



---

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

Soixante-dix-neuvième session

Genève, 25-28 octobre 2022

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP :  
propositions en suspens****Mesure de l'épaisseur des parois des caisses rapportées  
des engins de transport de denrées périssables****Communication du Gouvernement de la France****Révision***Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	La France soumet une proposition visant à mieux maîtriser les dimensions des parois isolantes des caisses des engins de transport de denrées périssables lors de l'essai de type.
<b>Mesure à prendre :</b>	Mesurer l'épaisseur des parois des caisses rapportées, à l'exception des citernes
<b>Documents connexes :</b>	Aucun.

**Introduction**

1. Une faible variation des dimensions de la caisse d'un engin peut avoir un impact significatif sur l'épaisseur des parois de la caisse, et donc sur le coefficient d'isothermie de la caisse.
2. Les stations d'essais acceptent des variations maximales de  $\pm 1$  % des dimensions de la caisse entre les grandeurs données par le constructeur et celles mesurées par le laboratoire. Si ces variations ont peu d'impact sur la surface de la cellule, une variation dans la limite de 1 % des dimensions de la caisse (longueur intérieure et extérieure, largeur intérieure et extérieure, hauteur intérieure et extérieure) peut arithmétiquement engendrer une variation de 10 % de l'épaisseur des parois de la caisse et indirectement une variation de 10 % du



coefficient K d'isothermie de la caisse. Ce qui est supérieur à l'incertitude de mesure du coefficient K fixée à 5 % par l'ATP.

3. Une telle situation pourrait discréditer la valeur du coefficient K mesurée par les stations d'essais ATP sur les prototypes qui est utilisée pour la délivrance des attestations ATP des engins. Ces écarts pourraient être source de distorsion de concurrence entre constructeurs.

4. Afin de remédier à cette situation, il est proposé d'ajouter au rapport d'essai le mesurage de l'épaisseur des parois de tous les types de prototypes à caisse rapportée présentés dans les stations d'essais officielles, à l'exception des citernes.

## I. Proposition

5. Il est proposé d'ajouter au Modèle N° 1A :

- Au paragraphe Spécifications des parois des caisses, le texte :
  - « Épaisseur des parois latérales de la caisse : ..... mm <sup>(7)</sup> »
  - « Épaisseur de la face avant de la caisse : ..... mm <sup>(7)</sup> »
  - « Épaisseur de la face arrière de la caisse (ou le cas échéant, d'au moins l'une des portes arrières): ..... mm <sup>(7)</sup> »
  - « Épaisseur du pavillon de la caisse : ..... mm <sup>(7)</sup> »
  - « Épaisseur du plancher de la caisse : ..... mm <sup>(7)</sup> »
- En bas de page, l'annotation :
  - <sup>(7)</sup> Mesure réalisée par la station d'essais officielle

## II. Justification

6. Le présent ajout vise à caractériser l'épaisseur des matériaux constituant les parois des caisses rapportées des engins de transport ATP soumis à l'essai de type.

## III. Impact

7. La mesure de l'épaisseur des parois de la caisse de l'engin lors de l'essai de type permet de réduire les risques de non-conformité aux exigences de l'ATP ainsi que les risques de distorsion de concurrence entre constructeurs.

8. L'impact financier est minime. Le coût d'un contrôle d'épaisseur des parois est négligeable par rapport au coût global de l'essai de type.

## IV. Faisabilité

9. La mesure de l'épaisseur d'une paroi ne pose pas de souci particulier. Une méthode idoine pourra être décrite dans le Manuel ATP.

---