



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

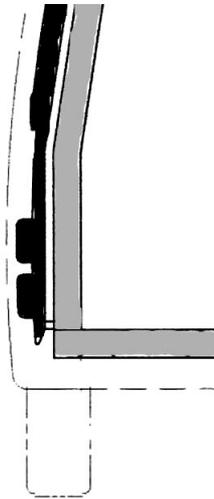
Genève, 22-25 octobre 2012

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Interprétation de la mesure de la surface extérieure
pour les fourgons****Communication du Royaume-Uni****Introduction**

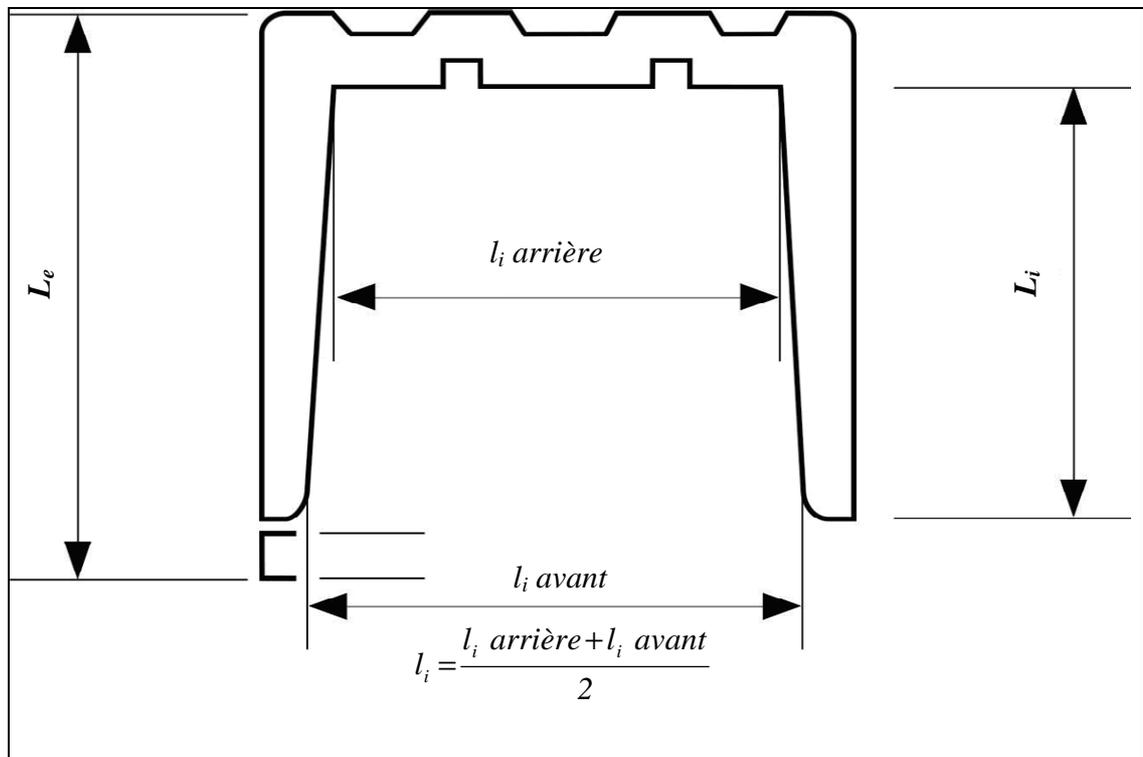
1. La question a été soulevée pour la première fois à la soixante-sixième session du WP.11 et a engendré quelques malentendus au sujet du problème rencontré, qui a pour effet que certains types de fourgons obtiennent un coefficient K légèrement inférieur à celui auquel ils pourraient avoir droit.
2. Les dispositions de l'ATP ne sont pas faciles à appliquer pour la mesure de la surface extérieure des fourgons isothermes de toutes formes et de toutes tailles. Les contours arrondis de la caisse d'un fourgon rendent difficile le choix du point 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.
4. Le problème est illustré 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 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 plus ou moins à la surface métallique extérieure.

