



Conseil économique et social

Distr. générale
31 mai 2022
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-dix-huitième session

Rapport du Groupe de travail du transport des denrées périssables sur sa soixante-dix-huitième session

tenue à Genève du 3 au 6 mai 2022



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	5
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	5
III. Activités des organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	5–9	5
A. Comité des transports intérieurs.....	5–6	5
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles	7–9	6
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	10–34	6
A. Institut international du froid (IIF).....	10–12	6
B. Transfrigoroute International	13–17	6
C. Organisations de normalisation	18–34	7
Normes EN.....	19–29	7
1. CEN/TC 413 – Groupe de travail 2.....	19–21	7
2. CEN/TC 413 – Groupe de travail 1.....	22	7
3. Révision de la norme EN 12830.....	26–27	8
4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486	28–29	8
Normes ISO.....	30–31	9
Autres activités de normalisation intéressant le WP.11.....	32	9
Liaison avec le Comité technique 315 de l'ISO	33–34	9
V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour).....	35–40	9
A. État de l'Accord.....	35	9
B. État des amendements.....	36	10
C. Stations d'essai officiellement désignées par les autorités compétentes des pays parties à l'ATP	37	10
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	38	10
E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP.....	39	10
F. Interprétation de l'ATP.....	40	10
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	41–71	10
A. Propositions en suspens	41–54	10
1. Introduction du certificat d'examen de type en tant que moyen de s'assurer de la conformité de la conception et des essais réalisés selon les protocoles de l'ATP.....	41–42	10
2. Amendement aux modèles de procès-verbal qui permettent de déterminer la puissance frigorifique utile d'un groupe frigorifique, visant à prendre en compte l'incidence sur les performances desdits groupes des différentes versions des logiciels.....	43	11
3. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes	44–47	11

4.	Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon le paragraphe 4.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP en date du 6 janvier 2020	48	12
5.	Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP	49–52	12
6.	Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires, découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes.....	53–54	12
B.	Nouvelles propositions	55–71	13
1.	Ajout à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports de dispositions concernant les stations d'essais et les experts.....	55–57	13
2.	Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1	58	13
3.	Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1	59–60	13
4.	Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1	61–62	13
5.	Mesure de l'épaisseur des parois des caisses rapportées des engins de transport de denrées périssables.....	63–64	14
6.	Proposition de liste des principaux composants.....	65–66	14
7.	Proposition concernant la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, par. 7.3.6) et les dimensions des engins à températures et compartiments multiples	67–68	14
8.	Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1.....	69	14
9.	Questions relatives aux trajets maritimes dans les articles 3 et 5 de l'Accord ATP	70–71	14
VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	72–79	15
1.	Amendement au paragraphe 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 du Manuel ATP : traitement des cas d'application spécifiques à l'outil de dimensionnement des engins multitempératures	72–73	15
2.	Amendements au paragraphe 6 c) iii) de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP : règles à respecter pour le montage des groupes encastrés, des groupes équipés de déflecteurs, des groupes sous châssis ou des groupes pouvant être déportés	4–76	15
3.	Amendements aux observations concernant le paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 2 du Manuel ATP : positions des sondes de mesure de température au cours des transports.....	77–78	15
4.	Amendements au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP	79	16
VIII.	Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour).....	80–81	16
IX.	Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)	82–83	16
	L'avenir de l'ATP	83	16
X.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour).....	84	16
XI.	Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	85–86	16

	Dates de la soixante-dix-neuvième session	85	16
	Dates de la quatre-vingtième session	86	16
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	87–88	17
	1. Comparaison entre le Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs et celui du Groupe de travail du transport des denrées périssables.	87	17
	2. Présentation du Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques (RTM ONU n° 20).....	88	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	89–90	17
Annexe I			
	Texte intégral de la déclaration gouvernementale prononcée à la soixante-dix-huitième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables.....		18
	Déclaration du Danemark (prononcée au début de la session et répétée avant l'examen du point 5 b) de l'ordre du jour)		18
Annexe II			
	Propositions d'amendements à l'ATP		19

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a tenu sa soixante-dix-huitième session du 3 au 6 mai 2022, sous la présidence de M. K. de Putter (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. J.-M. Bonnal (France).
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Croatie, Danemark, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie et Turquie.
3. Étaient représentées à la session une organisation intergouvernementale, l'Institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales, l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.11/246
ECE/TRANS/WP.11/246/Add.1
Document informel INF.1 (secrétariat)

4. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/246 et -/Add.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1/Rev.1 afin de tenir compte des documents ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.3 et des documents informels INF.1 à INF.7.

