



Bulletin d'information

#3

TRANSFRIGOROUTE France
vous informe et veille pour vous

2024

" Les experts du réseau travaillent à vous maintenir informés... "

Transfrigoroute France anime un groupe de travail composé d'experts, mobilisés par ses adhérentes, tout au long de l'année afin d'exercer une **veille réglementaire et normative** dans le domaine du **transport sous température dirigée**. Une première édition du *Bulletin d'information* fut publiée en 2021. Retrouvez à présent votre *Bulletin d'information #3* édition 2024, fruit du travail du groupe d'experts **au service du collectif et de la profession**.

Transfrigoroute France traite ici des sujets à l'échelle internationale, européenne, nationale et locale. Ce bulletin d'information n'a pas pour objectif de faire l'état complet de la réglementation et des normes, mais bel et bien de la **veille sur les nouveautés** en la matière et **les évolutions** à venir sur ce qui s'applique déjà.

Pour nous rejoindre ou participer :

transfrigoroute@lachainelogistiqueudufroid.fr

NEW

> **Calendrier évolutif des textes en dernière page**

**AIDE À LA
LECTURE
DES FICHES**

Transport



Chaîne du froid



Environnement
Sécurité



Autres sujets



Normalisation



Règlementation

Règlements UNECE R10, R100

UNECE accord ATP
Sécurité alimentaire
(HACCP, CE/37/2005, ...)

Environnement (FGas, NRMM, ...)
Sécurité (ATEX, ...)
Directive Machines (EU)

RGPD, CE, UKCA, ...

Titre **Révision du règlement (UE) n° 517/2014 (FGas).
Nouveau règlement (UE) n° 2024/573 (FGas).**

Date 05/11/2024

1 **Catégorie
& sous-catégorie**

- Normatif
- Réglementaire
- Démarche volontaire

- Froid
- Transport
- Environnement & Sécurité

2 **Classification
géographique**

- International
- Européen
- National
- Local

3 **Niveau
d'importance**

- Immédiat
- Urgent
- En veille
- Non urgent

- Date clé : ... / ... / ...

4 **Confidentialité
& diffusion**

- Confidentiel
- Membres du Bureau
- Membres du CA
- Tous les membres
- Public

5 **En résumé :**

Le 20 février 2024, le nouveau règlement 2024/573 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif aux gaz à effet de serre fluorés, autrement appelé F-Gas a été publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Ce règlement modifie la directive (UE) 2019/1937 et abroge le règlement (UE) no 517/2014.

Ce règlement est rentré en vigueur le 11 mars 2024, à l'exception de quelques articles qui s'appliqueront à partir de 2025.

Il implique de nombreuses évolutions à venir pour la filière froid.

6 **Décryptage, ce qu'il faut savoir :**

L'objectif principal de la F-Gas reste inchangé :

- Prévenir les fuites (formation –certification –contrôles...);
- Limiter l'usage des HFC (interdictions –quotas).

En complément de la note précédente, nous vous informons de l'état d'avancement de la mise en œuvre du règlement sur les gaz à effet de serre fluorés :

La Commission a publié les 4 actes d'exécution suivants :

1. Modalités d'application en ce qui concerne l'enregistrement dans le portail F-gas.
2. Exigences minimales en matière de formation et de certification.
3. Modalités d'application déterminant le format de présentation des rapports de données visés à l'article 26 du règlement (UE) 2024/573.
4. Modalités d'application en ce qui concerne le format des étiquettes de certains produits et équipements contenant des gaz à effet de serre fluorés.

7 **Pour en savoir + :**

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AL_202402473
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R2215>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R2195>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R2174>
www.fcc-construc-teurs.fr

Titre Comité chargé d'élaborer des normes sur la chaîne du froid (ISO* TC 315)
Date 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input checked="" type="checkbox"/> Normatif <input type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input checked="" type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input checked="" type="checkbox"/> International <input type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> En veille <input checked="" type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

Les réunions virtuelles se poursuivent en 2024. En quelques points, il en ressort :

- que le groupe de travail est très productif sur la rédaction des projets de normes ;
- une très forte représentation asiatique (Chine, Japon, Corée, ++);
- seuls quelques pays occidentaux sont présents : France et Royaume-Uni et seule la France intervient pour des modifications ;
- des parties représentées qui sont très hétérogènes en termes d'activité (transporteurs messagerie, service agro mais avec une culture limitée sur la chaîne du froid).

