



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

Genève, 25-28 octobre 2011

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: nouvelles propositions**Interprétation de la mesure de la surface extérieure
pour les fourgons¹****Communication du Royaume-Uni****I. Introduction**

1. La question a été soulevée pour la première fois à la soixante-sixième session du WP.11 et a engendré des malentendus au sujet du problème rencontré, qui a pour effet que certains types de fourgons obtiennent un coefficient K légèrement inférieur à celui auquel ils pourraient avoir droit.
2. Les dispositions de l'ATP relatives à la mesure de la surface extérieure des fourgons isothermes ne sont pas faciles à appliquer pour toutes les formes et tailles de véhicule. Les contours arrondis de la caisse d'un fourgon rendent difficile le choix du point de référence le plus précis à partir duquel les mesures doivent être effectuées. Par exemple, la largeur du plancher est souvent différente de celle du plafond et l'avant peut être plus étroit que l'arrière lorsqu'une porte latérale est installée.
3. La mesure des surfaces extérieures d'un fourgon ne permet pas de tenir compte des espaces vides à l'intérieur de la structure. Ces espaces peuvent aussi inclure les structures métalliques qui servent à évacuer la chaleur extérieure vers le bord extérieur des panneaux isolants (panneau gris dans la figure ci-après).
4. La question est illustrée dans la figure ci-après. La zone grisée représente le panneau isolant principal et les zones noires représentent des éléments de remplissage en mousse de

¹ Le présent document est soumis conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.11).

différentes épaisseurs. La question est de savoir s'il faut considérer que la surface extérieure correspond au bord extérieur de la zone grisée ou tenir compte des espaces vides et considérer que la surface extérieure correspond peu ou prou à la surface métallique extérieure.

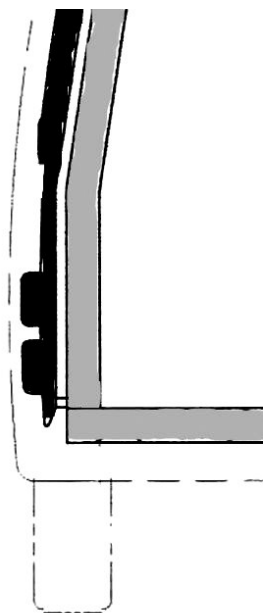


Figure
Coin arrière gauche d'un fourgon isotherme

II. Proposition

5. Aux fins de la mesure de la surface extérieure, il est proposé de ne pas tenir compte des espaces vides ou remplis de la paroi qui présentent une épaisseur variable. Pour simplifier, on peut dire que la paroi extérieure à mesurer devrait correspondre à la paroi intérieure augmentée uniquement de l'épaisseur des principaux panneaux isolants.

6. Il est proposé d'ajouter le texte suivant à la fin du paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1:

«Pour les fourgons isothermes, la surface extérieure devrait être considérée comme étant l'enveloppe externe de chaque panneau isolant. Par exemple, dans le cas du plancher du fourgon, la surface extérieure correspondrait au plan qui se trouve au niveau du plancher d'origine installé par l'équipementier.».

III. Incidence

7. La présente proposition n'aurait aucune incidence financière sur le secteur. Elle aurait pour effet une légère augmentation du coefficient K mesuré de certains fourgons isothermes en raison de la surface extérieure réduite prise en compte dans le calcul.

8. La présente proposition vise à garantir la cohérence des mesures effectuées sur les fourgons par différents ingénieurs. Le monteur de caisse aurait ainsi l'assurance que la valeur du coefficient K ne dépendrait pas de la station d'essai ou de la personne effectuant l'essai.