III. Activités des organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs

5. Le Groupe de travail est invité à prendre note des paragraphes 114 à 116 du rapport du Comité des transports intérieurs (CTI) sur sa quatre-vingt-quatrième session (22-25 février 2022) (ECE/TRANS/316) :

« 114. M. K. de Putter (Pays-Bas), Président du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a informé le Comité de la situation concernant les propositions d'amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), adoptées aux soixante-quinzième et soixante-seizième sessions du WP.11, en 2019 et 2020 respectivement (ECE/TRANS/WP.11/243 et ECE/TRANS/WP.11/245). Les amendements avaient été acceptés le 1^{er} décembre 2021 pour entrée en vigueur le 1^{er} juin 2022.

115. Le Comité a noté qu'à sa soixante-dix-septième session (26-29 octobre 2021), le WP.11 avait adopté des projets d'amendements visant à prendre en compte des méthodes de calcul de la surface intérieure des fourgonnettes et de la surface extérieure des citernes et à faciliter la transition vers l'utilisation de réfrigérants ayant un potentiel de réchauffement planétaire inférieur (ECE/TRANS/WP.11/245, annexe I).

116. Le Comité a noté que le nombre de Parties contractantes à l'Accord était passé à 52 avec les récentes adhésions de la République islamique d'Iran, le 2 décembre 2021, et de l'Arménie, le 25 janvier 2022. ».

6. Le CTI a adopté les rapports de ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/316, par. 148).

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles

7. Au cours du premier semestre de 2022, les activités du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7) présentant un intérêt pour le WP.11 ont été les suivantes :

- Soixante-dixième session de la Section spécialisée de la normalisation des fruits et légumes frais (GE.1), 16-18 mai 2022, Genève ;
- Soixante-neuvième session de la Section spécialisée de la normalisation des produits secs et séchés (GE.2), 15-17 juin 2022, Genève.

8. Le dernier des outils conçus par la CEE pour lutter contre les pertes et le gaspillage de denrées alimentaires est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/wp7/food-loss-and-waste>.

9. On trouvera de plus amples informations sur ces activités et d'autres activités sur le site Web du WP.7, à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/working-party-agricultural-quality-standards-wp7>.

IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Institut international du froid (IIF)

10. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la Sous-Commission du transport frigorifique de l'IIF (CERTÉ) qui s'était tenue par visioconférence le 26 janvier 2022 (voir le document informel INF.2). La Sous-Commission avait appuyé un certain nombre de propositions à soumettre au WP.11, notamment sur les points suivants :

- Écoulement de l'air ;
- Modifications portant sur le modèle de procès-verbal d'essai n° 12.

11. Il a également été mentionné que toutes les stations d'essai approuvaient l'approche modulaire, dans son principe, mais qu'il y avait quelques difficultés d'application. Certaines questions seraient soulevées au sein du Groupe de travail et les travaux pourraient se poursuivre sur la base des réponses obtenues.

12. La réunion suivante du CERTÉ devait se tenir les 17 et 18 mai 2022.

B. Transfrigoroute International

13. Le représentant de Transfrigoroute International a fait observer au Groupe de travail que depuis la dernière session, en octobre 2021, la situation relative à la COVID-19 s'était beaucoup améliorée, du moins dans les pays de l'Union européenne, et que les conditions de vie étaient quasiment redevenues normales. La situation demeurait néanmoins critique dans certaines parties du monde, en particulier à Shanghai (Chine), ce qui avait une incidence sur les activités industrielles en raison de la pénurie de certains composants et matières premières et de l'augmentation des prix qui allait de pair.

14. La crise ukrainienne, plus récente, avait également une influence, en raison principalement d'une très forte augmentation des prix de l'énergie (carburants liquides et gaz), ainsi que de la pénurie de certains composants et matières premières et de l'augmentation des prix qui en découlait.

15. Pour l'année 2022, la situation dans le domaine du transport frigorifique était encore très délicate compte tenu des facteurs suivants :

- D'une part, la réglementation européenne mettait très nettement l'accent sur la décarbonisation des transports (pacte vert pour l'Europe, Fit for 55, etc.), ce qui

entraînait une forte demande de véhicules utilisant des énergies de substitution et les technologies correspondantes ;

- D'autre part, le manque de composants et les difficultés financières empêchaient les équipementiers de fournir les véhicules et les technologies attendus.

16. Un projet révisé de règlement sur les gaz fluorés avait en outre été officiellement publié le 5 avril 2022. L'examen de ce projet durerait douze mois environ. Les principaux éléments du projet étaient, entre autres, un système de quotas visant à réduire progressivement la quantité d'hydrofluorocarbures (HFC) que les importateurs et les producteurs pouvaient mettre sur le marché chaque année. Cette quantité de HFC est exprimée en équivalent CO₂, c'est-à-dire la quantité de gaz à effet de serre correspondant au produit du poids des gaz, en tonnes métriques, par leur potentiel de réchauffement de la planète.