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

On peut noter 5 groupes de travail normatifs (WG) :

- ISO / TC 315/WG 2 - Livraison sans contact
- ISO / TC 315/WG 3 - Services entre entreprises - Stockage et Transport
- ISO / TC 315/WG 4 - Terminologie
- ISO / TC 315/WG 5 - Validation
- ISO / TC 315/WG 6 - Traçabilité

Normalisation dans le domaine de la logistique de la chaîne du froid.

Le domaine d'application est, entre autres, destiné à couvrir :

- les conditions pour le transport et le stockage des produits réfrigérés, leur manutention (réception, chargement, transbordement, stockage, tri, transport et livraison),
- les méthodes de maintenance et de contrôle des installations sous température dirigée, les méthodes de contrôle de la qualité tout au long de la chaîne du froid (par exemple, surveillance et régulation de la température, prévention des dommages, des pertes et des retards,
- la gestion de l'hygiène au cours des services de transport et de stockage, afin de prévenir la contamination des produits,
- la contribution à l'efficacité logistique
- la gestion du personnel, sa formation, la gestion de la sécurité des équipes et des lieux de travail,
- la sécurité et la fiabilité des services de transport et de stockage,
- la gestion de l'information et le traitement des données dans le cadre de la gestion de la clientèle et du suivi du fret et des colis (y compris l'étiquetage), ainsi que la terminologie qui s'y rapporte.

7 Pour en savoir + :

<https://www.iso.org/committee/6880159.html>

Titre **Révision en cours de l'outil VECTO**
(Vehicle Energy Consumption calculation Tool)

Date 01/06/2024

1 **Catégorie & sous-catégorie**

- Normatif
- Réglementaire
- Démarche volontaire

- Froid
- Transport
- Environnement & Sécurité

2 **Classification géographique**

- International
- Européen
- National
- Local

3 **Niveau d'importance**

- Immédiat
- Urgent
- En veille
- Non urgent

- Date clé : ... / ... / ...

4 **Confidentialité & diffusion**

- Confidentiel
- Membres du Bureau
- Membres du CA
- Tous les membres
- Public

5 **En résumé :**

VECTO est un outil de simulation qui a été développé par la Commission européenne et qui est utilisé pour déterminer les émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds (camions, autobus et autocars) dont le poids brut est supérieur à 3500 kg.

Cet outil est destiné à l'information des consommateurs et à la surveillance des constructeurs vis à vis de leur trajectoire de diminution des gaz à effets de serre.

Depuis le 1er janvier 2019, l'outil est obligatoire pour les nouveaux camions de certaines catégories en application de la législation sur la certification dans le cadre de la réception européenne par type. De nouvelles catégories s'ouvrent régulièrement, et aujourd'hui, plus de 85% des véhicules mis en circulation font l'objet d'un rapport CO2.

L'outil VECTO réalise la simulation de consommation pour cinq profils de mission différents pour les camions et les autobus ou autocars. Un client peut ainsi comparer les performances attendues en termes de consommation entre différents constructeurs et différents modèles pour un usage proche du sien.

L'objectif de réduction de CO2 est donné par le règlement 2019/1242. Les objectifs de réduction sont de -15% en 2025 par rapport à 2020, et -43% en 2030.

Les données d'entrée de VECTO sont des paramètres caractéristiques permettant de déterminer la consommation d'énergie de chaque composant pertinent du véhicule. Entre autres, les paramètres relatifs à la résistance au roulement, à la traînée de l'air de la cabine, aux masses et inerties, au frottement de la boîte de vitesses, à la puissance auxiliaire et aux performances du moteur sont des valeurs d'entrée permettant de simuler la consommation de carburant et les émissions de CO2 sur des cycles de conduite standardisés.

