

5052H 706/2

5442

(1942-44, 52-53,
66, 69, 70, 74)

TRANSPORT DE CERTAINES DENREES ET PRODUITS ALIMENTAIRES PERISSABLES PAR VEHICULES
ROUTIERS OU WAGONS OU CONTAINERS ISOTHERMES REFRIGERANTS OU FRIGORIFIQUES.

TRANSPORT DE CERTAINES DENREES ET PRODUITS ALIMENTAIRES
PERISSABLES PAR VEHICULES ROUTIERS OU WAGONS OU CONTAINERS
ISOTHERMES REFRIGERANTS OU FRIGORIFIQUES.

Arrêté	27. 7.42 (J.O. 9. 8.42)
Instruction	27. 7.42 (J.O. 9. 8.42)
Arrêté	1. 4.43 (J.O. 4. 4.43)
Instruction	1. 4.43 (J.O. 19. 4.43)
Instruction	19. 7.44 (J.O. 19. 7.44)
Arrêté + Instruction	10.12.52 (J.O. 20.12.52)
Arrêté	20. 3.53 (J.O. 25. 3.53)
Instruction	21. 3.66 (J.O. 17. 4.66)
Arrêté	6. 2.69 (J.O. 7. 2.69)
Arrêté	12. 3.70 (J.O. 18. 3.70)
Arrêté	1. 2.74 (J.O. 20. 3.74)

c.f. 921 - Représentation de la S.N.CF.
à la Commission chargée de déterminer
les règles en matières de transport de
denrées périssables.-----

Que les ressources personnelles du conjoint survivant, appréciées à la date du décès du chef d'exploitation dans les conditions fixées par le décret n° 64-300 du 1^{er} avril 1964, ne dépassent pas le montant annuel du salaire minimum de croissance (S. M. I. C.) au 1^{er} janvier de l'année au cours de laquelle est survenu le décès.

Le montant annuel du S. M. I. C. est calculé sur la base de 2.080 fois le taux horaire du S. M. I. C.

Article 34-2.

La retraite de réversion visée au deuxième alinéa de l'article 1122-1 du code rural est allouée, dès l'âge de cinquante-cinq ans, aux conjoints survivants des membres de la famille du chef d'exploitation, sous réserve que les conditions prévues à l'article 34-1 ci-dessus, relatives à la durée du mariage ainsi qu'au montant des ressources personnelles du requérant, soient remplies.

Article 34-3.

L'entrée en jouissance des retraites de réversion prévues aux articles 34-1 et 34-2 est fixée, soit au lendemain du décès de l'assuré si la demande est présentée dans le délai d'un an, soit au premier jour du mois suivant la date de réception de la demande; cette date ne peut, toutefois, être antérieure au cinquante-cinquième anniversaire du requérant.

Art. 2. — Les dispositions des articles 34-1 et 34-2 du décret n° 55-753 du 31 mai 1955 prennent effet au 1^{er} janvier 1973 pour les conjoints survivants d'exploitants agricoles et au 1^{er} juillet 1973 pour les conjoints survivants de membres de la famille du chef d'exploitation.

Elles sont, sur demande des intéressés, applicables aux conjoints survivants d'assurés décédés soit avant le 1^{er} janvier 1973 soit avant le 1^{er} juillet 1973. Dans ces cas, l'entrée en jouissance de la retraite de réversion est fixée à compter du premier jour du mois suivant le cinquante-cinquième anniversaire du requérant et au plus tôt à compter de l'une ou l'autre des dates précitées si toutes les conditions sont remplies et si la demande est déposée dans le délai d'un an suivant la date de publication du présent décret.

Pour les conjoints survivants d'assurés décédés entre le 1^{er} janvier 1973 ou le 1^{er} juillet 1973 et la date de publication du présent décret, l'entrée en jouissance de la retraite de réversion est fixée soit au lendemain du décès de l'assuré si la demande est présentée dans le délai d'un an à compter de la date de publication des présentes dispositions, soit au premier jour du mois suivant la date de réception de la demande; cette date ne peut toutefois être antérieure au cinquante-cinquième anniversaire du requérant.

Les ressources des conjoints survivants visés aux deux alinéas précédents du présent article sont appréciées à la date de la demande de retraite de réversion en négligeant les avantages de réversion acquis du chef du conjoint décédé; le plafond de ressources applicable est celui en vigueur au premier janvier de l'année où cette demande a été formulée.

Art. 3. — Le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'agriculture et du développement rural, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 mars 1974.

PIERRE MESSMER.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'agriculture et du développement rural,
RAYMOND MARCELLIN.

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,
MICHEL PONIATOWSKI.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre
de l'économie et des finances, chargé du budget,
HENRI TORRE.

Réglementation des conditions d'hygiène relatives au transport de denrées périssables.

Le ministre de l'agriculture et du développement rural, le ministre du développement industriel et scientifique, le ministre des transports et le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports,

Vu l'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique, modifiée par la loi n° 47-587 du 4 avril 1947;

Vu le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers;

Vu le décret n° 64-949 du 9 septembre 1964 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 1^{er} août 1905;

Vu le décret n° 67-295 du 31 mars 1967 portant règlement d'administration publique pour les articles 258, 259 et 262 du code rural relatif au fonctionnement de l'inspection sanitaire et qualitative des animaux vivants et des denrées animales ou d'origine animale;

Vu le décret n° 71-636 du 21 juillet 1971 pris pour l'application des articles 258, 259 et 262 du code rural et relatif à l'inspection sanitaire et qualitative des animaux vivants et des denrées animales ou d'origine animale.

Vu les arrêtés du 10 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 20 mars 1953, et du 12 décembre 1958 relatifs à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers isothermes, réfrigérants ou frigorifiques;

Vu l'arrêté du 6 février 1969, complété par l'arrêté du 12 mars 1970, relatif à la procédure d'agrément des véhicules de transport sous température dirigée,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les prescriptions édictées au présent arrêté visent les conditions de transport terrestre, quel qu'en soit le but :

1^o Des denrées périssables animales ou d'origine animale visées à l'article 1^{er} du décret n° 71-636 du 21 juillet 1971 qu'elles soient à l'état frais, congelé ou surgelé, notamment :

Les viandes, c'est-à-dire toutes les parties d'animaux de boucherie, de volailles, des lapins et du gibier, susceptibles d'être livrées au public en vue de la consommation;

Les poissons, mollusques et crustacés à l'état vivant ou non;

Le lait et les œufs;

Les produits transformés d'origine animale, et notamment les produits laitiers, les ovoproduits et les produits de charcuterie;

2^o Des denrées d'origine végétale surgelées.

TITRE I^{er}

Dispositions relatives à l'installation et à l'utilisation des engins de transport.

Art. 2. — Les denrées désignées ci-dessus doivent être présentées en vue de leur transport sous un des états et dans les conditions de température maximales fixées à l'annexe I du présent texte. Lesdites conditions doivent être maintenues pendant toute la durée du transport.

Art. 3. — Les engins de transport utilisés (wagons, camions, remorques, semi-remorques, conteneurs) doivent être réfrigérants, frigorifiques ou, le cas échéant, calorifiques.

Toutefois, l'utilisation d'engins isothermes ou non peut être autorisée selon les modalités prévues à l'annexe I précitée.

Ne peuvent être désignés comme engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques que les engins qui répondent aux définitions ci-après et satisfont aux normes énoncées à l'annexe II au présent arrêté :

L'engin isotherme est un engin dont la caisse est construite avec des parois isolantes y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse sans utilisation d'une source de froid ou de chaleur;

L'engin réfrigérant est un engin isotherme qui, à l'aide d'une source de froid autre qu'un équipement mécanique ou à absorption, permet d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir conformément aux conditions imposées;

L'engin frigorifique est un engin isotherme muni d'un dispositif de production de froid (équipement mécanique ou à absorption), individuel ou collectif pour plusieurs engins de transport, qui permet d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir conformément aux conditions imposées;

L'engin calorifique est un engin isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir conformément aux conditions imposées.

Art. 4. — Les méthodes d'essai et de contrôle qui seront appliquées aux engins de transport isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques, les conditions d'attribution et les modèles des certificats d'agrément ou d'attestation délivrés par l'administration, les marques d'identification à apposer sur ces engins et la nature des documents qui doivent les accompagner au cours de leur déplacement sont précisées à l'annexe II (1).

Art. 5. — Le refroidissement des conteneurs ou des parties des véhicules routiers et des wagons, destinés au transport des denrées mentionnées à l'article 1^{er}, doit être effectué dès avant le chargement lorsque la température extérieure peut être la cause d'une variation de température nuisible à la bonne conservation des denrées.

Pour les mêmes raisons, toutes précautions doivent être prises de façon que les opérations de chargement des engins de transport se déroulent avec le maximum de célérité et sans variation de température nuisible à la qualité des denrées.

Art. 6. — La partie des engins de transport destinée à recevoir les denrées énumérées à l'article 1^{er} (§ 1^{er}) doit être libre d'aménagements et d'accessoires sans rapport avec le chargement des denrées visées au présent arrêté et, dans le cas des véhicules routiers, sans communication avec la cabine du conducteur.

La partie définie ci-dessus doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) Les parois intérieures, y compris le plancher et le plafond, doivent être fabriquées à l'aide de matériaux résistant à la corrosion, imperméables, imputrescibles, faciles à nettoyer, laver et désinfecter;

b) Les parois intérieures doivent être dépourvues d'aspérités à l'exception de celles qui sont nécessitées par l'équipement et les dispositifs de fixation du chargement. Ces dispositifs doivent être faciles à nettoyer, laver et désinfecter;

c) Les matériaux de tous ordres susceptibles d'entrer en contact avec les denrées transportées doivent être conformes aux dispositions légales et réglementaires et incapables d'altérer ces denrées ou de leur communiquer des propriétés nocives ou anormales;

d) L'ensemble des dispositifs concernant la fermeture des engins, la ventilation et l'aération, lorsque celle-ci est nécessaire, doivent permettre le transport des denrées à l'abri de toute souillure;

e) Des appareils placés de façon apparente doivent permettre d'apprécier la température d'ambiance à laquelle sont soumises les denrées surgelées, congelées ou réfrigérées, transportées dans les conditions prévues à l'annexe I. Un arrêté fixera ultérieurement les modalités d'application de cette disposition.

Art. 7. — Les engins affectés au transport des denrées mentionnées à l'article 1^{er} ne doivent pas servir à d'autres usages. Toutefois :

1. Après ou avant l'acheminement des denrées, le transport d'un autre fret est autorisé, sous réserve qu'il ne s'agisse ni de personnes, ni d'animaux, ni de produits susceptibles d'altérer, d'une part, les denrées, notamment par émanations, pollutions ou apports toxiques et, d'autre part, les revêtements intérieurs des engins, par action corrosive.