17. En conclusion, le secteur du transport frigorifique se heurtait à de grandes difficultés sur les plans financier et de la production. Parallèlement à cela, il devait relever de grands défis et répondre à des attentes importantes s'agissant de la décarbonisation et du respect de la nouvelle réglementation relative aux fluides frigorigènes.

C. Organisations de normalisation

18. Les délégations participant aux travaux des organisations de normalisation ont été invitées à informer le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes relatives au transport sous température dirigée, ainsi que des incidences que ces normes étaient censées avoir sur l'ATP.

Normes EN

1. CEN/TC 413 – Groupe de travail 2

19. Au cours des six derniers mois, des experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni se sont réunis plusieurs fois en ligne, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

20. EN 16440 – 1:2015-01 – Méthodes d'essai des appareils de réfrigération pour moyens de transport isothermes – Partie 1 : Systèmes de réfrigération mécanique avec évaporateur à circulation d'air forcée ou convection et dispositifs de chauffage optionnels. La version finale a été publiée en janvier 2015.

21. Les parties suivantes sont encore à l'examen :

- Partie 2 : Systèmes eutectiques – Le projet actuel est toujours en cours d'examen. Une fois révisée, la version finale de ce projet sera soumise au CEN en vue d'une deuxième enquête. Les prescriptions d'essai relatives aux capacités de refroidissement et à la consommation des nouveaux dispositifs équipés de systèmes eutectiques ainsi que des dispositifs en mode de fonctionnement quotidien ont été adoptées et révisées ;
- Un avant-projet sera envoyé en vue d'un nouveau vote après réactivation, afin de mettre la dernière main au projet de norme prEN 16440-2 et à l'enquête du CEN ;
- Partie supplémentaire : Prescriptions particulières relatives aux systèmes multitempératures. Il s'agit en principe d'un nouveau projet.

2. CEN/TC 413 – Groupe de travail 1

22. Au cours des six derniers mois, des experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la Finlande, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni se sont réunis plusieurs fois en ligne, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

23. Le comité chargé du projet a pour objectif de mettre au point une norme sur les moyens de transport isothermes pour les marchandises sensibles à la température, qui comportera des prescriptions et des essais. Cette norme s'appliquera aux moyens de transport isothermes employés pour le transport des marchandises sensibles à la température, afin de

limiter les échanges thermiques avec l'environnement extérieur. Ces moyens de transport pourraient en outre être équipés d'un dispositif de refroidissement ou de chauffage lorsqu'il est nécessaire de maintenir une température constante. Il est actuellement tenu compte, dans le cadre du projet, d'une plage de températures intérieures comprises entre -30 et +25 °C et d'une plage de températures ambiantes comprises entre -30 et +43 °C.

24. La norme devrait comprendre les parties suivantes :

- prEN 17066 – Partie 1 : Conteneur – Moyens de transport isothermes pour les marchandises sensibles à la température – Prescriptions et essais. Y seront définies la terminologie, les dispositions particulières, les dispositions relatives aux essais, ainsi que les dimensions des caisses isothermes en tenant compte de la valeur k. *La version finale a été publiée en octobre 2019.*
- Partie 2 : Matériel – Combinaison des caisses isothermes et de leurs dispositifs de chauffage ou de refroidissement, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage pour le transport à longue distance ainsi que la distribution. *Le projet actuel sera bientôt envoyé au CEN pour enquête.*
- Partie supplémentaire : Prescriptions particulières relatives aux systèmes multitempératures. *Il s'agit en principe d'un nouveau projet.*

25. Un nouveau groupe de travail a commencé à réfléchir à une nouvelle norme EN sur les véhicules routiers isothermes pour le transport de marchandises en ce qui concerne la sécurité des systèmes thermocommandés utilisant des réfrigérants inflammables. *Le projet actuel sera bientôt envoyé au CEN pour enquête.*

26. Une fois les enquêtes terminées, les groupes de travail du CEN/TC 413 prendront en compte les résultats des votes et les observations reçues pour chaque projet, afin de les examiner aux prochaines réunions de novembre et décembre 2022 en vue d'achever les travaux.

3. Révision de la norme EN 12830

27. Norme EN 12830:2018-10 – Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles – Essais, performance, aptitude à l'emploi : *La version finale a été publiée en octobre 2018.*

4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486

- Révision de la norme EN 13485:2002 – Thermomètres pour le mesurage de la température de l'air et des produits pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l'emploi ;
- Révision de la norme EN 13486:2002 – Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Vérification périodique en vue de l'adoption de modifications, et développement technique effectif de la norme publiée, EN 12830:2018-10 – Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles – Essais, performance, aptitude à l'emploi.

28. Le CEN/TC 423 a tenu plusieurs réunions en ligne avec des experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Portugal. Les projets actuels pour les deux révisions seront bientôt envoyés au CEN pour une première enquête.