6 **Décryptage, ce qu'il faut savoir :**

VECTO couvre les véhicules de plus de 3500 kg.

Les véhicules utilitaires légers sont soumis à une autre norme sur les émissions de CO2, comparable à celle appliquée aux voitures, avec des objectifs encore plus ambitieux sur la période 2025 / 2040.

Depuis le 1er juillet 2024, en application du Règlement d'exécution (UE) 2022/1362, une partie des remorques/semi-remorques O3 / O4 ne peuvent plus être immatriculées, vendues ou mises en service en Europe sans avoir évalué les performances de ces véhicules au regard de leur influence sur les émissions de CO2 et la consommation de carburant. la FFC CONSTRUCTEURS est désignée par le Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires en tant que Service Technique et organisme responsable pour l'évaluation de la performance des nouveaux véhicules au regard de leur influence sur les émissions de CO2 et la consommation de carburant au titre du règlement (UE) 2022/1362.

7 **Pour en savoir + :**

Titre **Contrôle des températures, thermomètres, enregistreurs**
Normes EN 12830, EN 13485 et EN 13486

Date 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input type="checkbox"/> Normatif <input checked="" type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input checked="" type="checkbox"/> Froid <input type="checkbox"/> Transport <input type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input checked="" type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> En veille <input checked="" type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public
5	En résumé :						

Le contrôle des températures, tout au long de la chaîne du froid, est essentiel pour garantir que les denrées périssables sont maintenues à des températures adéquates et que ces températures sont enregistrées pour un contrôle permanent.

Cette surveillance et ces contrôles doivent être mis en place pour éliminer ou limiter les risques potentiels pour la santé des consommateurs. L'Union Européenne, par le biais du Règlement (CE) n° 37/2005, a créé un ensemble de règles pour le contrôle des températures dans les moyens de transport, de stockage et de conservation des aliments surgelés destinés à la consommation humaine. Les normes NF EN 12830 et NF 13 486 sont également mentionnées par l'ATP.

Il existe cependant une dérogation à cette obligation pour la "*distribution locale*". Ce terme est par ailleurs défini différemment d'un pays à l'autre (cf. arrêté ministériel du 2 février 2015 pour la définition française).

Depuis le 1er janvier 2006, tous les instruments de mesure utilisés pour contrôler la température doivent être conformes aux normes EN 12830, EN 13485 et EN 13486. Les exploitants du secteur alimentaire doivent conserver tous les documents pertinents permettant de vérifier que les instruments susmentionnés sont conformes à la norme EN correspondante.

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

L'enregistrement des températures est donc soumis à 3 normes :

- **EN 12830 version 2018 publiée le 30/04/2019**

Test, performance, aptitude - Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution de marchandises sensibles à la température.

- **EN 13485 version 2023 publiée en décembre 2023**

Thermomètres de mesure de la température ambiante ou interne pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles - Essais, performance, aptitude à l'emploi.

- **EN 13486 version 2023 publiée en décembre 2023**

Enregistreurs de température et thermomètres de mesure de la température ambiante ou interne pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles - Vérification périodique.

Les deux normes (EN 13485 et EN 13486) ajoutent une classe 0,2 étendant le champ d'application aux produits pharmaceutiques. Les conditions techniques concernant les vérifications sont modifiées...

7 Pour en savoir + :

<https://www.boutique.afnor.org/fr-fr/norme/nf-en-13485/thermometres-de-mesure-de-la-temperature-ambiante-ou-interne-pour-le-transp/fa203155/355734>

<https://www.boutique.afnor.org/fr-fr/norme/nf-en-13486/enregistreurs-de-temperature-et-thermometres-de-mesure-de-la-temperature-am/fa203156/355740>

Titre **Règlement (UE) 2019/2144 ou règlement GSR II *** **Date** 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input type="checkbox"/> Normatif <input checked="" type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input checked="" type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input checked="" type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input checked="" type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> En veille <input type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public
5	En résumé :						

Le GSR II (règlement de sécurité générale II) est un règlement visant à rendre les véhicules à moteur et leurs remorques plus sûrs et plus connectés dans le but de réduire le nombre de victimes de la route au sein de l'Union Européenne. Il a donc un impact direct sur la conception et les technologies utilisées pour ces types de véhicules.