2. Des denrées alimentaires peuvent être transportées simultanément sous réserve que les températures de transport de chaque denrée fixées à l'annexe I soient compatibles entre elles et qu'aucune de ces denrées ne puisse être la cause de modification ou d'altération des autres denrées, en particulier par des odeurs, poussières, souillures, parcelles organiques ou minérales. Au cas où les effets précités risquent de se produire, les denrées visées au présent arrêté doivent être isolées de façon à satisfaire aux dispositions indiquées à l'article 6 (§§ a, b et c).

(1) Les modèles des certificats d'agrément ou d'attestation délivrés par l'administration ainsi que les modèles des procès-verbaux d'essai (n° 1 à 7) figurant aux appendices 3 et 5 de l'annexe II peuvent être consultés :

Soit à la direction des services vétérinaires du ministère de l'Agriculture et du développement rural, 5, rue Ernest-Renan, 92130 Issy-les-Moulineaux;

Soit à la direction des transports terrestres du ministère des transports, 244, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e);

Soit dans les services extérieurs, à l'adresse suivante : ministère de l'Agriculture (division Froid et industries agricoles), parc de Tourvoile, 92160 Antony.

Art. 8. — Les engins et le matériel utilisés pour le transport des denrées mentionnées à l'article 1^{er} doivent être constamment tenus en bon état de propreté, nettoyés et, si nécessaire, lavés et désinfectés avant leur chargement, et notamment à la suite d'un fret autorisé en vertu de l'article 7 (§ 1).

Art. 9. — Les prescriptions en vigueur réglementant les conditions d'hygiène relatives à l'exposition, la mise en vente des denrées périssables animales et d'origine animale destinées à la consommation humaine sont applicables au transport des denrées énumérées à l'article 1^{er} ci-dessus, dans les voitures boutiques affectées à la vente ambulante.

Ces véhicules doivent être construits, agencés et utilisés dans les conditions prévues aux articles 5, 6, 7 et 8 du présent arrêté.

En outre, un ou plusieurs compartiments de capacité suffisante doivent être installés dans lesdits véhicules et permettre l'entreposage et la vente des denrées dans des conditions de température convenables.

Art. 10. — Les voitures boutiques doivent être maintenues fermées pendant leurs déplacements et, d'une façon générale, en dehors de la vente, sauf pour les opérations habituelles d'entretien, de chargement et de déchargement. Elles peuvent toutefois rester ouvertes si elles sont remises dans des locaux eux-mêmes fermés, tenus propres et ne servant à l'exercice d'aucune activité susceptible de constituer une source d'insalubrité.

TITRE II

Dispositions relatives aux denrées transportées.

Art. 11. — Au cours des opérations de chargement et de déchargement, les denrées qui ne sont pas contenues dans un emballage résistant les enveloppant complètement ne doivent jamais être déposées à même le sol.

A l'intérieur des engins de transport, les denrées doivent être disposées de façon que la circulation de l'air soit convenablement assurée.

Toutes précautions doivent être prises pour que les denrées introduites dans les engins de transport ne soient pas en contact direct avec le plancher, lorsqu'elles ne sont pas contenues dans un emballage les enveloppant complètement, ni avec les agencements susceptibles de recouvrir celui-ci.

Art. 12. — Les carcasses de bovins, ovins, caprins, porcins, équidés, ainsi que les pièces de découpe telles que demi, creux, pan, quartier, sont transportées suspendues à des tringles ou des crochets, à l'exception des viandes congelées renfermées dans leur emballage d'origine.

Les autres pièces de viande qui ne peuvent être accrochées sont placées dans des récipients ou emballages ou sur des supports en matériau résistant faciles à nettoyer et à désinfecter.

Les abats sont placés dans des récipients en matériau imperméable, conforme à la réglementation en vigueur, faciles à nettoyer et à désinfecter, et réservés à ce seul usage.

Art. 13. — Les abats congelés, les viandes de volailles et de lapins à l'état frais ou congelé, les produits dérivés ou transformés d'origine animale, les petites pièces de gibiers congelés ou non, les produits de la mer et de l'eau douce congelés, à l'exception des sardines congelées en mer et destinées à la conserverie ainsi que les poissons de grande taille tels que les thons, sont disposés, conditionnés ou non, dans des récipients ou emballages résistants et tapissés intérieurement d'une enveloppe en matériau conforme à la réglementation en vigueur, assez grande pour être rabattue sur les denrées après remplissage. La solidité de cette enveloppe, dont le réemploi est interdit, doit être suffisante pour assurer une protection efficace des denrées au cours du transport et des manipulations.

Art. 14. — Les corps gras alimentaires, animaux ou d'origine animale autres que les beurres doivent être transportés dans les conditions prévues aux articles 3 à 9, à l'exception de ceux qui sont placés sous conditionnement ou emballages résistants et à fermetures jointives.

Art. 15. — 1^o Les poissons frais, les crustacés et mollusques d'origine aquatique, à l'exception de ceux qui sont présentés à la vente vivants ou congelés, sont transportés sous glace fondante de qualité alimentaire dans des récipients ou emballages satisfaisant aux prescriptions réglementaires.

2^o Les poissons vivants faisant l'objet d'un transport doivent être protégés contre toutes les causes de souillure ou d'infection, notamment contre celles qui sont susceptibles de provenir de l'eau ou des récipients.

3^o Les crustacés transportés vivants à l'air libre sont placés dans des emballages assurant une aération suffisante.

4^o Les huîtres, moules et autres coquillages, ainsi que les oursins et violets transportés à l'état vivant, doivent être disposés dans des emballages résistants et conçus de façon à assurer leur bonne conservation.

Art. 16. — Le lait et les produits laitiers, les œufs et les ovoproduits sont transportés dans les conditions prévues par l'annexe I du présent arrêté, sans préjudice des règlements en vigueur.

Les laits conditionnés en vue de leur vente, excepté les laits contenus dans des bidons, les beurres, les crèmes fraîches ou congelées, les glaces et crèmes glacées, les fromages frais et les yaourts, les ovoproduits réfrigérés ou congelés sont transportés selon les dispositions prévues aux articles 5 à 11 et à l'annexe I du présent texte.

Les fromages à pâte molle, à pâte persillée, à pâte pressée ou cuite sont transportés dans des engins installés conformément aux dispositions de l'article 6, à moins que ces denrées ne soient placées sous conditionnement ou emballages résistants, imperméables et clos, ainsi que dans les conditions de température prévues à l'annexe I du présent texte.

Art. 17. — Pour des envois d'un poids total de moins de 200 kg net, les dispositions prévues à l'article 3 du présent arrêté pourront ne pas être satisfaites à condition que chaque colis soit présenté sous emballage unitaire assurant la protection hygiénique des denrées et permettant de maintenir les denrées jusqu'à leur destination à la température mentionnée à l'annexe I.

Des dérogations permanentes ou occasionnelles quant au poids ci-dessus mentionné pourront, pour des transports spéciaux, être accordées par décision ministérielle.

Art. 18. — Les denrées transportées visées au présent titre demeurent soumises aux dispositions de la législation en matière de répression des fraudes et au contrôle exercé par les agents habilités en cette matière.

TITRE III

Vérification de conformité des engins de transport.

Art. 19. — Les engins de transport définis à l'article 3 doivent être soumis avant leur mise en service à un examen destiné à vérifier que les prescriptions du présent arrêté sont observées, et notamment qu'ils sont aptes à acheminer les denrées dans les conditions de température prévues à l'annexe I.

Dans ce but une demande est adressée par les propriétaires des engins soit au ministère des transports (direction des transports terrestres) pour les wagons, soit au directeur départemental de l'équipement (service des transports) du département d'immatriculation en ce qui concerne les véhicules routiers ou du siège social de l'entreprise en ce qui concerne les conteneurs.

Art. 20. — Le ministre des transports et le ministre de l'agriculture et du développement rural délivrent, après avis d'une commission nationale de réception, les certificats d'agrément visés à l'article 4 pour les wagons et les grands conteneurs des types ISO et assimilés.

Le préfet de région délivre les certificats d'agrément des autres engins, après examen de ceux-ci par une commission départementale de réception et avis d'une commission régionale d'experts.

Des attestations du modèle défini à l'annexe II peuvent être délivrées dans les mêmes conditions pour les engins circulant en trafic international.

Art. 21. — Les commissions visées à l'article précédent comprennent :

Un représentant du ministère des transports qui en assure la présidence ;

Deux représentants du ministère de l'agriculture et du développement rural, dont un de la direction des services vétérinaires.

En outre, dans les commissions nationales et régionales :

Un représentant du ministère du développement industriel et scientifique.

La commission nationale de réception peut être complétée, à titre consultatif, par des experts représentant les stations d'essai, les transporteurs et les professions intéressées.

Art. 22. — Les agréments accordés aux engins de transport ont trait, d'une part, à leur qualification (isotherme, réfrigérant, frigorifique, calorifique), d'autre part, pour ce qui est des denrées visées à l'article 1^{er} (§ 1^{er}), à leurs caractéristiques d'ordre sanitaire qui doivent faire l'objet tous les trois ans d'un examen par la direction départementale des services vétérinaires qui en mentionne les résultats sur le certificat d'agrément.

Avant l'expiration de la période susmentionnée, il appartient au propriétaire de solliciter l'intervention du directeur des services vétérinaires du département concerné en précisant l'endroit où le véhicule serait présenté à la visite. Un accusé de réception sera délivré par ladite direction pour confirmer le dépôt de la demande de visite.

Sous réserve des dispositions précédentes, la durée de la validité du certificat d'agrément est fixée à six ans et peut être prorogée selon les dispositions prévues à l'annexe II.

Art. 23. — Les voitures boutiques et les engins utilisés pour le transport des denrées périssables relevant de l'article 1^{er} ci-dessus (§ 1^{er}), qui n'ont pas à être dotés d'une isolation thermique dans les conditions prévues au présent arrêté, doivent, avant leur mise en service, faire l'objet d'une visite sanitaire. Celle-ci est sollicitée auprès du préfet (direction des services vétérinaires) du département d'immatriculation.

Un certificat d'agrément sanitaire d'une validité de deux ans renouvelable est délivré par le préfet, sur proposition du directeur départemental des services vétérinaires.

TITRE IV

Contrôle. — Sanctions.

Art. 24. — Avant l'exécution d'un transport des denrées visées à l'article 1^{er} ci-dessus, l'expéditeur ou son mandataire doit indiquer sur la lettre de voiture, ou le document de bord en tenant lieu, qu'il établit, la désignation exacte des denrées à transporter, ainsi que leur état (surgelé, congelé, réfrigéré ou non réfrigéré).