29. Une fois les enquêtes terminées, le groupe de travail du CEN/TC 423 prendra en compte les résultats des votes et les observations reçues pour chaque projet, afin de les examiner aux prochaines réunions de novembre et décembre 2022 en vue d'achever les travaux.

Normes ISO

30. Une réunion du Groupe consultatif du Président s'est tenue le 16 mars 2022 pour discuter de la réunion plénière du Comité technique 104 (TC104) en 2022. Il a été proposé d'organiser la réunion à Singapour en octobre, mais elle aura probablement lieu en ligne le 13 octobre 2022.

a) ISO1496-2 – Conteneurs frigorifiques – SC2/Groupe de travail 1 : aucun changement à signaler ;

b) ISO 20854 – Norme de sécurité pour les fluides frigorigènes dans les conteneurs frigorifiques : aucun changement à signaler (La nouvelle norme CEN pour les fluides frigorigènes inflammables est fondée sur cette norme) ;

c) ISO1496-4 – Conteneurs non pressurisés – SC2/Groupe de travail 7 : révision au stade CD/DIS ;

d) ISO1496-3 – Interface de châssis de citerne – SC2/Groupe de travail 4 : annexe en cours de révision.

31. Il a également été proposé de travailler sur les nouveaux sujets suivants : les doublures étanches aux pulvérulents, les doublures de type « open-top » (ouvertes dans leur partie supérieure), les flexitanks et les doublures isothermes.

Autres activités de normalisation intéressant le WP.11

32. Informations sur les projets coréens au sein du Comité technique 122 de l'ISO (TC 122 – Emballages). Deux projets coréens menés dans le cadre du Groupe de travail 16 du Comité technique 122 (Emballage de produits à température régulée) ont été publiés, à savoir :

- ISO 22982-1:2021-03 – Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 1 : Prescriptions générales ;
- ISO 22982-2:2021-03 : Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 2 : Prescriptions générales pour les essais.

Liaison avec le Comité technique 315 de l'ISO

Document : Document informel INF.3 (Transfrigoroute International, au nom des représentants chargés de la liaison avec l'ISO).

33. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le WP.11 qu'un nouveau comité technique, le TC 315, avait été établi au sein de l'ISO pour élaborer des normes relatives à la logistique de la chaîne du froid, et qu'une liaison entre la CEE et ledit comité avait été officiellement approuvée en avril 2022.

34. On trouvera dans le document informel INF.3 des informations sur les représentants chargés de la liaison et sur les activités du TC 315.

V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

35. Deux nouvelles adhésions à l'ATP ont été enregistrées depuis la dernière session (République islamique d'Iran, le 2 décembre 2021, et Arménie, le 25 janvier 2022). Les Parties contractantes sont aujourd'hui au nombre de 52.

B. État des amendements

36. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions, tenues à Genève respectivement du 8 au 11 octobre 2019 et du 13 au 16 octobre 2020, sont réputées acceptées depuis le 1^{er} décembre 2021 (notification dépositaire C.N.396.2021.TREATIES-XI.B.22) et entreront en vigueur le 1^{er} juin 2022.

C. Stations d'essai officiellement désignées par les autorités compétentes des pays parties à l'ATP

37. La liste actualisée des stations d'essai officiellement désignées peut être consultée à l'adresse suivante : <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP

38. Comme suite à la demande du Groupe de travail à sa soixante-treizième session, le secrétariat a envoyé une lettre à toutes les Parties contractantes pour leur demander de s'acquiescer de l'obligation qui leur est faite par l'article 6 de l'ATP de répondre au questionnaire qui leur est adressé chaque année et de mettre à jour les informations sur les coordonnées des autorités compétentes et des stations d'essai. Toutes les informations reçues par le secrétariat ont été intégrées à la liste des autorités compétentes et des stations d'essai officiellement désignées, qui peut être consultée à l'adresse <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP

39. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

F. Interprétation de l'ATP

40. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)

A. Propositions en suspens

1. Introduction du certificat d'examen de type en tant que moyen de s'assurer de la conformité de la conception et des essais réalisés selon les protocoles de l'ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/5 (France)

41. Les avis sont restés partagés sur cette question, car la proposition n'avait pas changé par rapport à celle présentée à la soixante-dix-septième session. Le représentant de la Finlande a dit que l'ajout dans la proposition d'un modèle de certificat d'examen de type faciliterait le choix de la décision à prendre, car le modèle indiquerait les informations pouvant être fournies et l'utilité de celles-ci.

