur de l'adoption des clauses techniques de la proposition figurant dans l'annexe 3 du document ECE/TRANS/WP.11/2016/21 établi par les Pays-Bas et sa similitude avec la proposition Française d'origine, la France souhaite proposer le présent amendement qui reprend les éléments de la proposition des Pays-Bas légèrement adaptée sur la forme pour en faciliter la lecture.

I. Proposition

5. 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 lorsque la température des différents compartiments peut être modifié.
6. Elle est basée sur l'annexe 3 du document ECE/TRANS/WP.11/2016/21 établi par les Pays-Bas qu'avait soutenu la France en 2016 et des améliorations d'ordre rédactionnelles.

II. Modification des textes

7. Introduire au paragraphe 6.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1 un nouvel alinéa iii) ainsi conçu: (seulement pour les engins frigorifiques)

«iii) Engins multi-compartiments

Le test prévu au point 6.2 i) est réalisé simultanément pour chacun des compartiments. Durant ces tests, les cloisons, si elles sont mobiles, sont positionnées de telle sorte que les volumes des compartiments correspondent à la demande de réfrigération maximale.

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 corresponde à la température de la classe.

Pour les engins multi-compartiments dont les températures des compartiments peuvent être modifiées, un test complémentaire de réversibilité est ensuite réalisé:

Les températures des compartiments doivent être choisies de telle sorte que les compartiments adjacents soient autant que possible à des températures différentes au cours de l'essai. Certains compartiments sont portés à la température de la classe (-20 °C) tandis que les autres sont à 0 °C. Une fois atteinte ces températures, il s'agit d'inverser les réglages de la température pour chacun des compartiments portant ainsi à -20°C les compartiments qui étaient à 0°C et à 0°C ceux qui étaient à -20°C.

Il est vérifié que les compartiments à 0°C dispose d'une régulation correcte des températures à $0,0\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ pendant 10 minutes au moins lorsque les autres compartiments sont à -20 °C. On inverse ensuite les consignes de chacun des compartiments et l'on procède aux mêmes vérifications.

Dans le cas d'engins munis d'une fonction de chauffage, les essais commencent après l'essai d'efficacité lorsque la température est de -20 °C. Sans ouvrir les portes, les compartiments dont les consignes ont été réglées à 0°C sont réchauffés tandis que les autres compartiments restent à la température de -20 °C. Lorsque le critère de régulation est respecté, les consignes des compartiments sont inversées. Il n'y a pas de limite de temps pour effectuer ces essais.

Dans le cas d'engins dépourvus de fonction de chauffage, il est autorisé d'ouvrir les portes des compartiments pour accélérer la remontée en température des compartiments concernés.

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 i). 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 mentionnés au iii) sont satisfaisants lorsqu'ils sont requis.».

III. Justification

| | |
|----------------------------|---|
| Coût | Le coût de ce test est très proche du coût du test d'un engin mono-température même s'il est légèrement supérieur car il nécessite plus de capteurs et de temps d'instrumentation et de dépouillement. |
| Faisabilité | Cette proposition est basée sur la méthode de test des engins autonomes mono-température. Elle ne rajoute qu'un test simple de réversibilité des compartiments permettant de limiter la durée du test tout en lui conservant toute sa pertinence. |
| Impact sur l'environnement | L'impact environnemental est important car il permet d'imposer de la maintenance et donc une bonne performance des machines. |
| Application effective | |