Lorsque le document de bord visé à l'alinéa précédent n'accompagne pas les denrées durant leur transport, le transporteur routier ou son mandataire doit mentionner ces indications sur la feuille de route ou le récépissé d'expédition.

Dans le cas de transports par route pour compte propre, définis à l'article 23 (1^{er}, 2^o, 3^o, 4^o, 5^o et 6^o) du décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié, ces mêmes indications doivent être portées sur un document commercial courant tel que bon d'enlèvement, bon de livraison, facture, etc., qui accompagne les denrées.

Le document requis aux alinéas qui précèdent doit être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Art. 25. — A titre transitoire et durant une période de trois ans à dater de la publication du présent arrêté, les véhicules ne satisfaisant pas aux prescriptions de l'article 3 pourront être maintenus en service :

a) Sur des distances n'excédant pas 150 km pour les transports de denrées faisant l'objet des paragraphes 13, 16, 18, 20, 21 et 22 de l'annexe I ci-après ;

b) Sur des distances n'excédant pas 40 km pour les transports par route des produits de la pêche faisant l'objet du paragraphe 4 de l'annexe I ci-après et à condition que le transport se fasse sans rupture de charge entre le port de débarquement et l'établissement de transformation.

Art. 26. — Sous réserve des dispositions qui peuvent être fixées, en application des conventions ou des accords internationaux ou intracommunautaires auxquels la France donne son adhésion, les dispositions du présent arrêté sont applicables aux véhicules et engins de transport étrangers, à l'exception de ceux qui ne font que transiter à travers le territoire national, sans y effectuer aucune opération de chargement ou de déchargement.

Art. 27. — Les infractions aux dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus relèvent des peines prévues par l'ordonnance n° 45-1464 du 30 juin 1945, modifiée par la loi n° 47-587 du 4 avril 1947.

Nonobstant les pénalités prévues pour les infractions aux prescriptions des textes en vigueur en matière de répression des fraudes, les infractions aux prescriptions des articles ci-dessus, lorsqu'elles se rapportent aux denrées visées à l'article 1^{er} (§ 1^{er}), relèvent des peines prévues par l'article 26 du décret n° 71-636 du 21 juillet 1971.

Les infractions se rapportant aux denrées d'origine végétale surgelées relèvent des peines prévues par la loi du 1^{er} août 1905 modifiée et les décrets pris pour son exécution.

Art. 28. — Les arrêtés ministériels des 10 décembre 1952, 12 décembre 1958, 6 février 1969 et 12 mars 1970 sont abrogés.

Art. 29. — Le directeur des transports terrestres au ministère des transports, le directeur de la construction mécanique et électrique et de l'électronique au ministère du développement industriel et scientifique, le directeur général de l'administration et du financement (service de la répression des fraudes et du contrôle de la qualité), le directeur de l'aménagement rural et des structures et le directeur des services vétérinaires au ministère de l'agriculture et du développement rural sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} février 1974.

Le ministre de l'agriculture et du développement rural,
JACQUES CHIRAC.

Le ministre du développement industriel et scientifique,
JEAN CHARBONNEL.

Le ministre des transports,
YVES GUÉNA.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports,
PIERRE BILLECOQ.

ANNEXE I

DENRÉES AU MOMENT DE LA PRISE EN CHARGE			CLASSES de l'engin de transport (*).	DISTANCE en deçà de laquelle est autorisé l'emploi d'un engin de transport autre que réfrigérant ou frigorifique.	
État.	Nature.	Température maximale des denrées.		Sans isolation thermique.	Isotherme.
Congelés (1).	1. Toutes denrées surgelées au sens du décret n° 64-949 du 9 septembre 1964.....	- 18 °C	CF		
	2. Glaces et crèmes glacées.....	- 20 °C	CF		
	3. Organes pour opothérapie.....	- 18 °C	CF		
	4. Produits de la pêche.....	- 18 °C	CF		
	5. Viandes	- 10 °C	BCEF		100 km
	6. Ovoproduits, abats, issues, lapins, volailles et gibiers	- 12 °C	CF		100 km
	7. Beurres, graisses alimentaires, y compris la crème destinée à la beurrerie (3).....	- 14 °C	CF		100 km
	8. Autres denrées congelées, à l'exception des denrées visées aux paragraphes 1, 2, 3, 4.....	- 10 °C	BCEF		100 km
Réfrigérés (2).	9. Poissons frais (sous glace), crustacés et mollusques (autres que vivants).....	2 °C	ABCD	80 km	Toutes distances.
	10. Plats cuisinés et préparations culinaires (4), crèmes pâtisseries, pâtisseries fraîches, entremets, ovoproduits	3 °C	ABCD		
	11. Viandes et produits de charcuterie conditionnés en unités de vente au consommateur.....	3 °C (5)	ABCD		
	12. Abats	3 °C (5)	ABCD	80 km (**)	80 km (**)
	13. Volailles, lapins, gibiers.....	4 °C (5)	ABCD	80 km (**)	80 km (**)
	14. Laits non stérilisés crus ou pasteurisés, laits fermentés, crème fraîche, fromages frais, laits gélifiés	4 °C (6)	ABCD	80 km (**)	(8)
	15. Laits destinés à l'industrie.....	6 °C (7)	ABCD	80 km (**)	(8)
	16. Produits de charcuterie (à l'exclusion des produits stabilisés par salaisons, fumage, séchage ou stérilisation)	6 °C	ABCD	80 km (**)	80 km
	17. Œufs en coquilles réfrigérés.....	6 °C	ABCD		Toutes distances du 1 ^{er} novembre au 31 mars.
	18. Beurre, fromages à pâte molle, à pâte persillée....	6 °C	ABCD	80 km (**)	Toutes distances du 1 ^{er} novembre au 31 mars.
Sans réfrigération préalable.	19. Viandes	7 °C	ABCD	80 km (**)	80 km
	20. Matières grasses d'origine animale non stabilisées autres que le beurre (9).....	10 °C	ABCD	80 km	Toutes distances du 1 ^{er} novembre au 31 mars.
	21. Fromages à pâte pressée ou cuite.....	10 °C	ABC	80 km	Toutes distances.
	22. Viandes (10).....		ABCD	80 km (**)	80 km (**)
	23. Volailles, lapins (10), gibiers.....		ABCD	80 km (**)	80 km (**)

(*) Engins réfrigérants, frigorifiques ou éventuellement calorifiques pour les denrées transportées à température positive.

(**) Si les denrées sont acheminées vers un récepteur unique sans rupture de charge.

(1) Etat congelé : la température de la denrée indiquée est la température maximale sans limite inférieure.

(2) Etat réfrigéré : la température de la denrée doit être comprise entre la température maximale indiquée et celle de la température de la congélation commençante de la denrée.

(3) Les beurres et les matières grasses d'origine animale non stabilisées destinés à être transformés ou conditionnés peuvent être transportés dans les conditions prescrites au n° 18.

(4) Les plats cuisinés peuvent également être transportés dans des récipients conformes aux prescriptions réglementaires assurant le maintien d'une température égale ou supérieure à + 65 °C.

(5) La température de 6 °C est provisoirement tolérée dans la limite de 80 km avec rupture de charge.

(6) La température de 8 °C est provisoirement tolérée dans la limite de 80 km avec rupture de charge.

(7) La température de 10 °C est provisoirement tolérée dans la limite de 80 km avec rupture de charge.

(8) L'utilisation d'une citerne isotherme est autorisée toute l'année pour le transport du lait quelle que soit la distance.

(9) Les suifs et saindoux destinés à la transformation peuvent être transportés à l'état liquide (50° environ).

(10) Provenant d'abattoirs provisoirement non équipés d'installations frigorifiques. Au-delà de 80 km ces denrées doivent être réfrigérées au préalable.

ANNEXE II

Normes des engins spéciaux pour le transport des denrées périssables.

Les normes des engins définies à l'article 3 de l'arrêté sont les suivantes :

1. Engin isotherme :

Le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) de la caisse doit faire entrer l'engin dans l'une des deux catégories suivantes :

I_N Engin isotherme normal caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,6 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

I_R Engin isotherme renforcé caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

La définition du coefficient K et la méthode à utiliser pour le mesurer sont données à l'appendice 2 de la présente annexe.

2. Engin réfrigérant :

La source de froid (glace hydrique avec ou sans addition de sel ; glace carbonique avec ou sans réglage de sublimation ; gaz liquéfiés avec ou sans réglage d'évaporation ; plaques eutectiques amovibles ; plaques eutectiques fixes, etc.) doit permettre d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite pour une température extérieure moyenne de $+30 \text{ } ^\circ\text{C}$:

à $+7 \text{ } ^\circ\text{C}$ au plus pour la classe A ;

à $-10 \text{ } ^\circ\text{C}$ au plus pour la classe B ;

à $-20 \text{ } ^\circ\text{C}$ au plus pour la classe C,

en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Cet engin doit comporter un ou plusieurs compartiments, récipients, réservoirs ou emplacements (cas des dispositifs de fixation de plaques eutectiques, etc.) réservés à l'agent frigorigène.

Ces équipements doivent pouvoir être chargés ou rechargés de l'extérieur, ou encore (cas de plaques eutectiques) être régénérés par une action extérieure ; toutefois pourront être dispensés de l'obligation de chargement ou de rechargement de l'extérieur les équipements des petits engins circulant uniquement sur le territoire national.

Le coefficient K des engins des classes B et C doit obligatoirement être égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

3. Engin frigorifique :

Le dispositif de production de froid doit permettre, par une température moyenne extérieure de $+30 \text{ } ^\circ\text{C}$, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite de manière permanente de la façon suivante :

Pour les classes A, B et C à toute valeur pratiquement constante voulue θ_i , conformément aux normes définies ci-après pour les trois classes :

Classe A. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i puisse être choisi entre $+12 \text{ } ^\circ\text{C}$ et $0 \text{ } ^\circ\text{C}$ inclus.

Classe B. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i puisse être choisi entre $+12 \text{ } ^\circ\text{C}$ et $-10 \text{ } ^\circ\text{C}$ inclus.

Classe C. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i puisse être choisi entre $+12 \text{ } ^\circ\text{C}$ et $-20 \text{ } ^\circ\text{C}$ inclus.