Ce règlement :

- modifie le règlement 2018/858 portant sur la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules ;
- regroupe les prescriptions relatives à la sécurité générale des véhicules (GSR) et à la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route. Il abroge les règlements 661/2009 (GSR) et 78/2009 (PSR**).

La première étape de ce règlement est applicable à compter du 6 juillet 2022 pour les nouvelles homologations, et du 7 juillet 2024 pour toutes les immatriculations.

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

Les exigences du règlement 2018/858 relatives à la réception par type des véhicules de catégorie M, N et O évoluent avec l'entrée en vigueur du règlement 2019/2144. Ce règlement introduit de nouvelles exigences telles que la surveillance de la pression des pneumatiques, l'adaptation intelligente de la vitesse, la détection de somnolence, la prévention des accidents avec des piétons ou cyclistes. Il étend également des exigences déjà applicables à d'autres catégories concernées par le règlement 2018/858.

Les nouveaux règlements amenés par GSRII sont les suivants :

- 1/ Choc frontal décalé (N1 > 2500kg)(UN R94)
- 2/ Choc frontal sur toute la largeur du véhicule (N1) (UN R137)
- 3/ Choc latéral contre poteau (N1)(UN R135)
- 4/ Choc arrière (N1)(R153)
- 5/ Avertisseur de collision avec piéton (N1 N2 et N3)(MOIS UN R159)
- 6/ Système d'information concernant les angles morts (N2 et N3) (BSIS UN R151)
- 7/ Détection en marche arrière (N1 à N3)(UN R158)
- 8/ Système d'urgence de maintien dans la voie (N1)ELKS (EU 2021-646):
- 9/ Système avancé de freinage d'urgence (N1)(AEBS city interurbain) (UN R152)
- 10/ Système de surveillance de la pression des pneumatiques (N1 à N3 et O3 et O4).(UN R141)
- 11/ Protection des véhicules contre les cyber attaques (N1 à N3) (UN R155)
- 12/ Adaptation intelligente de la vitesse (N1 à N3) EU 2021/1958
- 13/ Signal d'arrêt d'urgence (N1 à N3) (ESS UN R48)
- 14/ Facilitation d'installation d'un éthylomètre antidémarrage (N1 à N3) (EU 2021/1243 and EN 50436:2016)
- 15/ Avertisseur de somnolence du conducteur (N1 à N3) EU 2021/1341
- 16/ Enregistreur de données d'événement (N1)(R160)

7 Pour en savoir + :

<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>
<http://www.ffc-constructeurs.fr/>

*GSR : General Safety Regulation - Règlement de Sécurité Générale

**PSR : Passenger Safety Regulation - Règlement de la Sécurité des Passagers

Titre **Cybersécurité des véhicules,
Règlement (UN) R155 et R156**

Date 01/06/2024

1 **Catégorie
& sous-catégorie**

- Normatif
- Réglementaire
- Démarche volontaire

- Froid
- Transport
- Environnement & Sécurité

2 **Classification
géographique**

- International
- Européen
- National
- Local

3 **Niveau
d'importance**

- Immédiat
- Urgent
- En veille
- Non urgent

Date clé : ... / ... / ...

