



---

**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****Proposition de modification des contrôles en service prescrits pour les engins calorifiques et les engins frigorifiques et calorifiques (par. 6.3 et 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP)****Communication du Gouvernement finlandais****Introduction**

1. La grande majorité des engins ATP appartiennent à des catégories frigorifiques (marque d'identification commençant par la lettre F). Dans la plupart des cas, ils obtiennent un certificat de conformité de type pour une durée initiale de six ans. Ensuite, en fonction des résultats d'un essai en service, la certification peut être prolongée de trois ans en trois ans. En raison du grand nombre d'engins, les essais en service sont devenus au fil des ans une procédure pratique et efficace sur le plan des coûts.

2. Il n'en va pas de même pour les engins calorifiques (marque d'identification commençant par la lettre C) et les engins frigorifiques et calorifiques (marque d'identification commençant par la lettre B), l'ATP ne prévoyant pas de procédure d'essai en service pour le chauffage. Les grands principes des essais de chauffage en service décrits aux paragraphes 6.3 et 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP sont hérités des paragraphes 3.3 et 3.4 de l'appendice 2 : l'écart entre la température intérieure de l'engin et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle celui-ci appartient doit d'abord être atteint, puis maintenu pendant au moins 12 heures.

3. Cette période de 12 heures, en particulier, rend à l'heure actuelle l'essai de chauffage en service peu commode, puisqu'irréalisable en un jour ouvrable normal. Par ailleurs, les essais faits de nuit dans des conditions particulières nécessitent une supervision qui augmente considérablement les coûts.



4. Cette question a été abordée à la réunion de la sous-commission CERTE de l'Institut international du froid (IIF) qui s'est tenue les 18 et 19 avril 2023 à Ljubljana. Un petit groupe composé d'experts venus d'Allemagne, du Danemark, de Finlande, de France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a été constitué pour discuter des questions liées aux essais en service des engins calorifiques.

5. Il est ressorti des échanges de courriels et des discussions menées au niveau national qu'à l'évidence, une fois l'écart de température souhaité atteint, il était inutile de le maintenir pendant 12 heures pour mener à bien l'essai de chauffage en service.

6. À l'heure actuelle, le nombre d'engins calorifiques et d'engins frigorifiques et calorifiques étant limité par rapport au nombre d'engins frigorifiques, il est encore relativement aisé d'améliorer progressivement les méthodes d'essai en service pour le chauffage. L'objectif, à terme, pourrait être d'inclure dans l'ATP un tableau semblable à celui du paragraphe 6.2.1 i) de l'appendice 2, mais pour les essais de chauffage.

## Proposition

7. Il est proposé de supprimer la période de maintien de 12 heures mentionnée aux paragraphes 6.3 et 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP et de la remplacer par une durée maximale de chauffage de 360 minutes. Il est également proposé d'ajouter le mot « vide » après « engin » dans ces deux paragraphes afin d'en harmoniser le libellé avec d'autres parties du paragraphe 6. Il n'est pas nécessaire de modifier les modèles de procès-verbaux d'essai n<sup>os</sup> 10 et 11, qui sont déjà adaptés aux procès-verbaux d'essai proposés. Il convient de noter que la durée maximale de chauffage de 360 minutes proposée pourrait devoir être examinée.

## Libellé proposé (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions)

8. Paragraphe 6.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1, lire :

« On vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin **vide** et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 °C pour la classe A, 32 °C pour la classe B, 42 °C pour la classe C, et 52 °C pour la classe D), peut être atteint **en [360] minutes maximum** ~~et maintenu pendant 12 heures au moins~~. Si les résultats sont satisfaisants, les engins pourront être maintenus en service comme calorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans. ».

9. Paragraphe 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, lire :

« Dans un second temps, on vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin **vide** et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 °C pour les classes A, E et I, 32 °C pour les classes B, F et J, 42 °C pour les classes C, G et K, et 52 °C pour les classes D, H et L), peut être atteint **en [360] minutes maximum** ~~et maintenu pendant 12 h au moins~~. ».

## Justification

Coûts	La modification proposée permettrait de réduire considérablement les coûts des essais de chauffage en service.
Faisabilité	Si les coûts des essais en service deviennent raisonnables, cela peut encourager les acteurs du secteur à acquérir des engins calorifiques et à maintenir les certificats ATP en vigueur.

Une période de transition n'est peut-être pas nécessaire, mais il importe d'en discuter.

Incidences L'essai durant moins longtemps, la consommation d'énergie et les émissions liées à l'essai lui-même sont réduites.

---