



---

**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****Coefficient K des engins en service<sup>1</sup>****Communication du Gouvernement allemand****I. Situation initiale/justification**

1. La section 5 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP décrit les deux procédures d'essai différentes qu'une autorité compétente peut appliquer pour contrôler l'isothermie des engins en service: soit mesurer le coefficient K conformément aux paragraphes 2.1.1 à 2.3.2 de l'appendice, soit faire évaluer l'engin par un expert sur la base d'un examen visuel et d'une expertise technique.

2. Des précisions sont données au paragraphe 5.1. Le paragraphe 5.3, intitulé «Décisions», stipule que si les résultats des mesures du coefficient K sont «satisfaisants», l'engin pourra être maintenu en service, dans sa catégorie d'origine, pour une nouvelle période de six ans. Si les conclusions de l'expert après examen visuel sont favorables, l'engin pourra être maintenu en service, dans sa catégorie d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans. Actuellement, l'ATP ne contient pas de définition plus précise du terme «satisfaisant».

3. D'autre part, le coefficient K initial (par exemple, mesuré lors de l'essai d'homologation) de 0,40 W/m<sup>2</sup>.K ou 0,70 W/m<sup>2</sup>.K au moment de la mise en service de l'engin ne peut pas servir de valeur de référence car l'isolant de l'engin subit un phénomène normal de vieillissement. Pour la majorité des semi-remorques, le coefficient K initial de l'essai d'homologation est compris entre 0,35 et 0,40 W/m<sup>2</sup>.K.

---

<sup>1</sup> 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).

4. Afin d'assurer des conditions équitables pour les transporteurs ainsi que la sécurité de leurs opérations sur le territoire des Parties contractantes à l'ATP, il est proposé que la valeur du coefficient K soit définie après des durées de service de six et neuf ans.

## II. Proposition

5. Il est proposé d'ajouter le texte et le tableau ci-après à la fin de l'alinéa *i* du paragraphe 5.3:

«Les résultats sont considérés comme satisfaisants si le coefficient K des engins en service ne dépasse pas les valeurs suivantes:

<i>Classe d'origine</i>	<i>IR</i>	<i>IN</i>
<b>Années de service</b>	<b>Coefficient K (<math>\leq</math>) [W/m<sup>2</sup>.K]</b>	<b>Coefficient K (<math>\leq</math>) [W/m<sup>2</sup>.K]</b>
<b>6</b>	<b>0,50</b>	<b>0,90</b>
<b>9</b>	<b>0,60</b>	<b>1,10</b>

».