42. Le principe consistant à établir deux documents pour les procès-verbaux d'essai n'a pas fait l'unanimité, certaines délégations estimant que cela n'était pas très utile de façon générale et ne percevant pas l'éventuel problème de confidentialité que cela pouvait contribuer à résoudre. La délégation française a précisé que le certificat d'examen de type ne

contiendrait que les informations permettant aux autorités de déterminer le type d'équipement agréé et d'en contrôler visuellement la conformité. Elle établira en vue d'une prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

2. Amendement aux modèles de procès-verbal qui permettent de déterminer la puissance frigorifique utile d'un groupe frigorifique, visant à prendre en compte l'incidence sur les performances desdits groupes des différentes versions des logiciels

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/6 (France)

43. La délégation française a décidé de reporter le débat sur la proposition jusqu'à ce qu'une version révisée du document 2021/5 soit disponible.

3. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2020/1/Rev.2 (France)

Document informel INF.4 (Allemagne)

Document informel INF.5, Part II (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel)

Document informel INF.6 (France)

44. Les participants s'accordaient à penser que les technologies à sources mixtes étaient un sujet très important pour l'avenir du transport sous température dirigée et pour l'ATP. S'agissant du traitement de cette question dans l'ATP, un certain nombre de principes pourraient être suivis :

a) La sécurité sanitaire des aliments devrait rester le principal objectif de toute proposition d'amendement à l'ATP ;

b) Afin de faire face au phénomène de la décarbonisation, de nouvelles technologies énergétiques font leur apparition. Comme les sources d'énergie sont susceptibles d'évoluer très rapidement et qu'elles pourraient éventuellement être combinées, il n'est peut-être pas nécessaire d'exiger une durée de fonctionnement minimale ;

c) La puissance frigorifique, la durée de fonctionnement et les performances des équipements spéciaux doivent être clairement indiquées dans la documentation. Il serait alors plus facile pour les parties responsables, comme le prévoit l'article 4 de l'ATP, ainsi que pour les parties auxquelles appartiennent les denrées périssables, de choisir l'engin approprié pour une opération de transport donnée ;

d) Les définitions, le cas échéant, devraient être simples et directes.

45. En outre, les questions suivantes devraient être gardées à l'esprit dans les discussions futures sur le sujet :

a) Comment certifier la puissance frigorifique d'un engin ? Le dimensionnement n'est possible que si la puissance frigorifique est connue ;

b) Est-il nécessaire de définir des termes comme « engin autonome » et « engin non autonome » ?

46. En ce qui concerne la proposition modifiée figurant dans le document informel INF.6, la France était d'avis que les termes « autonome » et « autonomie » utilisés dans la version française n'étaient pas nécessairement les équivalents des termes « *independent* » et « *independence* » utilisés dans la version anglaise. Le représentant de Transfrigoroute International a fait observer que le terme « autonomie » renvoyait également à la notion de stockage de l'énergie, ce qui n'était pas le cas de la version anglaise.

47. La France établira une nouvelle version de la proposition pour examen à la prochaine session.

4. Modification concernant l'application des contrôles à effectuer selon le paragraphe 4.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP en date du 6 janvier 2020

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 (France)

48. Puisque la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.11/2020/3/Rev.2 visait à revenir à la situation antérieure au 19 décembre 2016, à savoir que les paramètres concernant le débit d'air soient spécifiés par le fabricant, et que la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2022/10 serait révisée pour examen à la prochaine session, la délégation française a décidé de maintenir sa proposition à l'ordre du jour en attendant l'issue des discussions sur le document soumis par le Royaume-Uni.

5. Amendement au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/10 (Royaume-Uni)

49. Dans l'ensemble, les participants étaient d'accord avec le principe d'inclure dans l'ATP des dispositions relatives à la circulation de l'air dans la caisse de l'engin, mais les avis étaient partagés quant à savoir si ces dispositions devaient être de simples recommandations, compte tenu du fait que les conditions de transport peuvent varier selon le type de produit et la manière dont la cargaison est répartie à l'intérieur de l'engin.

50. La délégation finlandaise a soulevé quelques préoccupations supplémentaires concernant l'installation de conduits d'air et la façon dont la température des denrées périssables transportées et le type d'engin utilisé pourraient avoir une incidence sur le nombre de changements d'air requis. Il a été précisé qu'en principe, le maintien de la température requise nécessiterait un nombre de changements d'air plus élevé dans le cas des cargaisons réfrigérées que dans le cas des denrées congelées ou surgelées.

51. Après avoir consulté des représentants de l'industrie et l'Office finlandais de la sécurité alimentaire, la délégation finlandaise a déclaré qu'elle ne pouvait pas accepter la proposition en l'état, car la taille des camions et le nombre de changements d'air requis demeuraient des sujets de préoccupation.

52. Il a été décidé de réexaminer la proposition à la prochaine réunion de la Sous-Commission CERTE et d'essayer de trouver une solution qui pourrait être acceptable pour la Finlande. Une proposition révisée serait ensuite soumise pour examen à la session suivante.

6. Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires, découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes

Document : ECE/TRANS/WP.11/2020/4/Rev.3 (France)

53. Le Groupe de travail a appuyé le principe selon lequel les procès-verbaux d'essai devaient contenir uniquement les résultats des essais, toutes les autres informations devant être fournies par le fabricant. Certains participants ont toutefois fait part de leur préoccupation concernant l'introduction, dans le procès-verbal d'essai, d'informations qui jusqu'alors ne devaient pas obligatoirement y figurer. Par ailleurs, il a été précisé que le terme « test sponsor » (« commanditaire de l'essai ») employé dans le document faisait référence au demandeur.

54. L'Allemagne a accepté de se joindre à la France pour rédiger une proposition améliorée à examiner à la prochaine session.

B. Nouvelles propositions

1. Ajout à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports de dispositions concernant les stations d'essais et les experts

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/1 (Fédération de Russie)

55. La délégation danoise a déclaré que, pour des raisons politiques, elle n'était pas en mesure de s'exprimer au sujet de la proposition de la Fédération de Russie ou de voter en faveur de celle-ci (voir la déclaration complète à l'annexe I).

56. Certaines délégations ont fait observer qu'elles avaient mis en place au plan national des procédures de contrôle des activités des stations d'essais ATP et que ces procédures pouvaient être différentes de celles proposées dans le document. D'autres observations ont été faites sur des points particuliers de la proposition, à savoir :

Point i) La durée de l'agrément (3 ans) pouvait être jugée trop courte pour que les stations d'essais puissent rentabiliser l'investissement réalisé. La Fédération de Russie a fait remarquer que l'intention sous-jacente était que les stations d'essais renouvellent leur agrément tous les 3 ans afin de pouvoir continuer à mener leurs activités ;

Point iii) Certaines délégations ne voyaient pas la nécessité pour les stations d'essais de disposer d'un caisson calorimétrique ;

Point v) Certaines délégations n'étaient pas du tout favorables à une certification de la qualité ; d'autres étaient d'avis que, si une telle certification était nécessaire, elle devrait être effectuée conformément à la norme ISO 17025 ;

Point vi) L'application des dispositions pourrait poser des difficultés ;

Point x) Ce texte n'était pas nécessaire car, une fois introduites dans l'ATP, les dispositions s'imposeraient à toutes les Parties contractantes.

57. La Fédération de Russie a remercié le Groupe de travail pour les observations qui avaient été formulées et a dit qu'elle présenterait une proposition révisée à une prochaine session.

2. Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/2 (France)

58. La proposition a été adoptée (voir l'annexe II).

3. Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/3 (France)

59. Un consensus s'est dégagé sur le principe de l'introduction des définitions dans l'Accord ATP, mais quelques préoccupations ont été soulevées au sujet de l'emploi de certains termes comme « étanche » et « isotherme », et de certaines différences entre les versions anglaise et française de la proposition imputables à la traduction faite à partir de l'original français.

60. La délégation française a décidé d'élaborer une version révisée du document à la suite de consultations informelles qu'elle tiendrait avec les délégations qui avaient fait des observations au cours de l'échange de vues.

4. Proposition d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/5 (France)

61. Certaines délégations se sont déclarées favorables à la fusion des propositions 2022/3 et 2022/5 de façon à disposer d'une seule proposition globale, ce qui pouvait également faciliter le contrôle de la cohérence entre les versions linguistiques. La délégation française a cependant fait observer que les deux propositions étaient indépendantes et avaient des buts différents.

62. La proposition a été mise aux voix et rejetée, six pays ayant voté pour (Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie et Serbie) et un contre (Allemagne). Elle sera réexaminée par le groupe de travail informel de l'amélioration du système d'agrément des engins et unités thermiques ATP et une version révisée sera présentée à la prochaine session.

5. Mesure de l'épaisseur des parois des caisses rapportées des engins de transport de denrées périssables

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/6 (France)

63. Le fait que la note de bas de page 4 du modèle 1A contienne actuellement les mêmes informations que celles figurant dans la proposition d'amendement a suscité des préoccupations. Il a été précisé que les informations n'étaient pas répétées. En effet, la nouvelle proposition contenait des informations plus détaillées sur l'épaisseur et indiquait qui serait chargé d'effectuer les mesures.

64. La proposition a été mise aux voix et rejetée, six pays ayant voté pour (Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie et Serbie) et deux contre (Allemagne et Royaume-Uni). La France a remercié les délégations qui avaient fait des observations et ajouté qu'une proposition révisée serait présentée à la prochaine session.