4 **Confidentialité
& diffusion**

- Confidentiel
- Membres du Bureau
- Membres du CA
- Tous les membres
- Public

5 **En résumé :**

Le nombre de systèmes informatiques embarqués dans les véhicules ne cesse d'augmenter depuis quelques années et cette tendance se renforce à chaque nouvelle génération de véhicule et notamment avec l'arrivée des véhicules autonomes. Ces systèmes interviennent en partie dans les équipements liés à la sécurité générale du véhicule ainsi qu'à celle des passagers. Afin de garantir une sécurité absolue, il est ainsi primordial que les systèmes à bord soient protégés contre toute forme de piratage

C'est l'objet du règlement (UN) R155 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité ainsi que du règlement (UN) R156 sur la mise à jour logicielle des systèmes informatiques.

Ce règlement, élaboré par le WP.29 de l'ONU (réglementation des véhicules), est entré en vigueur le 22/01/2021 et sera obligatoire sur les véhicules à partir du 7 juillet 2024.

6 **Décryptage, ce qu'il faut savoir :**

Le règlement (UN) R155 s'applique aux véhicules des catégories M et N (véhicules à moteur) en ce qui concerne la cybersécurité. Il s'applique également aux véhicules de la catégorie O (véhicule remorqué) s'ils sont équipés d'au moins un module de gestion électronique (ECU).

La norme associée à ces règlements est notamment l'ISO/SAE 21434.

Les deux nouveaux règlements, imposent que des mesures soient mises en œuvre dans quatre disciplines distinctes pour :

- Gérer les cyber-risques liés aux véhicules ;
- Sécuriser les véhicules dès la conception, afin d'atténuer les risques tout au long de la chaîne de valeur
- Détecter et répondre aux incidents de sécurité dans les flottes de véhicules ;
- Fournir des mises à jour de logiciels sûres et sécurisées et veiller à ce qu'aucun préjudice ne soit causé à la sécurité des véhicules.

Le règlement introduit une base juridique pour les mises à jour dite O.T.A (Over-the-Air) des logiciels embarqués dans les véhicules.

Cette nouvelle réglementation introduit des contraintes pour les carrossiers qui devront respecter à la lettre les instructions des constructeurs lors du carrossage pour ne pas introduire de brèches de sécurité sur les véhicules. Les constructeurs vont définir des points de communication sécurisés pour le dialogue entre carrosserie et véhicule.

7 **Pour en savoir + :**

<https://unece.org/transport/documents/2021/03/standards/un-regulation-no-155-cyber-security-and-cyber-security>
<http://www.ffc-constructeurs.fr/>

Titre Analyse de la norme WLTP*
Date 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input checked="" type="checkbox"/> Normatif <input type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input checked="" type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input checked="" type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> En veille <input type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

L'évolution de la norme Euro 6 de septembre 2019 définit une nouvelle manière de mesurer les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant. Cette méthode, appelée WLTP, se veut plus proche des conditions réelles d'utilisation des véhicules. La procédure WLTP touche l'ensemble des véhicules légers (PTAC≤3T5).

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

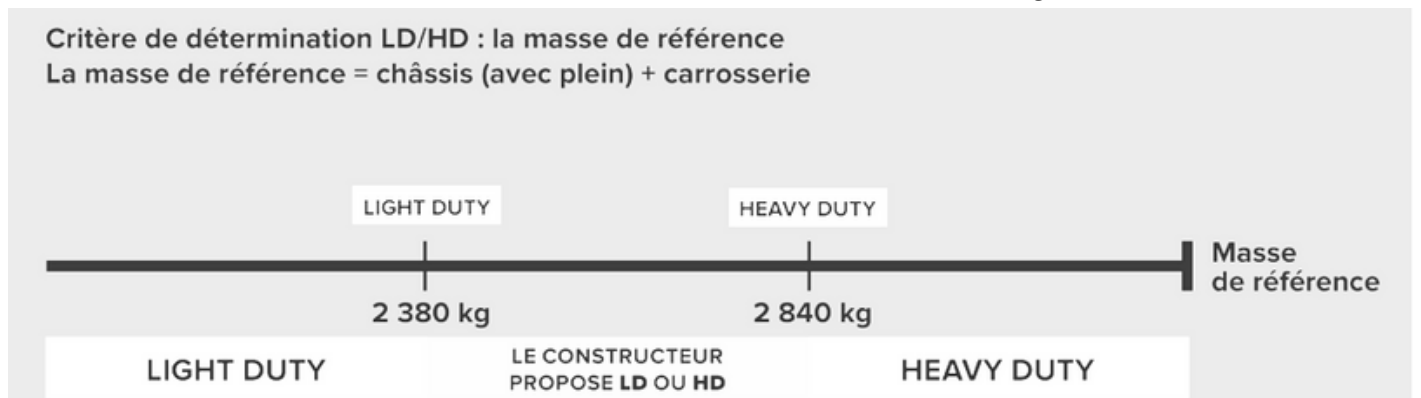
La procédure WLTP applicable depuis le 01 septembre 2019 introduit un nouvel outil : la calculette WLTP.