Pour les classes D, E et F à une valeur fixe pratiquement constante θ_i , conformément aux normes définies ci-après pour les trois classes :

Classe D. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i soit compris entre $0 \text{ } ^\circ\text{C}$ et $+2 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Classe E. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i soit égal ou inférieur à $-10 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Classe F. — Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que θ_i soit égal ou inférieur à $-20 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Le coefficient K des engins des classes B, C, E et F doit être obligatoirement égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

4. Engin calorifique :

Le dispositif de production de chaleur doit permettre d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite à une valeur choisie pratiquement constante et non inférieure à $+12 \text{ } ^\circ\text{C}$, la température moyenne extérieure de la caisse étant celle indiquée ci-après pour les deux classes :

Classe A. — Engin calorifique, pour une température moyenne extérieure de $-10 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Classe B. — Engin calorifique, pour une température moyenne extérieure de $-20 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Le coefficient K des engins de la classe B doit être obligatoirement égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

5. Les méthodes utilisées pour déterminer la classe des engins réfrigérants, frigorifiques et calorifiques sont données à l'appendice 2 de la présente annexe.

6. Dispositions transitoires :

Le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) pourra, en ce qui concerne les engins réfrigérants et frigorifiques des classes B et C, déjà agréés à la date de parution du présent arrêté et jusqu'à ce qu'ils soient finalement retirés du service, être seulement égal ou inférieur à $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,6 \text{ Kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

Les normes fixées par l'arrêté du 10 décembre 1952 modifié demeurent valables pour les engins déjà en service à la date de parution du présent arrêté et circulant uniquement sur le territoire national.

APPENDICE 1

DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AUX NORMES DES ENGINS ISOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS, FRIGORIFIQUES OU CALORIFIQUES

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 29 et 49 de l'appendice 2 de la présente annexe, le contrôle de la conformité aux normes prescrites à la présente annexe aura lieu dans les stations d'essais désignées ou agréées par l'administration.

Il sera effectué :

- Avant la mise en service de l'engin ;
- Périodiquement au moins tous les six ans ;
- Chaque fois que l'administration le requiert.

2. Le contrôle des engins neufs construits en série d'après un type déterminé pourra s'effectuer par sondages portant sur 1 p. 100 au moins du nombre des engins de la série. Les engins ne seront pas considérés comme faisant partie de la même série qu'un engin de référence s'ils ne satisfont pas au moins aux conditions suivantes afin de s'assurer qu'ils sont conformes à l'engin de référence :

a) S'il s'agit d'engins isothermes, l'engin de référence pouvant être un engin isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique ;

L'isolation est comparable et, en particulier, l'isolant, l'épaisseur d'isolant et la technique d'isolation sont identiques ;

Les équipements intérieurs sont identiques ou simplifiés ;

Le nombre des portes et celui des trappes ou autres ouvertures sont égaux ou inférieurs ;

La surface intérieure de la caisse ne diffère pas de ± 20 p. 100 ;

b) S'il s'agit d'engins réfrigérants, l'engin de référence devant être un engin réfrigérant :

Les conditions mentionnées en a ci-dessus sont satisfaites ;

Les équipements de ventilation intérieure s'il en existe sont comparables ;

La source de froid est identique ;

La réserve de froid par unité de surface intérieure est supérieure ou égale ;

c) S'il s'agit d'engins frigorifiques, l'engin de référence devant être un engin frigorifique :

Les conditions mentionnées en a ci-dessus sont satisfaites ;

La puissance, au même régime de température de l'équipement frigorifique par unité de surface intérieure, est supérieure ou égale ;

d) S'il s'agit d'engins calorifiques, l'engin de référence devant être un engin calorifique :

Les conditions mentionnées en a ci-dessus sont satisfaites ;

La source de chaleur est identique ;

La puissance de l'équipement de chauffage par unité de surface intérieure est supérieure ou égale.

3. Les méthodes et procédures à utiliser pour le contrôle de la conformité des engins aux normes sont données à l'appendice 2 de la présente annexe.

4. Un certificat d'agrément et, éventuellement l'attestation de conformité aux normes exigée pour le trafic international, seront délivrés par l'administration sur des formules conformes aux modèles reproduits à l'appendice 3 de la présente annexe. Dans le cas de véhicules routiers, le certificat et le cas échéant l'attestation ou une photocopie de ces documents devront se trouver à bord du véhicule au cours du transport et être présentés à toute réquisition des agents qualifiés.

5. Des marques d'identification, indications et plaques de constructeur seront apposées sur les engins, conformément aux dispositions de l'appendice 4 de la présente annexe. Elles seront supprimées dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes fixées à la présente annexe.

APPENDICE 2

MÉTHODES ET PROCÉDURES A UTILISER POUR LA MESURE ET LE CONTRÔLE DE L'ISOTHERMIE ET DE L'EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS DE REFOUILLISSEMENT OU DE CHAUFFAGE DES ENGINs SPÉCIAUX POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSEABLES

A. — Définitions et généralités.

1. Coefficient K :

Le coefficient global de transmission thermique (coefficient K), qui caractérise l'isothermie des engins est défini par la relation suivante :

$$K = \frac{W}{S \cdot \Delta\theta}$$

où

W est la puissance thermique dépensée à l'intérieur de la caisse de surface moyenne S et nécessaire pour maintenir en régime permanent l'écart en valeur absolue $\Delta\theta$ entre les températures moyennes intérieure θ_i et extérieure θ_e , lorsque la température moyenne extérieure θ_e est constante.

2. La surface moyenne S de la caisse est la moyenne géométrique de la surface intérieure S_i et de la surface extérieure S_e de la caisse :

$$S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$$

La détermination des deux surfaces S_i et S_e est faite en tenant compte des singularités de structure de la caisse ou des irrégularités de la surface, telles qu'arrondis, décrochements pour passage des roues, etc., et il est fait mention de ces singularités ou irrégularités à la rubrique appropriée du procès-verbal d'essai prévu ci-après ; toutefois, si la caisse comporte un revêtement du type tôle ondulée, la surface à considérer est la surface droite de ce revêtement et non la surface développée.

3. Dans le cas de caisses parallélépipédiques, la température moyenne intérieure de la caisse (θ_i) est la moyenne arithmétique des températures mesurées à 10 cm des parois aux 14 points suivants :

- Aux huit angles intérieurs de la caisse ;
- Au centre des six faces intérieures de la caisse.

Si la forme de la caisse n'est pas parallélépipédique, la répartition des quatorze points de mesure est faite au mieux, compte tenu de la forme de la caisse.

4. Dans le cas de caisses parallélépipédiques, la température moyenne extérieure de la caisse (θ_e) est la moyenne arithmétique des températures mesurées à 10 cm des parois aux quatorze points suivants :

- Aux huit angles extérieurs de la caisse ;
- Au centre des six faces extérieures de la caisse.

Si la forme de la caisse n'est pas parallélépipédique, la répartition des quatorze points de mesure est faite au mieux, compte tenu de la forme de la caisse.

5. La température moyenne des parois de la caisse est, en régime permanent, la moyenne arithmétique de la température moyenne extérieure de la caisse et de la température moyenne intérieure de la caisse

$$\left(\frac{\theta_e + \theta_i}{2} \right)$$

6. Régime permanent :

Le régime est considéré permanent si les deux conditions suivantes sont satisfaites :

Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse pendant une période d'au moins douze heures ne subissent pas de fluctuations de plus de $\pm 0,5^\circ\text{C}$;

Les puissances thermiques moyennes mesurées sur des durées non inférieures à trois heures, au début et à la fin et pendant cette période d'au moins douze heures, diffèrent entre elles de moins de 3 p. 100.

B. — Isothermie des engins.

Modes opératoires pour mesurer le coefficient K

a) Engins autres que les citernes destinées aux transports de liquides alimentaires :

7. Le contrôle de l'isothermie de ces engins sera effectué en régime permanent soit par la méthode de refroidissement intérieur, soit par la méthode de chauffage intérieur. Dans les deux cas, l'engin sera placé, vide de tout chargement, dans une chambre isotherme.

8. Quelle que soit la méthode utilisée, la température moyenne de la chambre isotherme sera maintenue pendant toute la durée de l'essai, uniforme et constante à $\pm 0,5^\circ\text{C}$ près, à un niveau tel que l'écart de température existant entre l'intérieur de l'engin et la chambre isotherme soit d'au moins 20°C , la température moyenne des parois de la caisse étant maintenue à $+20^\circ\text{C}$ environ.

9. Lors de la détermination du coefficient global de transmission thermique (coefficient K) par la méthode de refroidissement intérieur, la température de rosée dans l'atmosphère de la chambre isotherme sera maintenue à $+25^\circ\text{C}$ avec un écart de $\pm 2^\circ\text{C}$. Pendant l'essai, tant par la méthode de refroidissement intérieur que par la méthode de chauffage intérieur, l'atmosphère de la chambre sera brassée continuellement de manière que la vitesse de passage de l'air, à 10 cm des parois, soit maintenue entre 1 et 2 mètres par seconde.

10. Lorsque la méthode de refroidissement intérieur sera utilisée, un ou plusieurs échangeurs de chaleur seront placés à l'intérieur de la caisse. La surface de ces échangeurs devra être telle que lorsqu'ils seront parcourus par un fluide dont la température n'est pas inférieure à 0°C , la température moyenne intérieure de la caisse restera inférieure à $+10^\circ\text{C}$ quand le régime permanent aura été établi. Lorsque la méthode de chauffage sera utilisée, on emploiera des dispositifs de chauffage électrique (résistance, etc.). Les échangeurs de chaleur ou les dispositifs de chauffage électrique seront équipés d'un dispositif de soufflage d'air d'un débit suffisant, pour que l'écart maximum entre les températures de deux quelconques des 14 points indiqués au paragraphe 3 du présent appendice n'excède pas 3°C quand le régime permanent aura été établi.

11. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.

12. Les appareils de production et de distribution du froid ou de la chaleur, de mesure de la puissance frigorifique ou calorifique échangée et de l'équivalent calorifique des ventilateurs de brassage de l'air seront mis en marche.

13. Lorsque le régime permanent aura été établi, l'écart maximal entre les températures aux points le plus chaud et le plus froid à l'extérieur de la caisse ne devra pas excéder 2°C .

14. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront mesurées chacune à un rythme qui ne doit pas être inférieur à 4 déterminations par heure.

15. L'essai se poursuivra aussi longtemps qu'il est nécessaire afin de s'assurer de la permanence du régime. Si toutes les déterminations ne sont pas automatiques et enregistrées, l'essai devra, en vue de vérifier la permanence du régime et d'effectuer les mesures définitives, être prolongé pendant une période de huit heures consécutives.

b) Engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires :

16. La méthode exposée ci-après ne s'applique qu'aux engins-citernes, à un ou plusieurs compartiments, destinés uniquement aux transports de liquides alimentaires tels que le lait. Chaque compartiment de ces citernes comporte au moins un trou d'homme et une tubulure de vidange ; lorsqu'il y a plusieurs compartiments, ils sont séparés les uns des autres par des cloisons verticales non isolées.