6. Proposition de liste des principaux composants

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/7 (Transfrigoroute International)

65. Certaines délégations ont cru comprendre que les listes proposées dans le document contenait des composants qui n'étaient pas encore mentionnés dans l'ATP, ou y faisait référence, à savoir les sources d'énergie électrique, et que les spécifications techniques des composants étaient également indiquées.

66. Le représentant de Transfrigoroute International a dit qu'à son avis, il n'y avait pas dans l'Accord ATP de limites concernant les essais des sources d'énergie électrique. Toutefois, la proposition pourrait être précisée par le groupe de travail informel de l'amélioration du système d'agrément des engins et unités thermiques ATP et une version révisée serait présentée à la prochaine session.

7. Proposition concernant la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, par. 7.3.6) et les dimensions des engins à températures et compartiments multiples

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/8 (Transfrigoroute International)

67. Certaines délégations n'étaient pas d'accord pour la suppression du numéro de série du modèle n° 14, car il permettait d'associer clairement l'engin, l'attestation ATP et la déclaration de conformité. Le représentant de Transfrigoroute International a proposé qu'au lieu de le supprimer, on le remplace par des séries de numéros de série et on l'introduise dans le modèle de procès-verbal d'essai.

68. Aucun consensus ne s'est dégagé sur la possibilité de mettre en pratique la solution proposée. Une proposition révisée tenant compte des observations faites sera présentée à la prochaine session.

8. Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/9 (Royaume-Uni)

69. Certains participants n'étaient pas convaincus que la proposition améliorerait la procédure d'inspection. La proposition a été rejetée par quatre voix pour (Allemagne, Finlande, Royaume-Uni et Serbie) et une voix contre (France).

9. Questions relatives aux trajets maritimes dans les articles 3 et 5 de l'Accord ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/11 (Président du WP.11)

70. Certaines délégations étaient d'avis que l'ATP était un traité relatif au transport intérieur de denrées périssables et qu'il n'était pas censé s'appliquer au transport maritime à longue distance. Le fait d'inclure dans l'accord des étapes maritimes de moins de 150 km, à

condition que les marchandises soient acheminées dans les engins utilisés pour le ou les parcours terrestres, sans transbordement de la marchandise, était un moyen de garantir qu'un transport conforme aux dispositions de l'ATP ne soit pas interrompu.

71. Il a également été déclaré qu'il n'était pas vraiment nécessaire de modifier l'ATP pour y inclure les transports maritimes à longue distance et que la question pourrait faire l'objet d'un traité distinct. En outre, si le WP.11 décidait à l'avenir d'inclure des dispositions relatives au transport maritime à longue distance, il faudrait alors modifier les articles de l'Accord, ce qui exigerait des arguments particulièrement solides.

VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)

1. Amendement au paragraphe 7.3.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 du Manuel ATP : traitement des cas d'application spécifiques à l'outil de dimensionnement des engins multitempératures

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/11 (France)

72. Le WP.11 a approuvé le principe de l'introduction dans le Manuel ATP d'une proposition modifiée, mais a estimé que le document devait être réexaminé et qu'une méthode de calcul pourrait être fournie.

73. La France a remercié les délégations qui s'étaient exprimées et dit qu'elle établirait une version révisée de la proposition pour examen à la prochaine session.

2. Amendements au paragraphe 6 c) iii) de l'appendice 1 de l'annexe 1 du Manuel ATP : règles à respecter pour le montage des groupes encastrés, des groupes équipés de déflecteurs, des groupes sous châssis ou des groupes pouvant être déportés

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/12/Rev.1 (France)

74. Certaines délégations estimaient que le Manuel ATP servait à expliquer ou à préciser les dispositions de l'Accord ATP et ne voyaient donc aucune raison d'y introduire l'observation visée, sachant qu'elle n'était liée à aucune disposition de l'Accord. Le langage prescriptif employé dans le document a également suscité des préoccupations du fait qu'il n'était pas approprié au Manuel ATP.

75. Il a toutefois été admis que les informations fournies dans la proposition pouvaient être utiles dans certains cas. La France a été invitée à envisager d'autres moyens de les mettre à la disposition de toutes les parties intéressées, y compris en ajoutant dans l'ATP une prescription concernant la mise à l'essai de l'équipement complet lorsqu'il comporte un groupe encastré.

76. La France a décidé de présenter à une prochaine session une version révisée de sa proposition qui tiendrait compte de toutes les observations faites.

3. Amendements aux observations concernant le paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 2 du Manuel ATP : positions des sondes de mesure de température au cours des transports

Document : ECE/TRANS/WP.11/2021/13/Rev.1 (France)

77. Il a été admis que le texte actuel du Manuel ATP ne prévoyait pas toutes les situations envisageables et pouvait être amélioré. Néanmoins, la proposition présentée par la France n'a pas été perçue comme la meilleure façon de régler les problèmes.