Ce nouvel outil est disponible auprès des constructeurs et répond aux contraintes de la procédure. Il permet de déterminer les émissions de CO2 des véhicules après carrossage ou aménagement.

Attention ; les constructeurs proposent des variantes usines différentes selon le carrossage envisagé par les clients. Selon ces variantes de véhicules choisies, le véhicule sera carrossable ou non selon le souhait du client (certaines de ces variantes limitent la masse ou la surface frontale du véhicule carrossé).

Selon la masse du véhicule après carrossage, le client doit commander un véhicule homologué en Light Duty (LD) ou en Heavy Duty (HD). Le caractère HD ou LD d'un véhicule est écrit sur le COC du véhicule et ne peut pas être modifié à l'issue du carrossage.

Masse de référence = Masse en ordre de marche (avec conducteur + fluide) + carrosserie +25 kg



7 Pour en savoir + :

<http://www.ffc-constructeurs.fr/>



Titre **Certibruit et la livraison en ville**

Date 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input type="checkbox"/> Normatif <input type="checkbox"/> Réglementaire <input checked="" type="checkbox"/> Démarche volontaire <input checked="" type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input type="checkbox"/> Européen <input checked="" type="checkbox"/> National <input checked="" type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> En veille <input checked="" type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

Les conditions permettant le décalage des horaires de livraison la nuit passe par une limitation des nuisances sonores à l'origine de nombreuses plaintes.

Certibruit développe des chartes permettant d'éviter les plaintes et de limiter les obstacles réglementaires pour l'accès en centre ville.

A Paris, suite au fort développement des livraisons en horaire décalés lors des JO 2024, la ville confirme sa volonté de faire perdurer dans le cadre d'une politique volontariste ces livraisons en horaires décalés pour limiter les flux routiers en zone dense.

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

De plus en plus de villes développent des chartes ou politique de livraison urbaine incluant le décalage des horaires de livraison.

Ce développement est particulièrement soutenu historiquement à Paris mais aussi d'autres grandes villes accompagnées dans le cadre du programme CEE Interlud+.

A Paris, l'organisation des JO 2024 et les restrictions d'accès de jour annoncées par la préfecture de police ont contribué à accroître la pression de la ville vis-à-vis des professionnels.

Certibruit dont plusieurs villes et métropoles sont membres développe des chartes de labellisation permettant de réaliser des livraisons en horaires décalés en limitant les nuisances auprès des riverains.

Les chartes Certibruit s'appuient sur la certification Piek des engins et matériels de maintenance auquel s'ajoutent la formation du personnel et la gestion des plaintes.

7 Pour en savoir + :

<http://www.certibruit.fr>

Titre **EN 17893 - Véhicules routiers frigorifiques - Norme de sécurité pour les systèmes à température contrôlée utilisant des fluides frigorigènes inflammables pour le transport de marchandises. Exigences et processus d'analyse des risques.**

Date 05/11/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input checked="" type="checkbox"/> Normatif <input type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input checked="" type="checkbox"/> Froid <input type="checkbox"/> Transport <input checked="" type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input checked="" type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> En veille <input type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

La plupart des réfrigérants prometteurs à faible PRG sont inflammables.

