



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 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Proposition d'amendement à l'ATP pour autoriser de faibles modifications sans recourir à un essai¹****Communication du Gouvernement français****I. Introduction****Le cadre de l'ATP**

1. L'annexe 1, appendice 1 de l'ATP précise qu'un engin ne sera considéré comme appartenant au même type que celui soumis aux essais de type que s'il satisfait aux conditions minimales suivantes:

- La construction est comparable et, en particulier, l'isolant et la technique d'isolation sont identiques;
- L'épaisseur de l'isolant ne sera pas inférieure à celle des engins de référence;
- Les équipements intérieurs sont identiques ou simplifiés;
- Le nombre des portes et celui des trappes ou autres ouvertures sont égaux ou inférieurs; et
- La surface intérieure de la caisse ne diffère pas de ± 20 %;

2. Compte tenu de cette définition, il n'apparaît pas clairement, tel que le texte est rédigé, que l'ATP ne permet pas actuellement de construire un engin présentant des aménagements défavorables à l'isothermie, même pour de très petites surfaces ou de très

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, para. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.11).

faibles volumes d'isolant en raison de l'alinéa 2 du paragraphe 6 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP.

Le problème des démoussages

3. Aujourd'hui, compte tenu des besoins toujours croissants des utilisateurs de matériel d'une part, et de la grande variété de propositions d'accessoires intérieurs d'autre part, les engins isothermes de référence testés et faisant l'objet d'un PV officiel au sens de l'ATP ne peuvent couvrir toutes les variantes d'accessoires intérieurs.

4. En 2010, l'Allemagne a présenté une proposition informelle d'amendement à l'ATP pour intégrer la possibilité de réaliser de petits démoussages par rapport à l'engin de référence afin de permettre l'intégration de petits équipements. Cette proposition visait à permettre une réduction maximale du volume de mousse de 1 % pour des engins dont l'isothermie de référence était meilleure que $0,38 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$.

5. Cette règle permettrait notamment de faire face à des ajouts ou changements mineurs qui ne remettent pas en cause la classe de l'engin. C'est notamment le cas:

- De l'intégration des rails encastrés, des équipements double planchers encastrés;
- De l'ajout de passages de roues;
- Ainsi que beaucoup de petits équipements ne pouvant être tous prévus pour les engins de référence: plafonnier supplémentaire, commande de hayon, temporisation d'éclairage....

6. Le nombre d'engins concernés, par ces modifications, dépend du constructeur, de sa gamme de produits, du volume de production. Chez certains constructeurs elle pourrait atteindre, au niveau international, jusqu'à 5 à 10 % des demandes pour les véhicules utilitaires et les porteurs et 10 à 15 % des demandes d'attestation des semi-remorques.

Proposition d'évolution

7. La présente proposition consiste à intégrer dans l'ATP:

- Une possibilité de réaliser de petits démoussages sur les engins réalisés par rapport aux engins de référence;
- Une possibilité de réaliser des équivalences entre démoussages différents entre l'engin construit et l'engin de référence décrit par le procès-verbal permettant une meilleure flexibilité dans la notion de type.

Possibilités de petits démoussages de moins de 1 %

8. Il est proposé d'amender l'annexe 1, appendice 1 de l'ATP afin d'autoriser des modifications mineures et limitées d'équipements intérieurs ajoutés ou échangés pour des engins dont le coefficient K de l'engin de référence testé est:

- Inférieur ou égal à $0,38 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$ pour les engins Isothermes Renforcés ou inférieur ou égale à $0,68 \text{ W/m}^2\cdot\text{K}$ pour les engins Isothermes Normaux; et
- Si le volume équivalent d'isolant cumulé de l'ensemble des modifications est inférieur à 1/100ème du volume total d'isolant de la cellule isotherme.

Possibilités d'équivalences de démoussages

9. Les éléments encastrés figurant dans un rapport d'essai constituent un volume d'isolant enlevé, dont la somme des volumes pourra être utilisée pour tout autre encastrement quelque soit sa situation dans la caisse, si l'une des deux conditions suivantes est respectée:

- Soit l'épaisseur d'isolant restante est au moins celle du type certifié au même endroit;
- Soit l'épaisseur restante est au minimum de 20 mm.

Impact potentiel de l'évolution proposée

10. D'une façon globale, cette proposition permettra d'unifier les pratiques au niveau européen.

Impact technique

11. En terme technique, les règles proposées permettent de garantir les caractéristiques d'isothermie des engins construits en limitant les recours à des essais de type systématiques. Cette disposition ne dégradera pas les performances du parc compte tenu de la marge de sécurité conférée par la proposition d'accorder un démoussage aux seules caisses ayant un coefficient K au moins inférieur de 0,02 W/m².K par rapport aux classes d'isothermie de l'ATP.

Impact économique

12. Cette disposition réduira le nombre d'essais d'un certain nombre de constructeurs en Europe et réduira donc leurs coûts et par là même le prix des engins

II. Proposition d'amendement à l'ATP

Proposition d'amendement à l'ATP (version 2 janvier 2011) annexe 1, appendice 1, paragraphe 6 c):

"Un engin ne sera considéré comme appartenant au même type que l'engin soumis à l'essai que s'il satisfait aux conditions minimales suivantes:

- i) s'il s'agit d'engins isothermes, l'engin de référence pouvant être un engin isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique;
 - la construction est comparable et, en particulier, l'isolant et la technique d'isolation sont identiques;
 - l'épaisseur de l'isolant ne sera pas inférieure à celle des engins de référence;
 - les équipements intérieurs sont identiques ou simplifiés;
 - **des modifications mineures et limitées d'équipements intérieurs ajoutés ou échangés pourront être accordés si le coefficient K de l'engin de référence testé est inférieur ou égal à 0,38 W/m².K pour les engins Isothermes Renforcés (ou inférieur ou égale à 0,68 W/m².K pour les engins Isothermes Normaux) et si le volume équivalent d'isolant cumulé**

de l'ensemble des modifications est inférieur à 1/100ème du volume total d'isolant de la cellule isotherme;

- les éléments encastrés figurant dans un rapport d'essai constituent un volume d'isolant enlevé, dont la somme des volumes pourra être utilisée pour tout autre encastrement quelque soit sa situation dans la caisse, si l'une des deux conditions suivantes est respectée:
 - soit l'épaisseur d'isolant restante est au moins celle du type certifié au même endroit;
 - soit l'épaisseur restante est au minimum de 20 mm.
- le nombre des portes et celui des trappes ou autres ouvertures sont égaux ou inférieurs; et
- la surface intérieure de la caisse ne diffère pas de ± 20 %."