78. La délégation allemande a informé le Groupe de travail qu'elle n'avait pas été en mesure de collaborer avec la France à l'amélioration de la proposition en raison du délai plus court entre les sessions. Les délégations française et allemande travailleront sur la proposition dans le but de la soumettre à la prochaine session pour examen.

4. Amendements au paragraphe 3.2.6 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/10 (Royaume-Uni)

79. La proposition connexe d'amendement à l'ATP n'ayant pas été adoptée, cet amendement de conséquence au Manuel ATP a été rejeté.

VIII. Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour)

Rapport du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et unités thermiques ATP

Document : Document informel INF.5 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel)

80. Le Président du groupe de travail informel a informé le WP.11 de l'état d'avancement des travaux, tel que présenté dans le document informel INF.5, et a fait observer que, sur certaines questions, le groupe pourrait avoir des propositions d'amendements à l'ATP à soumettre à la prochaine session pour examen.

81. Le WP.11 a remercié le groupe de travail informel pour l'excellent travail qu'il avait accompli, lequel facilitait les discussions en séance plénière et permettait d'améliorer la qualité des propositions d'amendements à l'ATP.

IX. Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)

82. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

L'avenir de l'ATP

83. Le plan d'action concernant l'adhésion à l'ATP et l'application de l'Accord, tel qu'établi dans le cadre du Programme EuroMed de transport routier, ferroviaire et urbain avec des contributions du secrétariat et des Présidents du Groupe de travail, a été publié et peut être consulté sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante : <https://unece.org/road-map-accession-and-implementation-atp>.

X. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour)

84. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

XI. Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour)

Dates de la soixante-dix-neuvième session

85. Les dates du 25 au 28 octobre 2022 (du mardi au vendredi) ont été retenues pour la soixante-dix-neuvième session du WP.11. La date limite de soumission des documents est le 29 juillet 2022.

Dates de la quatre-vingtième session

86. Les dates du 24 au 27 octobre 2023 (du mardi au vendredi) ont été retenues pour la quatre-vingtième session du WP.11. La date limite pour la soumission des documents est le 28 juillet 2023.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

1. Comparaison entre le Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs et celui du Groupe de travail du transport des denrées périssables

Document : ECE/TRANS/WP.11/2022/4 (secrétariat)

99. À l'issue d'un débat sur la base de la comparaison établie par le secrétariat, le Groupe de travail a décidé qu'il n'avait pas besoin de modifier son règlement intérieur dans l'immédiat. Les délégations qui le souhaiteraient pourront présenter des propositions d'amendements s'inspirant du Règlement intérieur du Comité des transports intérieurs.

2. Présentation du Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques (RTM ONU n° 20)

Document : Document informel INF.7

88. Le Groupe de travail a suivi avec intérêt l'exposé du Président du GRSP sur le Règlement technique mondial relatif à la sécurité des véhicules électriques (RTM ONU n° 20). Les délégations ont été invitées à adresser leurs questions ou observations sur le sujet au GRSP pour examen et discussion.

XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

101. Le WP.11 a adopté le rapport de sa soixante-dix-huitième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

102. Conformément aux procédures spéciales relatives à la prise de décisions au cours des réunions officielles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.12), les principales décisions prises par le WP.11 pendant la session ont été publiées et notifiées à toutes les missions permanentes à Genève (<https://unece.org/silence-procedure>). Aucune objection n'ayant été reçue à la suite de la publication, les décisions sont réputées adoptées.

Annexe I

Texte intégral de la déclaration gouvernementale prononcée à la soixante-dix-huitième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables

Déclaration du Danemark (prononcée au début de la session et répétée avant l'examen du point 5 b) de l'ordre du jour)

Le représentant du Danemark a demandé la parole au titre du point 5 b) de l'ordre du jour et a fait la déclaration suivante : « Permettez-moi tout d'abord d'exprimer l'entière solidarité du Danemark avec l'Ukraine et le peuple ukrainien. Nous condamnons dans les termes les plus vifs les actes d'agression de la Russie contre l'Ukraine, qui constituent une violation grave du droit international et de la Charte des Nations Unies. L'attaque injustifiée et non provoquée du Président Poutine porte atteinte à la paix et à la sécurité internationales. Nous déplorons les pertes de vies humaines et les souffrances infligées et exigeons que la Russie cesse immédiatement ces actes d'agression sur l'ensemble du territoire de l'Ukraine et se conforme pleinement au droit international. ». Avant l'examen du point 5 b) de l'ordre du jour, cette déclaration a été répétée et présentée comme la raison pour laquelle le Danemark n'examinerait pas et n'appuierait pas la proposition de la Fédération de Russie.

Annexe II

Propositions d'amendements à l'ATP

Paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Dans l'en-tête de la colonne 4 du tableau, remplacer « mousse » par « isolant ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2022/2)