Hors, il n'existe pas de normes et standards spécifiquement applicable aux véhicules routiers frigorifiques (VUL, camions et remorques).

L'objectif est donc de combler ce manque en proposant des règles pour l'évaluation des risques.

- Le principe de conception de la réfrigération représente "l'état de l'art".
- L'inflammabilité représente un changement de conception "significatif".
- Une nouvelle évaluation basée sur le risque du concept et du fonctionnement du système est donc requis

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

Ce document spécifie les exigences relatives à l'utilisation de réfrigérants inflammables des classes A2L, A2 et A3 en ce qui concerne :

- la conception et la construction du système frigorifique (dans la mesure où cela n'est pas spécifié dans la norme EN 378-2) ;
- l'exploitation (dans tous les modes et lieux d'exploitation prévus) ;
- l'entretien, la maintenance et la mise hors service ;
- pour l'étude et l'atténuation des risques pour les moyens de transport frigorifique (camions, remorques, citernes, camionnettes, wagons, conteneurs pour le transport terrestre, petits conteneurs, emballages).

Ce document décrit une évaluation des risques liés au mode opératoire (OMRA).

La norme EN17893 a été publiée le 12 juin 2024..

7 Pour en savoir + :

<https://www.boutique.afnor.org/fr-fr/norme/bs-en-178932024/vehicules-routiers-refrigeres-systemes-sous-contrrole-de-temperature-utilisa/eu186802/421965>

Titre **L'Accord sur le Transport des denrées Périssables (ATP) relatif aux transports internationaux et aux engins à utiliser pour ces transports.**

Date 05/11/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input type="checkbox"/> Normatif <input checked="" type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input checked="" type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input checked="" type="checkbox"/> International <input type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input checked="" type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input type="checkbox"/> En veille <input type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

L'ATP est un accord international des Nations Unies signé par 52 pays et fixe les exigences de moyens nécessaires pour le transport sous température dirigée (transport frigorifique).

La version en vigueur est accessible sur le site internet de l'UNECE.

Pour les transports nationaux, la réglementation nationale française impose l'utilisation d'engins disposant d'une attestation de conformité technique ATP ou d'une attestation nationale. On peut déroger à cette obligation pour les transports de moins de 80 km sans rupture de charge, c'est à dire sans ouverture des portes.

Chaque engin en circulation relevant de l'ATP ou de la réglementation nationale dispose d'une attestation de conformité technique (papier). Des autocollants de marquage sont apposés en haut et à l'avant, de part et d'autre des faces latérales de la caisse. Bleus pour l'ATP, rouges pour les attestations nationales, la codification du marquage permet de reconnaître la technique de production de froid des engins, leur isothermie et leur classe.

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

Nous souhaitons vous informer et attirer votre attention sur une nouvelle exigence de l'ATP qui est entrée en vigueur avec la nouvelle version de l'accord ATP datant de juin 2024.

Le principal changement pour notre activité concernera la mise en œuvre d'un débit d'air minimum requis défini comme suit :

$$VL = N \cdot V$$

Où

VL = débit d'air minimal (m³/h)

N = 50

V = volume de la caisse (vide)

Cette règle s'applique aux équipements frigorifiques mécaniques dotés d'un système de ventilation forcée.

Ceci s'applique aux équipements mono et multi-température.

Dans le cas de multi-température, le volume maximum de chaque compartiment sera pris en compte.

7 Pour en savoir + :

<http://www.autoritecompetenteatp.cemafrroid.fr/>

<https://unece.org/transport/transport-perishable-foodstuffs>

Titre **Règlement (UE) 2024/1610 — renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs**

