

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

23 August 2018

Français

**Groupe de travail des transports des denrées périssables**

Soixante quatorzième session

Genève, 8-12 octobre 2018

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP:****Nouvelles propositions****Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes****Communication de la France***Résumé***Résumé analytique :**

Les modèles de procès-verbaux d'essais n<sup>os</sup> 1A et 1B, qui définissent les spécifications de, respectivement, l'engin (engins autres que les citernes destinées aux transports de liquides alimentaires) et des engins-citernes destinés aux transports de liquides, n'imposent par les spécificités minimales qui définissent les mousses utilisées dans l'isolation des engins.

Sachant que l'introduction des nouvelles mousses isolantes concerne tout autant les nouveaux prototypes d'engins que ceux qui bénéficient d'un rapport d'essais n<sup>os</sup> 2A et 2B, il s'agit de maîtriser le type de l'engin par l'ajout de spécifications minimales des mousses isolantes utilisées dans les engins.

**Mesure à prendre :**

Apporter la modification proposée ci-après dans les modèles de procès-verbaux d'essais n<sup>os</sup> 1A et 1B.

**Documents connexes :**

Aucun.

## **Introduction**

1. Les modèles de rapports d'essais n<sup>os</sup> 1A et 1B de l'ATP contiennent des prescriptions rigoureuses en ce qui concerne la définition des dimensions de l'engin soumis à la mesure du coefficient global de transmission thermique. Toutefois ces modèles n'imposent pas de spécifications minimales sur les propriétés physiques intrinsèques de la mousse isolante utilisée pour la construction des parois de la caisse ou des citernes.
2. La qualité isolante des parois de la caisse ou des citernes est fortement liée à celle de la mousse isolante employée, qu'elle soit issue de panneaux préfabriqués en série ou injectée.
3. Certains constructeurs de caisse ou de citernes souhaitent pouvoir exploiter de nouvelles mousses isolantes sur tout ou partie d'engins possédant un rapport d'essai pour la mesure du coefficient global de transmission thermique.
4. C'est pourquoi les experts français proposent dans le présent document de préciser les dispositions de l'ATP relatives à l'enregistrement des spécifications de la mousse isolante visant à maîtriser la constitution d'un engin.
5. La modification proposée ci-après est fondée sur le texte français de l'ATP tel que modifié au 6 janvier 2018.

## **I. Proposition N° 2**

6. Dans les modèles de procès-verbaux d'essais n<sup>os</sup> 1A, remplacer le 4<sup>ème</sup> renvoi en bas de la page 46 par « Nature et épaisseur des matériaux constituant les parois de la caisse, de l'intérieur vers l'extérieur, mode de construction, etc. et indiquer la densité et la conductivité thermique  $\lambda$  de la mousse isolante utilisée. ».
7. Dans les modèles de procès-verbaux d'essais n<sup>os</sup> 1B, remplacer le 4<sup>ème</sup> renvoi en bas de la page 48 par « Nature et épaisseur des matériaux constituant les parois de la citerne, de l'intérieur vers l'extérieur, mode de construction, etc. et indiquer la densité et la conductivité thermique  $\lambda$  de la mousse isolante utilisée. ».

## **II. Justification**

8. La définition du type dont les principales caractéristiques thermiques reposent sur les propriétés intrinsèques de l'isolant employé doit être inscrit dans les rapports d'essais n<sup>os</sup> 1A et 1B qui accompagnent ceux dévolus à l'estimation du coefficient global de transmission thermique n<sup>os</sup> 2A et 2B.

## **III. Coûts**

9. Il n'y a pas de coûts supplémentaires à prévoir pour les stations d'essais officielles ATP ni même pour les constructeurs qui doivent disposer des paramètres additionnels demandés par la présente proposition s'ils maîtrisent leur production.

## **IV. Faisabilité**

10. Pas de contrainte supplémentaire pour les stations d'essais officielles ATP.

## V. Applicabilité

11. Aucun problème n'est à prévoir en ce qui concerne l'application des modifications proposées aux modèles de procès-verbaux d'essais n<sup>os</sup> 1A et 1B de l'ATP.
-