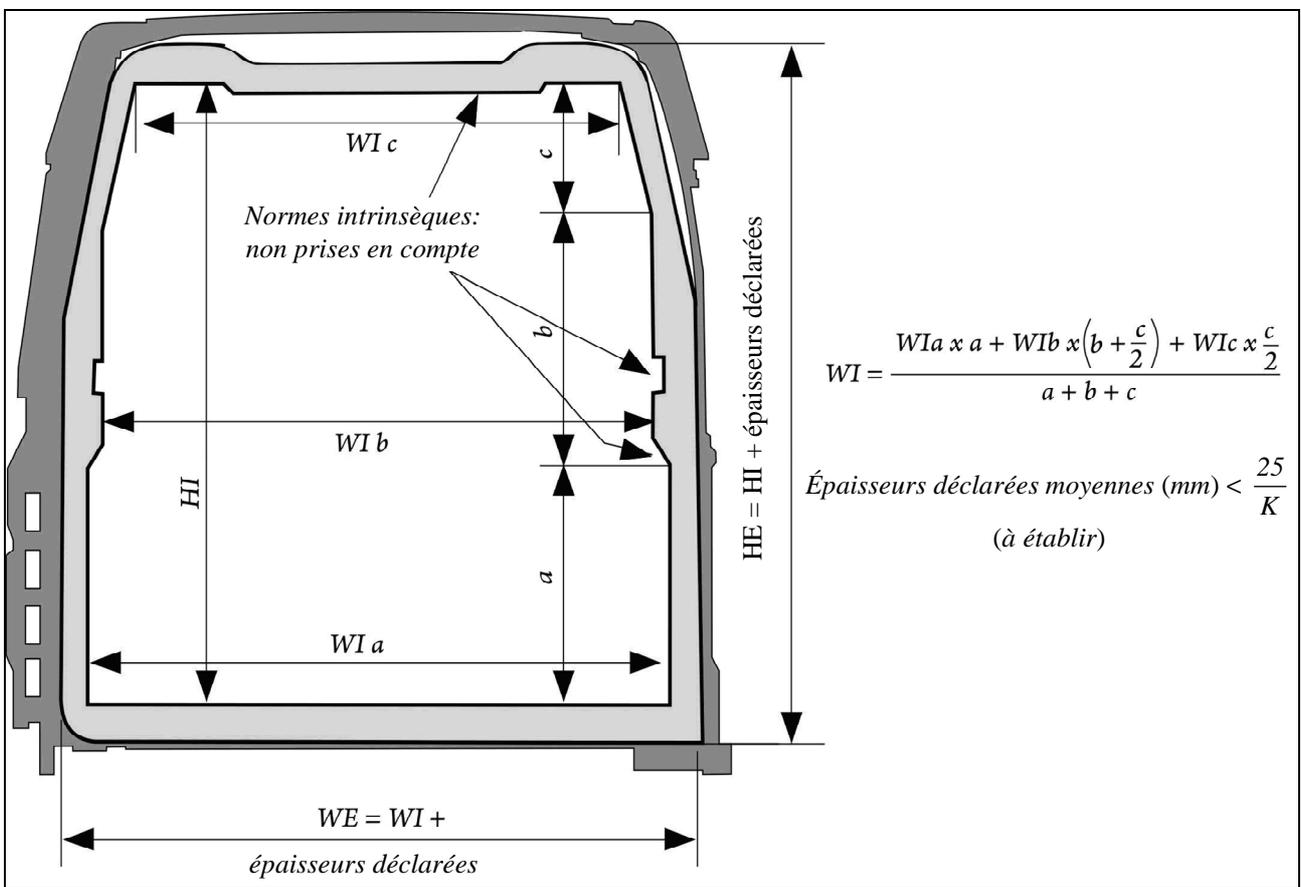
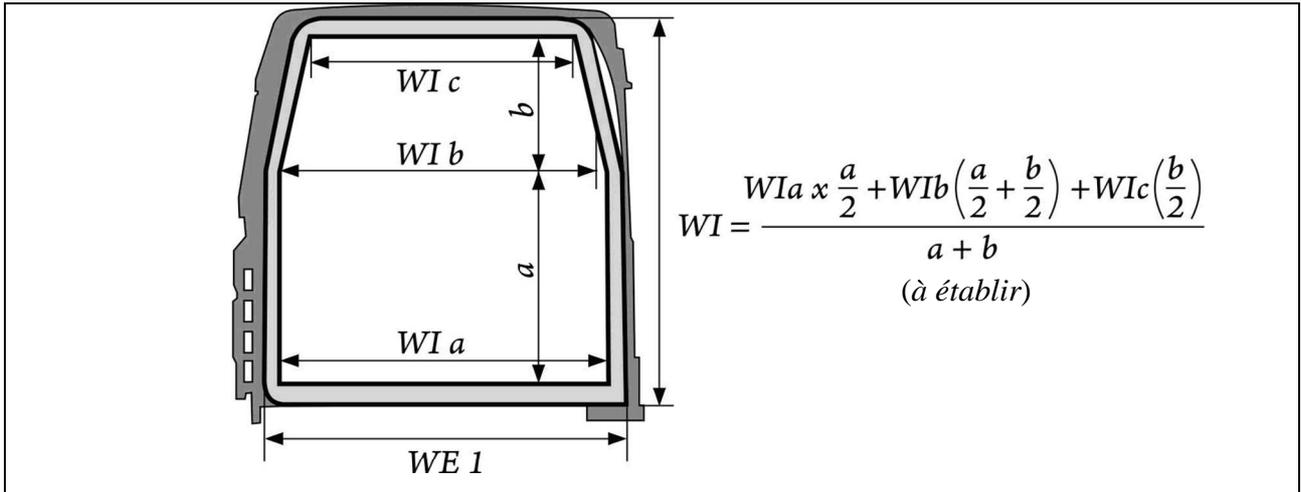
5. Le WP.11 a décidé d'attendre les résultats du Groupe de projet 413 du Comité technique 113 (TC113) du Comité européen de normalisation (CEN), qui étudie actuellement la question en vue de l'élaboration d'une norme CEN.