17. Le contrôle sera effectué en régime permanent par la méthode du chauffage intérieur de la citerne, placée vide de tout chargement dans une chambre isotherme.

18. Pendant toute la durée de l'essai, la température moyenne de la chambre isotherme devra être maintenue uniforme et constante à $\pm 0,5^\circ\text{C}$ près et être comprise dans l'intervalle de $+15$ à $+20^\circ\text{C}$; la température moyenne intérieure de la citerne sera maintenue entre $+45$ et $+50^\circ\text{C}$ en régime permanent, la température moyenne des parois de la citerne étant entre $+30$ et $+35^\circ\text{C}$.

L'essai pourra également être effectué à une température moyenne de la chambre isotherme comprise dans l'intervalle $+5^\circ\text{C}$ à $+10^\circ\text{C}$ de façon à obtenir comme par les autres engins une température moyenne de paroi de l'ordre de $+20^\circ\text{C}$.

19. L'atmosphère de la chambre sera brassée continuellement de manière que la vitesse de passage de l'air à 10 cm des parois soit maintenue entre 1 et 2 mètres par seconde.

20. Un échangeur de chaleur sera placé à l'intérieur de la citerne. Si celle-ci comporte plusieurs compartiments, un échangeur de chaleur sera placé dans chaque compartiment. Ces échangeurs comporteront des résistances électriques et un ventilateur d'un débit suffisant pour que l'écart de température entre les températures maximale et minimale à l'intérieur de chacun des compartiments n'excède pas 3°C lorsque le régime permanent aura été établi. Si la citerne

comporte plusieurs compartiments, la température moyenne du compartiment le plus froid ne devra pas différer de plus de 2 °C de la température moyenne du compartiment le plus chaud, les températures étant mesurées comme indiqué au paragraphe 21 du présent appendice.

21. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la citerne à 10 cm des parois de la façon suivante :

a) Si la citerne ne comporte qu'un seul compartiment, les points de mesure seront :

Les quatre extrémités de deux diamètres rectangulaires, l'un horizontal, l'autre vertical à proximité de chacun des deux fonds ;

Les quatre extrémités de deux diamètres rectangulaires, inclinés à 45° sur l'horizontale, dans le plan axial de la citerne ;

Le centre des deux fonds.

b) Si la citerne comporte plusieurs compartiments, la répartition sera la suivante :

Pour chacun des deux compartiments d'extrémité :

Les extrémités d'un diamètre horizontal à proximité du fond et les extrémités d'un diamètre vertical à proximité de la cloison mitoyenne ;

Le centre du fond,

et, pour chacun des autres compartiments, au minimum :

Les extrémités d'un diamètre incliné à 45° sur l'horizontale dans le voisinage de l'une des cloisons et les extrémités d'un diamètre perpendiculaire au précédent et à proximité de l'autre cloison.

La température moyenne intérieure et la température moyenne extérieure pour la citerne seront la moyenne arithmétique de toutes les déterminations faites respectivement à l'intérieur et à l'extérieur. Pour les citernes à plusieurs compartiments, la température moyenne intérieure de chaque compartiment sera la moyenne arithmétique des déterminations relatives au compartiment, ces déterminations étant au minimum de quatre.

Lorsqu'il y a plusieurs compartiments, la température moyenne intérieure de la citerne sera définie, de préférence, comme la moyenne des températures intérieures de chaque compartiment, θ_{in} , pondérée par rapport aux surfaces d'échanges de ceux-ci avec l'extérieur, par la formule :

$$\left(\theta_i = \frac{\sum S_n \theta_{in}}{\sum S_n} \right)$$

22. Les appareils de chauffage et de brassage de l'air, de mesure de la puissance thermique échangée et de l'équivalent calorifique des ventilateurs de brassage de l'air seront mis en service.

23. Lorsque le régime permanent aura été établi, l'écart maximal entre les températures aux points le plus chaud et le plus froid à l'extérieur de la citerne ne devra pas excéder 2 °C.

24. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la citerne seront mesurées chacune à un rythme qui ne devra pas être inférieur à quatre déterminations par heure.

25. L'essai se poursuivra aussi longtemps qu'il est nécessaire afin de s'assurer de la permanence du régime. Si toutes les déterminations ne sont pas automatiques et enregistrées, l'essai devra, en vue de vérifier la permanence du régime et d'effectuer les mesures définitives, être prolongé pendant une période de huit heures consécutives.

c) Dispositions communes à tous les types d'engins isothermes :

I. — Vérification du coefficient K :

26. Quand l'objectif des essais est non pas de déterminer le coefficient K mais simplement de vérifier si ce coefficient est inférieur à une certaine limite, les essais effectués dans les conditions indiquées dans les paragraphes 7 à 25 du présent appendice pourront être arrêtés dès qu'il résultera des mesures déjà effectuées que le coefficient K satisfait aux conditions voulues.

II. — Précision des mesures du coefficient K :

27. Les stations d'essais devront être pourvues de l'équipement et des instruments nécessaires pour que le coefficient K soit déterminé avec une erreur maximale de mesure de ± 10 p. 100.

III. — Procès-verbaux d'essais :

28. Un procès-verbal du type approprié à l'engin en cause sera rédigé pour chaque essai, conformément à l'un ou l'autre des modèles n° 1 et n° 2 ci-après.

Contrôle de l'isothermie des engins en service.

29. Pour le contrôle de l'isothermie de chaque engin en service visé aux points b et c du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe les autorités compétentes pourront :

Soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice ;

Soit désigner des experts chargés d'apprécier l'aptitude de l'engin à être maintenu dans l'une ou l'autre des catégories d'engins isothermes. Ces experts tiendront compte des données suivantes et fonderont leurs conclusions sur les bases indiquées ci-après :

a) Examen général de l'engin :

Cet examen sera effectué en procédant à une visite de l'engin en vue de déterminer dans l'ordre suivant :

I. — La conception générale de l'enveloppe isolante ;

II. — Le mode de réalisation de l'isolation ;

III. — La nature et l'état des parois ;

IV. — L'état de conservation de l'enceinte isotherme ;

V. — L'épaisseur des parois,

et de faire toutes observations relatives aux possibilités isothermiques de l'engin. A cet effet, les experts pourront faire procéder à des démontages partiels et se faire communiquer tous documents nécessaires à leur examen (plans, procès-verbaux d'essais, notices descriptives, factures, etc.).

b) Examen de l'étanchéité à l'air (ne s'applique pas aux engins-citernes) :

Le contrôle se fera par un observateur enfermé à l'intérieur de l'engin, lequel sera placé dans une zone fortement éclairée. Toute méthode donnant des résultats plus précis pourra être utilisée.

c) Décisions :

I. — Si les conclusions concernant l'état général de la caisse sont favorables, l'engin pourra être maintenu en service comme isotherme, dans sa catégorie d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans. Si les conclusions des experts sont défavorables, l'engin ne pourra être maintenu en service que s'il subit, avec succès, les essais en station décrits aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice ; il pourra alors être maintenu en service pendant une nouvelle période de six ans.

II. — S'il s'agit d'engins construits en série d'après un type déterminé, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'appendice 1 de la présente annexe et appartenant à un même propriétaire, on pourra procéder, outre à l'examen de chaque engin, à la mesure du coefficient K, de 1 p. 100 au moins du nombre de ces engins, en se conformant pour cette mesure aux dispositions des paragraphes 7 à 27 du présent appendice. Si les résultats des examens et des mesures sont favorables, tous ces engins pourront être maintenus en service comme isothermes, dans leur catégorie d'origine, pour une nouvelle période de six ans.

30. Si, en raison de l'insuffisance des stations d'essais, il n'est pas possible de mesurer le coefficient K des engins avant leur mise en service, en utilisant les méthodes décrites aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice, la conformité des engins isothermes neufs aux normes prescrites à la présente annexe pourra être contrôlée en appliquant les dispositions du paragraphe 29 du présent appendice. Si les conclusions des experts sont favorables, les engins pourront être admis à la circulation, sous le couvert d'une dérogation provisoire délivrée par l'administration sur une formule du modèle fixé à l'appendice 3 et dont la validité sera limitée à la date des essais en station.

C. — Efficacité des dispositifs thermiques des engins.

Modes opératoires pour déterminer l'efficacité des dispositifs thermiques des engins.

31. La détermination de l'efficacité des dispositifs thermiques des engins sera effectuée conformément aux méthodes décrites dans les paragraphes 32 à 47 du présent appendice.

Engins réfrigérants :

32. L'engin, vide de tout chargement, sera placé dans une chambre isotherme dont la température moyenne sera maintenue uniforme et constante à $+ 30$ °C, à $\pm 0,5$ °C près. L'atmosphère de la chambre, maintenue humide en réglant la température de rosée à $+ 25$ °C, à ± 2 °C près, sera brassée comme il est indiqué au paragraphe 9 du présent appendice.

33. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.

34 a) Pour les engins autres que ceux à plaques eutectiques fixes, la température moyenne intérieure de la caisse et la température moyenne extérieure seront amenées à $+30^{\circ}\text{C}$ et maintenues à ce niveau un temps suffisant pour que la température moyenne des parois de la caisse soit devenue voisine de $+30^{\circ}\text{C}$. Les portes, trappes et ouvertures diverses seront alors fermées (sauf celles strictement nécessaires à l'introduction de l'agent frigorigène qui ne le seront qu'à la fin du chargement) et la quantité maximale d'agent frigorigène indiquée par le constructeur, ou pouvant être effectivement mise en place normalement sera chargée aux emplacements prévus. Les dispositifs de ventilation intérieure de l'engin (s'il en existe) seront mis en marche à leur régime maximal. En outre, pour les engins neufs, un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 p. 100 de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois à la température limite de la classe présumée de l'engin sera mis en service à l'intérieur de la caisse lorsque cette température aura été atteinte. Aucun rechargement d'agent frigorigène ne sera effectué en cours d'essai, sauf éventuellement dans les conditions prévues au paragraphe 36 ci-après.

b) Pour les engins à plaques eutectiques fixes, l'essai comportera une phase préalable de gel de la solution eutectique. A cet effet, lorsque les conditions de température moyenne des parois indiquées ci-dessus en a) seront remplies et que la température des plaques aura atteint $+30^{\circ}\text{C}$, après fermeture des portes et portillons, le dispositif de refroidissement des plaques sera mis en fonctionnement pour une durée de dix-huit heures consécutives. Si le dispositif de refroidissement des plaques comporte une machine à marche cyclique, la durée totale de fonctionnement de ce dispositif sera de vingt-quatre heures. Sitôt l'arrêt du dispositif de refroidissement, sera mis en service dans la caisse, pour les engins neufs, un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 p. 100 de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois quand la température prévue pour la classe présumée de l'engin est atteinte. Aucune opération de regel de la solution ne sera effectuée au cours de l'essai.

35. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toutes les trente minutes au moins.

36. L'essai sera poursuivi pendant un temps suffisamment long pour observer l'évolution de la température moyenne intérieure de la caisse. Pendant ce temps, cette température doit être abaissée en dessous de la limite supérieure fixée pour la classe présumée de l'engin ($A = +7^{\circ}\text{C}$; $B = -10^{\circ}\text{C}$; $C = -20^{\circ}\text{C}$). Si la température ne dépasse pas cette limite pendant une durée de douze heures consécutives au moins, l'essai sera déclaré satisfaisant au plan international. Si cette durée est inférieure à douze heures, on pourra, par dérogation, effectuer un nouveau chargement complet de l'agent frigorigène, lorsque la température atteindra la limite supérieure de la classe. Si la température moyenne intérieure demeure alors inférieure à cette limite pendant une durée de douze heures consécutives au moins, l'essai sera déclaré satisfaisant pour les seuls transports intérieurs. Ce nouvel essai n'est pas applicable aux engins à plaques eutectiques fixes. Pour ceux-ci et compte tenu de ce que ces engins sont essentiellement utilisés pour des transports de distribution l'essai pourra être déclaré satisfaisant pour l'obtention de la classe C et pour les seuls transports sur le territoire national si la température moyenne intérieure a été maintenue en dessous de -20°C , pendant une durée de huit heures consécutives au moins après arrêt du dispositif de refroidissement. A titre transitoire la température limite de -18°C est substituée à celle de -20°C .

Engins frigorifiques :

37. L'essai sera effectué dans les conditions mentionnées aux paragraphes 32 et 33 du présent appendice.

38. La température moyenne intérieure de la caisse et la température moyenne extérieure seront amenées à $+30^{\circ}\text{C}$ et maintenues à ce niveau un temps suffisant pour que la température moyenne des parois de la caisse soit devenue voisine de $+30^{\circ}\text{C}$. Pour les engins à moteur thermique l'essai commencera avec le réservoir plein de carburant. Aucun approvisionnement ne sera effectué avant que la réserve n'ait été utilisée jusqu'à sa limite normale. Tout approvisionnement éventuel sera ensuite assuré en effectuant le plein du réservoir. Les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées et le dispositif de production de froid ainsi que les dispositifs de ventilation intérieure (s'il en existe) seront mis en marche à leur régime maximal. En outre, pour les engins neufs un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 p. 100 de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois à la température limite de la classe présumée de l'engin sera mis en service à l'intérieur de la caisse lorsque cette température aura été atteinte.

39. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toute les trente minutes au moins.

40. L'essai sera poursuivi pendant douze heures après le moment où la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint :

Soit la limite inférieure fixée pour la classe présumée de l'engin s'il s'agit des classes A, B ou C ($A = 0^{\circ}\text{C}$; $B = -10^{\circ}\text{C}$; $C = -20^{\circ}\text{C}$);
Soit au moins la limite supérieure fixée pour la classe présumée de l'engin s'il s'agit des classes D, E ou F ($D = +2^{\circ}\text{C}$).

Pour les engins des classes A, B et C on vérifiera également l'aptitude de l'équipement frigorifique à la régulation.

Le thermostat sera réglé pour obtenir successivement les températures moyennes intérieures de la caisse suivantes :

Classe A : $+12^{\circ}\text{C}$ et $+4^{\circ}\text{C}$;

Classe B : $+12^{\circ}\text{C}$ et -5°C ;

Classe C : $+12^{\circ}\text{C}$ et -10°C .

Les régimes obtenus devront être maintenus pendant une durée de trois heures consécutives au moins.

L'essai sera déclaré satisfaisant si le dispositif de production de froid est apte à maintenir pendant douze heures le régime de température minimale prévue, et de plus pour les engins des classes A, B et C, si les niveaux de température intérieure prévus ont été maintenus à $\pm 3^{\circ}\text{C}$ pendant trois heures consécutives.

Les durées mentionnées ne tiennent pas compte, le cas échéant, des périodes de dégivrage automatique du frigorifère et des périodes de réapprovisionnement en carburant.

Le volume du réservoir de carburant, les réapprovisionnements ainsi que les quantités de carburant nécessaires lors de ceux-ci seront indiqués au procès-verbal de l'essai.

Engins calorifiques :

41. L'engin, vide de tout chargement, sera placé dans une chambre isotherme dont la température sera maintenue uniforme et constante à un niveau aussi bas que possible. L'atmosphère de la chambre sera brassée comme il est indiqué au paragraphe 9 du présent appendice. L'engin sera laissé, portes ouvertes, dans cette ambiance, un temps suffisamment long pour que la température moyenne des parois soit très voisine de celle de l'ambiance.

42. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.

43. Les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées et l'équipement de production de chaleur, ainsi que (s'il en existe) les dispositifs de ventilation intérieure seront mis en marche à leur régime maximal.

44. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toutes les trente minutes au moins.

45. L'essai sera poursuivi pendant douze heures après le moment où la différence entre la température moyenne intérieure de la caisse et la température moyenne extérieure aura atteint la valeur correspondant aux conditions fixées pour la classe présumée de l'engin majorée de 35 p. 100 pour les engins neufs. L'essai sera satisfaisant si le dispositif de production de la chaleur est apte à maintenir pendant ces douze heures la différence de température prévue.

Essais isolés des dispositifs de production de froid ou de chaleur.

46. Si les dispositifs avec tous leurs accessoires ont subi isolément, à la satisfaction de l'administration, un essai de détermination de leur puissance utile aux températures de référence prévues, l'engin de transport pourra être reconnu comme réfrigérant, frigorifique ou calorifique sans aucun essai d'efficacité, si la puissance du dispositif est supérieure aux déperditions thermiques en régime permanent à travers les parois pour la classe considérée, multipliées par le facteur 1,75. En outre, pour les engins réfrigérants, aptes à donner une puissance frigorifique constante, la réserve de froid devra être au moins égale au total des déperditions thermiques en régime permanent à travers les parois pour la classe considérée, multipliées par le facteur 1,75, pendant douze heures. Cette réserve toutefois ne peut être considérée comme suffisante que pour les équipements destinés aux transports sur le territoire national.

Changement du dispositif thermique pour des engins réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques.

47. Si un dispositif thermique est remplacé par un dispositif d'un type différent, l'administration pourra :

a) Soit demander que l'engin subisse les déterminations ou les contrôles prévus aux paragraphes ci-dessus ;

b) Soit s'assurer que la puissance utile du nouveau dispositif est, à la température prévue pour la classe de l'engin, égale ou supérieure à celle du dispositif remplacé ;

c) Soit s'assurer que la puissance utile du nouveau dispositif satisfait aux dispositions du paragraphe 46.

Procès-verbaux d'essais.

48. Un procès-verbal du type approprié à l'engin en cause sera rédigé pour chaque essai, conformément à l'un ou l'autre des modèles 3 à 7 ci-après.

Contrôle de l'efficacité des dispositifs thermiques des engins en service.

49. Pour le contrôle de l'efficacité du dispositif thermique de chaque engin réfrigérant, frigorifique et calorifique en service visé aux points b et c du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe, les autorités compétentes pourront :

Soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 32 à 46 du présent appendice ;

Soit désigner des experts chargés d'appliquer les dispositions suivantes :

a) Engins réfrigérants :

On vérifiera que la température intérieure de l'engin, vide de tout chargement, préalablement amenée à la température extérieure peut être amenée à la température limite de la classe de l'engin, prévue à la présente annexe et être maintenue au-dessous de cette

$$12 \Delta \theta$$

température, pendant une durée telle que $t \geq \frac{\Delta \theta'}{\Delta \theta}$, $\Delta \theta'$ étant

l'écart entre $+30^\circ \text{C}$ et cette température limite, $\Delta \theta'$ étant l'écart entre la température moyenne extérieure pendant l'essai et ladite température limite ; la température extérieure n'étant pas inférieure à $+15^\circ \text{C}$. Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme réfrigérants, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

b) Engins frigorifiques :

On vérifiera que la température intérieure peut être amenée, l'engin étant vide de tout chargement, et la température extérieure n'étant pas inférieure à $+15^\circ \text{C}$:

Pour les classes A, B ou C à la température minimale de la classe de l'engin prévue à la présente annexe ;

Pour les classes D, E ou F à la température limite de la classe de l'engin prévue à la présente annexe.

Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme frigorifiques dans leur classe d'origine pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

c) Engins calorifiques :

On vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22°C pour la classe A et 32°C pour la classe B), peut être atteint et maintenu pendant douze heures au moins. Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme calorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

d) Dispositions communes aux engins réfrigérants, frigorifiques et calorifiques :

I. — Si les résultats sont défavorables, les engins réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques ne pourront être maintenus en service dans leur classe d'origine que s'ils subissent avec succès les essais en station décrits aux paragraphes 32 à 46 du présent appendice ; ils pourront alors être maintenus en service, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période de six ans.

II. — S'il s'agit d'engins réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques construits en série d'après un type déterminé satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'appendice 1 de la présente annexe et appartenant à un même propriétaire, outre l'examen des dispositifs thermiques de chaque engin, en vue de s'assurer que leur état général est apparemment satisfaisant, la détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement ou de chauffage pourra être effectuée en station d'après les dispositions des paragraphes 32 à 46 du présent appendice sur 1 p. 100 au moins du nombre de ces engins. Si les résultats de ces examens et si cette détermination sont favorables, tous ces engins pourront être maintenus en service, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période de six ans.

Dispositions transitoires applicables aux engins neufs.

50. Si en raison de l'insuffisance des stations d'essais, il n'est pas possible de déterminer l'efficacité des dispositifs thermiques des engins avant leur mise en circulation en utilisant les méthodes décrites aux paragraphes 32 à 46 du présent appendice, la conformité aux normes des engins neufs réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques pourra être vérifiée en appliquant les dispositions du paragraphe 49 du présent appendice.

Si les conclusions des experts sont favorables les engins pourront être admis à la circulation, sous le couvert d'une dérogation provisoire délivrée par l'administration sur une formule du modèle fixé à l'appendice 3 et dont la validité sera limitée à la date des essais en station.