Date 01/06/2024

1	Catégorie & sous-catégorie	2	Classification géographique	3	Niveau d'importance	4	Confidentialité & diffusion
	<input type="checkbox"/> Normatif <input checked="" type="checkbox"/> Réglementaire <input type="checkbox"/> Démarche volontaire <input type="checkbox"/> Froid <input checked="" type="checkbox"/> Transport <input checked="" type="checkbox"/> Environnement & Sécurité		<input type="checkbox"/> International <input checked="" type="checkbox"/> Européen <input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Local		<input type="checkbox"/> Immédiat <input type="checkbox"/> Urgent <input checked="" type="checkbox"/> En veille <input type="checkbox"/> Non urgent Date clé : ... / ... / ...		<input type="checkbox"/> Confidentiel <input type="checkbox"/> Membres du Bureau <input type="checkbox"/> Membres du CA <input checked="" type="checkbox"/> Tous les membres <input type="checkbox"/> Public

5 En résumé :

Les camions, les autobus et les autocars sont responsables de plus d'un quart des émissions de GES provenant du transport routier dans l'UE et de plus de 6 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE.

Malgré certaines améliorations de l'efficacité de la consommation de carburant au cours des dernières années, ces émissions continuent d'augmenter, principalement en raison de l'augmentation du trafic routier de marchandises.

Pour lutter contre la crise climatique, nous devons réduire les émissions de CO2 dans ce domaine.

Pour ce faire, la Commission propose de nouveaux objectifs qui augmenteront notre ambition et répondront aux objectifs de l'UE en matière de climat et de pollution zéro tout en réduisant la demande de combustibles fossiles. Ces objectifs seront validés par l'outil VECTO.

6 Décryptage, ce qu'il faut savoir :

Le règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et l'intégration des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 6 juin 2024.

Les normes de CO2 initiales exigeaient que les émissions de la plupart des nouveaux camions soient réduites de 15 % d'ici 2025 et de 30 % d'ici 2030 par rapport à la période de référence de 2019. Les normes révisées maintiennent l'objectif de réduction des émissions de CO2 de 15 % pour 2025 et portent l'objectif pour 2030 à 45 %, tout en introduisant un objectif de réduction de 65 % pour 2035 et de 90 % pour 2040.

En outre, 90 % des nouveaux autobus urbains de l'UE devront être à zéro émission à partir de 2030, et tous à partir de 2035.

À partir de 2030, des objectifs spécifiques de réduction des émissions seront fixés pour les remorques (7,5 %) et les semi-remorques (10 %) par rapport aux niveaux de 2025.

7 Pour en savoir + :

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AL_202401610

ÉVOLUTION DES TEXTES DANS LES ANNÉES À VENIR :

Designation	Reference	Fiche	Dernière version		2024				2025				2026				2027	2028	2029	2030
			Publication	Entrée en vigueur	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
Règlement d'application obligatoire																				
FGas	UE 2024/573	#3.1	2024	2024																
Directive Machine	2006 / 0042	#1.6	2006	2006																
Règlement Machine	2023 / 1230	#1.6	2023	2023																
GSR II	2019/2144	#3.5	2022	2022																
ATP	WP11	#3.10	2020	2020																
Norme rendue obligatoire par un règlement																				
WLTP	2019/631	#3.7	2024	2020																
VECTO	2019/1242	#3.3 / #3.11	2019	2019																
	EN 12830	#3.4	2018	2018																
	EN 13485	#3.4	2023	2023																
	EN 13486	#3.4	2023	2023																
Norme et guide d'application volontaire																				
	EN 16440-1	#2.8	2015	2015																
	EN 16440-2	#2.8	2018	2018																
	EN 17066-1	#2.7	2019	2019																
	EN 17066-2	#2.7																		
	EN 17066-3	#2.7																		
	ISO TC 315	#1.3																		
Fluide inflammable	EN 17893	#3.9																		
Paquet Mobilité 1		#2.10	2020	2020																
Certbruit		#3.8	2012	2012																

En vigueur
 En discussion
 Evolution

- TRANSENERGIE France vous informe et veille pour vous -

Ce document est consultable en ligne :



TRANSFRIGORROUTE FRANCE

5 rue Keppler

75016 PARIS

Tel : 01 53 04 16 80

www.transfrigoroute.fr

- TRANSFRIGORROUTE France vous informe et veille pour vous -