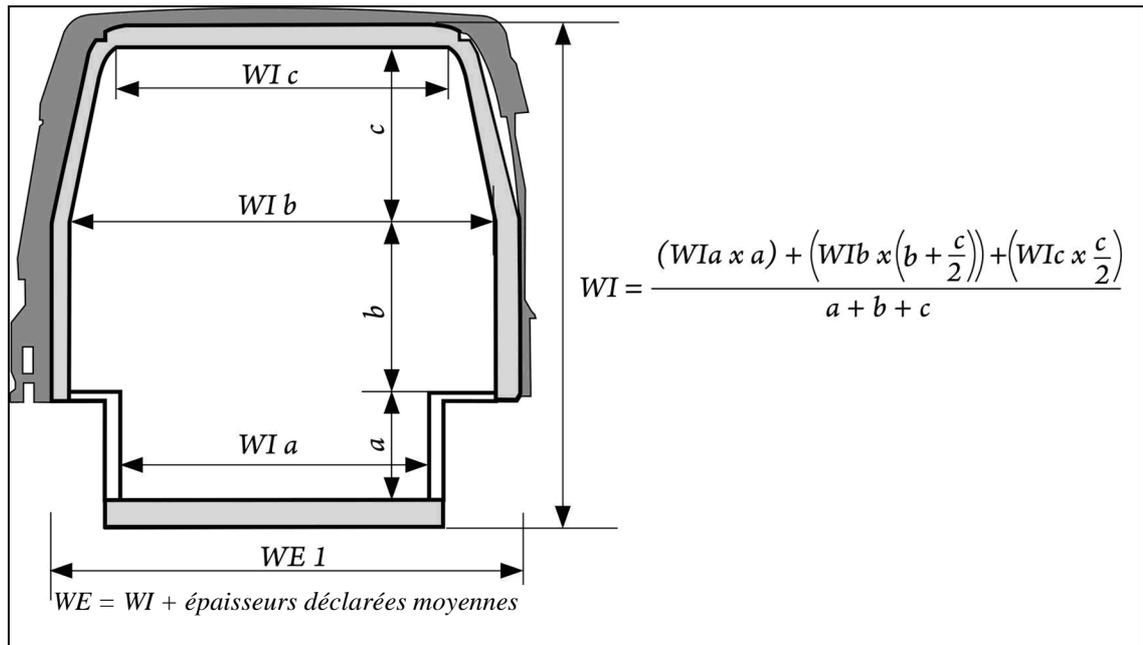


Modification proposée

6. Pour mesurer la surface extérieure et la surface intérieure, il est proposé d'appliquer la méthode mise au point par le Groupe de projet 413 pour le Comité technique 113, qui repose sur l'épaisseur de l'isolant déclarée par le fabricant et un calcul de contrôle.







7. Il est proposé d'ajouter le texte suivant après le paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1:

«Pour les fourgons isothermes, la surface extérieure devrait être considérée comme les dimensions intérieures plus l'épaisseur de l'isolant déclarée. Les formes intrinsèques du contour ne sont pas prises en compte et les décrochements pour passage des roues sont soustraits du calcul final.

$$WI = \frac{(WIa \times a) + \left(WIb \times \left(b + \frac{c}{2}\right)\right) + \left(WIc \times \frac{c}{2}\right)}{a + b + c}$$

$WE = WI + \text{épaisseurs déclarées moyennes}$

où:

WIa est la largeur intérieure entre les décrochements pour passage des roues

WIb est la largeur intérieure au-dessus des décrochements pour passage des roues

WIc est la largeur intérieure du toit

a est la hauteur intérieure des décrochements pour passage des roues

b est la hauteur intérieure au-dessus des décrochements pour passage des roues

c est la hauteur intérieure au-dessus des décrochements pour passage des roues à l'endroit où la largeur de la paroi commence à diminuer.

$$l_i = \frac{l_i \text{ arrière} + l_i \text{ avant}}{2}$$

l_i est la longueur intérieure

l_e est la longueur extérieure

$l_{\text{arrière}}$ est la longueur intérieure devant

l_{avant} est la longueur intérieure derrière.».

8. Pour des raisons de conformité, l'épaisseur déclarée moyenne (en mm) doit être supérieure à 25 divisé par le coefficient K mesuré, à moins qu'il ne puisse être prouvé que l'isolant utilisé est de qualité supérieure.

Épaisseur de l'isolant (en mm) $< 25/K$.

Il est proposé que les diagrammes soient ajoutés au manuel afin d'apporter des précisions supplémentaires.

Incidence

9. 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.

10. La présente proposition vise à garantir la cohérence des mesures effectuées sur les fourgons par différents ingénieurs et différentes stations d'essai, et, par conséquent, à éviter l'obtention de résultats d'essai peu réalistes. Les fabricants et les monteurs de caisse auraient ainsi l'assurance que la valeur du coefficient K ne dépend pas de la station d'essai ou de la personne effectuant l'essai.