APPENDICE 4

INDICATIONS, MARQUES D'IDENTIFICATION ET PLAQUES
A APPOSER SUR LES ENGINS SPÉCIAUX

1. Les engins spéciaux admis à circuler sous la dénomination d'isotherme, de réfrigérant, de frigorifique ou de calorifique devront porter en caractères de 8 cm au moins de hauteur et de 1 cm de largeur la mention correspondante en lettres de couleur rouge sur fond blanc. Celle-ci sera apposée à l'avant des véhicules routiers, à la partie supérieure de la caisse et sur les parois latérales des wagons et des conteneurs.

Cette mention sera suivie des marques d'identification indiquées ci-après, en caractères de 12 cm au moins, de couleur rouge sur fond blanc, pour les engins circulant uniquement sur le territoire national, ou de couleur bleu foncé sur fond blanc pour les engins appelés à circuler en trafic international et répondant intégralement aux conditions requises à cet effet :

Engins :	Marques d'identification,
Engin isotherme normal	IN
Engin isotherme renforcé	IR
Engin réfrigérant normal de classe A	RNA
Engin réfrigérant renforcé de classe A	RRA
Engin réfrigérant normal de classe B	RNB (1)
Engin réfrigérant renforcé de classe B	RRB
Engin réfrigérant normal de classe C	RNC (1)
Engin réfrigérant renforcé de classe C	RRC
Engin frigorifique normal de classe A	FNA
Engin frigorifique renforcé de classe A	FRA
Engin frigorifique normal de classe B	FNB (1)
Engin frigorifique renforcé de classe B	FRB
Engin frigorifique normal de classe C	FNC (1)
Engin frigorifique renforcé de classe C	FRC
Engin frigorifique normal de classe D	FND
Engin frigorifique renforcé de classe D	FRD
Engin frigorifique normal de classe E	FNE
Engin frigorifique renforcé de classe E	FRE
Engin frigorifique normal de classe F	FNF
Engin frigorifique renforcé de classe F	FRF
Engin calorifique normal de classe A	CNA
Engin calorifique renforcé de classe A	CRA
Engin calorifique renforcé de classe B	CRB

(1) Voir dispositions transitoires au paragraphe 6 de la présente annexe.

Si l'engin est doté de dispositifs thermiques amovibles ou non autonomes, la ou les marques d'identification seront complétées par la lettre X.

2. Outre les marques d'identification indiquées ci-dessus, on indiquera la date d'expiration de validité du certificat d'agrément ou de l'attestation (mois, année).

Modèle :

RNA

6-1974

(6 = mois [juin], 1974 = année.)

3. Les caisses isothermes des engins de transport isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques devront être munies par les soins des constructeurs d'une plaque comportant les indications ci-après :

Nom ou raison sociale du constructeur ;

Date de construction et numéro de série de la caisse ;

Numéro du procès-verbal d'essai de référence ;

Valeur du coefficient K,

et, le cas échéant, pour les citernes, la mention :

Liquides alimentaires.

APPENDICE 5

MODÈLE DE FICHE DE RENSEIGNEMENTS
EN VUE DE L'AGRÈMENT SANITAIRE DE VOITURE-BOUTIQUE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL

Direction
des services vétérinaires.

AGREMENT SANITAIRE DE VOITURE-BOUTIQUE
(Arrêté du 1^{er} février 1974, art. 23.)

Fiche de renseignements à établir par le propriétaire.

I. — Renseignements généraux concernant le véhicule :

Propriétaire :
Profession ou raison sociale :
Adresse :
Numéro d'immatriculation :
Marque :
Type :
Numéro dans la série type :
Source d'énergie du moteur principal :
Puissance administrative :
Charge utile :
Poids à vide :
Poids total en charge autorisé :
Date de première mise en circulation :
Nature des marchandises transportées :

II. — Renseignements concernant la caisse du véhicule :

Constructeur de la caisse :
Date de construction :
Dimensions intérieures :
Caisse proprement dite :
Aménagement intérieur, nature des matériaux :

III. — Renseignements concernant le compartiment (armoire, voiture, conteneur...) dans lequel les denrées sont entreposées et exposées à la vente :

Nature des matériaux :
Revêtements extérieurs et intérieurs :
Équipement frigorifique :
Date :

Signature du propriétaire.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE
ET DE L'ARTISANAT

Ecole nationale supérieure des mines de Saint-Etienne.

Par arrêté du ministre du développement industriel et scientifique en date du 26 février 1974, M. Lalauze (René), chef de travaux de l'école nationale supérieure des mines de Saint-Etienne, a été nommé à l'emploi de maître-assistant de ladite école et titularisé dans le grade correspondant à compter du 1^{er} juillet 1973.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE
ET DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

Décret n° 74-255 du 15 mars 1974 modifiant le décret n° 55-1020 du 28 juillet 1955 relatif au régime d'assurance vieillesse complémentaire des officiers ministériels, officiers publics et des compagnies judiciaires.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, et du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,

Vu le livre VIII, titre I^{er}, du code de la sécurité sociale, et notamment l'article L. 658 (1^{er} alinéa) ;

Vu le décret n° 55-1020 du 28 juillet 1955 modifié relatif au régime d'assurance vieillesse complémentaire des officiers ministériels, officiers publics et des compagnies judiciaires, notamment l'article 2 ;

Vu la proposition du conseil d'administration de la section professionnelle des officiers ministériels, officiers publics et des compagnies judiciaires,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les dispositions du premier alinéa de l'article 2 du décret susvisé du 28 juillet 1955 sont remplacées par les suivantes :

« A partir du 1^{er} janvier 1974 le montant annuel de la cotisation, ainsi que le nombre de points de retraite correspondant inscrit au compte du cotisant, sont ainsi fixés pour chacune des classes de cotisation :

- « Classe I : 648 F, correspondant à 4 points ;
- « Classe II : 1 296 F, correspondant à 8 points ;
- « Classe III : 1 944 F, correspondant à 12 points ;
- « Classe IV : 2 592 F, correspondant à 16 points ;
- « Classe V : 3 240 F, correspondant à 20 points. »

Art. 2. — Le ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 15 mars 1974.

PIERRE MESSMER.

Par le Premier ministre :

Le ministre de la santé publique
et de la sécurité sociale.
MICHEL PONIATOWSKI.

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie
et des finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie
et des finances, chargé du budget,
HENRI TORRE.

Décret n° 74-256 du 15 mars 1974 modifiant le décret n° 56-572 du 8 juin 1956 relatif au régime d'assurance vieillesse complémentaire des ingénieurs, techniciens, experts et conseils.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie et des finances, et du ministre de la santé publique et de la sécurité sociale,

Vu le livre VIII, titre I^{er}, du code de la sécurité sociale, et notamment l'article L. 658 (1^{er} alinéa) ;

Vu le décret n° 56-572 du 8 juin 1956 modifié relatif au régime d'assurance vieillesse complémentaire des ingénieurs, techniciens, experts et conseils, et notamment l'article 2 ;

Vu la proposition du conseil d'administration de la section professionnelle des ingénieurs, techniciens, experts et conseils,

18 Mars 1970

Complément de l'arrêté du 6 février 1969 relatif à la procédure d'agrément des véhicules de transport sous température dirigée.

Le ministre du développement industriel et scientifique, le ministre de l'agriculture et le ministre des transports,

Vu l'arrêté du 6 février 1969 relatif à la procédure d'agrément des véhicules de transport sous température dirigée,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — A dater du 1^{er} avril 1970, les véhicules routiers et les conteneurs isothermes, réfrigérants ou frigorifiques seront agréés en tant que tels par les préfets de région, après avis de la commission régionale d'experts placée auprès de chacun d'eux.

Art. 2. — Le certificat d'agrément délivré par les préfets de région devra être conforme au modèle ci-annexé.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 mars 1970.

Le ministre des transports,
RAYMOND MONDON.

Le ministre du développement industriel et scientifique,
FRANÇOIS ORTOLI.

Le ministre de l'agriculture,
JACQUES DUHAMEL.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ANNEXE A L'ARRÊTÉ DU 12 MARS 1970

Circonscription
d'action régionale

CERTIFICAT D'AGREMENT

Transport sous température dirigée (1).

N°

Valable jusqu'au

Nature de l'engin :

Catégorie : Classe :

N° d'immatriculation :

Nom ou raison sociale :

(2), le

Le préfet de région,

(3)

(1) Arrêté du 10 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 12 décembre 1958. Instruction interministérielle du 12 décembre 1958, modifiée par l'instruction interministérielle du 21 mars 1966. Arrêtés des 6 février 1969 et 12 mars 1970.

(2) Lieu et date.

(3) Le cas échéant, mention de la spécialité dans les conditions prévues à l'article 2 de l'arrêté du 25 août 1965.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DU 7 FEVRIER 1969

Procédure d'agrément des véhicules de transport
sous température dirigée.

Le ministre des transports, le ministre de l'agriculture et le ministre de l'industrie,

Vu l'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique, modifiée par la loi n° 47-587 du 4 avril 1947 ;

Vu l'avis de la commission pour l'équipement des transports des denrées périssables sous température dirigée sur le territoire national ;

Vu l'arrêté du 10 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 12 décembre 1958, relatif à la circulation de certaines denrées et produits périssables par véhicules routiers ou wagons ou conteneurs isothermes, réfrigérants ou frigorifiques ;

Vu le décret n° 67-278 du 30 mars 1967, relatif à l'organisation et aux attributions des services départementaux et régionaux du ministère de l'équipement ;

Vu le décret n° 68-429 du 10 mai 1968 modifiant le décret n° 64-251 du 14 mars 1964 relatif à l'organisation des services de l'Etat dans les circonscriptions d'action régionale,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les véhicules de transport routier et les conteneurs isothermes, réfrigérants ou frigorifiques sont agréés en tant que tels par les préfets de région, après avis de la commission régionale d'experts placés auprès de chacun d'eux.

Toutefois, à la demande du ministre des transports ou du préfet, l'agrément peut être donné par le ministre des transports selon la procédure prévue à l'article 2 ci-dessous.

Art. 2. — L'agrément des wagons isothermes, réfrigérants ou frigorifiques continue à être délivré par le ministre des transports, après avis d'une commission nationale d'experts placés auprès du ministre des transports.

Art. 3. — La commission nationale et les commissions régionales d'experts sont chacune composées d'un représentant du ministre des transports, qui en assure la présidence, d'un représentant du ministre de l'agriculture et d'un représentant du ministre de l'industrie.

Art. 4. — La date et les modalités pratiques de mise en application des mesures définies aux articles 2 et 3 ci-dessus seront précisées par décision commune des ministres des transports, de l'agriculture et de l'industrie.

Art. 5. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 février 1969.

Le ministre de l'industrie,
ANDRÉ BETTENCOURT.

Le ministre des transports,
JEAN CHAMANT.

Le ministre de l'agriculture,
ROBERT BOULIN.

5442

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

Instruction du 21 mars 1966 relative au transport de certaines denrées
(et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou
wagons ou containers isothermes réfrigérants ou frigorifiques.

Le certificat délivré par l'administration attestant la qualité de l'engin isotherme, réfrigérant ou frigorifique sera conforme au modèle annexé à la présente instruction.

Ce certificat devra accompagner l'engin au cours de son déplacement, afin d'être présenté à toute réquisition des agents qualifiés. Toutefois, l'usage de photocopies sera toléré pour les semi-remorques et les containers. Les wagons seront dispensés de cette exigence s'ils figurent sur une liste générale des wagons isothermes, réfrigérants ou frigorifiques détenue par les gares.

Sont abrogés :

Le paragraphe III de l'instruction du 12 décembre 1958 ;
L'annexe IV à l'instruction du 12 décembre 1958.

Fait à Paris, le 21 mars 1966.

Le ministre de l'équipement,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des transports terrestres,
PHILIPPE LACARRIÈRE.

Le ministre de l'agriculture,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des aménagements ruraux,
FRANÇOIS BLAIZOT.

Le ministre de l'industrie,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des industries mécaniques, électriques
et électroniques,
MARC COLONNA.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

Direction des transports terrestres.

CERTIFICAT D'AGREMENT

Transport sous température dirigée (1).

N°

Valable jusqu'au

Nature de l'engin :

Catégorie :, Classe :

N° d'immatriculation :

Nom ou raison sociale :

Paris, le

Pour le secrétaire d'État aux transports et par délégation.

(2)

(1) Arrêté du 10 décembre 1952, modifié par l'arrêté du 12 décembre 1958 et l'instruction interministérielle du 12 décembre 1958 modifiée par l'instruction interministérielle du 21 mars 1966.

(2) Le cas échéant, mention de la spécialité dans les conditions prévues à l'article 2 de l'arrêté du 25 août 1965.

1714166

Lois et décrets (p. 2379)

Modification de l'arrêté et de l'instruction interministériels du 10 décembre 1952 relatifs à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre de l'agriculture et le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Arrêtent:

Art. 1^{er}. — L'article 8 de l'arrêté du 10 décembre 1952, relatif à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, est ainsi modifié:

« Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur le 1^{er} novembre 1953 ».

(Le reste sans changement.)

Art. 2. — Le quatrième paragraphe de l'instruction interministérielle du 10 décembre 1952, relative à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, est ainsi modifié:

« Les dispositions relatives aux normes minima imposées aux engins de transport seront applicables à tout matériel mis en service à partir du 1^{er} novembre 1953 ».

Fait à Paris, le 20 mars 1953.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
ANDRÉ MORICE.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Pour le ministre et par délégation:

Le directeur de cabinet,
AMBROISE ROUX.

Le ministre de l'agriculture,

Pour le ministre et par délégation:

Le chef de cabinet,
JEAN ROUGÉ.

Extrait du Journal officiel

du 20 déc. 1952

Lois et décrets (p. 11717)

Circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre de l'agriculture et le ministre de l'industrie et du commerce,

Vu l'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique, modifiée par la loi n° 47-587 du 4 avril 1947;

Vu l'avis de la commission pour l'équipement des transports des denrées périssables sous température dirigée sur le territoire national,

Arrêtent:

Art. 1^{er}. — La circulation sur le territoire national des denrées et produits alimentaires périssables dont la liste figure au tableau annexé au présent arrêté est interdite si elle n'est pas assurée aux conditions indiquées audit tableau, dans des engins de transport isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, répondant aux définitions ci-après et ayant satisfait aux essais réglementaires:

Engins isothermes. — L'engin de transport isotherme (wagon, camion et remorque, container et remorque rail-route) est un engin dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris le plancher et la toiture, permettant, sans apport de froid, de retarder ou de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse.

Engins réfrigérants. — L'engin réfrigérant est un engin isotherme conforme à la définition ci-dessus, mais qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel, glace carbonique avec ou sans réglage d'évaporation, plaques eutectiques, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou « à absorption », permet de maintenir à l'intérieur de la caisse des températures inférieures dans chaque cas à la température maximum admise pour le transport des divers produits. La source de froid doit être placée dans un ou plusieurs compartiments distincts de l'emplacement réservé aux marchandises et disposés de manière à activer la circulation de l'air à l'intérieur de l'engin.

Engins frigorifiques. — L'engin frigorifique est un engin isotherme conforme à la définition ci-dessus mais qui, à l'aide d'un dispositif de production de froid (groupe mécanique à compression, machine à absorption avec ou sans utilisation de plaques eutectiques, etc.) maintient des températures pratiquement constantes et inférieures dans chaque cas à la température maximum admise pour le transport des divers produits.

Il est bien entendu que les transports de denrées et produits alimentaires périssables effectués dans lesdits engins restent soumis, par ailleurs, aux conditions d'hygiène applicables en la matière.

Art. 2. — Des instructions communes du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre de l'agriculture et du ministre de l'industrie et du commerce fixeront les méthodes d'essais et de contrôle et les caractéristiques techniques des différents engins de transport ci-dessus visés.

Ces instructions fixeront également le modèle du certificat à délivrer par l'administration attestant la qualité de l'engin et le type de panneau qui sera apposé sur le matériel de transport admis à circuler sous la dénomination d'isotherme, réfrigérant ou frigorifique.

Art. 3. — Les sanctions attachées à l'interdiction visée à l'article 1^{er} ne seront toutefois pas applicables en cas d'insuffisance accidentelle d'engins isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, lorsqu'il ne peut pas être remédié à cette situation dans un délai suffisamment court pour éviter une détérioration de la marchandise en attente de chargement.

Art. 4. — Les dispositions du présent arrêté ne modifient en rien les obligations auxquelles sont tenus les expéditeurs comme les transporteurs en ce qui concerne soit la présentation, s'il y a lieu, à toute réquisition des agents qualifiés, des documents réglementaires afférents à la circulation des denrées et produits alimentaires ou à la législation des transports, soit la réalisation du conditionnement et du chargement de ces marchandises, conformément aux tarifs de transport et règlements en vigueur, ou, à défaut, aux usages commerciaux en la matière.

Art. 5. — Toute infraction aux prescriptions du présent arrêté sera passible des pénalités prévues par l'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique.

Art. 6. — Les transports internationaux de denrées et de produits alimentaires périssables sont soumis aux prescriptions du présent arrêté sous réserve des dispositions qui pourraient être ultérieurement fixées, en application des conventions ou des accords internationaux auxquels la France donnerait son adhésion.

Art. 7. — Le directeur général des chemins de fer et des transports, le directeur général du génie rural et de l'hydraulique agricole, le directeur de la production agricole, le chef du service de la répression des fraudes et le directeur des industries mécaniques et électriques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Art. 8. — Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur le 1^{er} avril 1953 et remplaceront, à partir de cette date, celles de

l'arrêté du 1^{er} avril 1943 sur la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Fait à Paris, le 10 décembre 1952.

Le ministre des travaux publics, des transports
et du tourisme,
ANDRÉ MORICE.

Le ministre de l'agriculture,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
YVES MALÉCOT.

Le ministre de l'industrie et du commerce,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
AMBROISE ROUX.

Annexe à l'arrêté du 10 décembre 1952.

NATURE DES DENRÉES	NATURE de l'engin de transport à utiliser (a)	PÉRIODE D'APPLICATION	DISTANCE MINIMUM au delà de laquelle l'emploi d'un engin de transport indiqué colonne 2 est obligatoire. (b)	RECOMMANDATION sur les températures à ne pas dépasser en cours de transport ou un point quelconque du chargement. (c)
Denrées surgelées.				
Tous produits congelés ultra-rapidement.	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 15°
Denrées congelées.				
Abats rouges.....	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 10°
Poisson congelé.....	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 15°
Organes pour opothérapie.....	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 15°
Œufs.....	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 10°
Crèmes glacées, bâtons et bâtonnets glacés.	Réfrigérant ou frigorifique (1).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	— 15°
Viande, abats blancs, volailles, lapins, gibier.	Isotherme ou réfrigérant ou frigorifique (3).	Toute l'année.	150 km.	— 5°
Beurre.....	Réfrigérant ou frigorifique.	1 ^{er} avril-31 octobre. 1 ^{er} avril-31 octobre. 1 ^{er} novembre-31 mars.	300 km. 200 km. 200 km.	— 5° — 5° — 5°
Denrées réfrigérées.				
Viande découpée en morceaux et désossée ou découpée « en pièces ».	Réfrigérant ou frigorifique (4).	Toute l'année.	Toutes distances (2).	+ 4°
Viande, volaille, lapins, gibier.	Réfrigérant ou frigorifique (4).	1 ^{er} avril-31 octobre. 1 ^{er} novembre-31 mars.	150 km. 150 km.	+ 10° + 10°
Abats, produits fabriqués de charcuterie.	Réfrigérant ou frigorifique (4).	1 ^{er} avril-31 octobre. 1 ^{er} novembre-31 mars.	150 km. 150 km.	+ 6° + 6°
Poisson sous glace.....	Isotherme ou réfrigérant ou frigorifique.	Toute l'année.	150 km.	+ 6°
Lait.....	Réfrigérant ou frigorifique.	1 ^{er} avril-31 octobre. 1 ^{er} novembre-31 mars.	100 km. 100 km.	+ 4° + 4°
Beurre.....	Réfrigérant ou frigorifique.	1 ^{er} avril-30 septembre.	150 km.	+ 10°

Les viandes, abats, volailles et gibiers qui sont admis, à titre transitoire, à circuler sans réfrigération préalable, seront transportés toute l'année dans des engins réfrigérants ou frigorifiques à partir de 150 km.

(a) Pour les envois de denrées réfrigérées ou de viande, abats, volailles et gibiers qui sont admis, à titre transitoire, à circuler sans réfrigération préalable, et dont le poids unitaire ne dépasse pas au départ 500 kg, l'emploi d'engins de transport isothermes, réfrigérants ou frigorifiques n'est pas exigé: 1° pour un parcours de ramassage ou de distribution limité à 80 km et effectué antérieurement ou postérieurement à l'opération de transport principal; 2° pour un parcours quelconque lorsque les envois en cause sont logés en emballages réalisant les conditions de température conformes aux prescriptions de l'arrêté.

(b) Les distances à considérer sont, respectivement, les distances courtes par fer ou par route, selon le mode de transport utilisé. Des prescriptions interviendront ultérieurement pour réglementer la circulation des denrées dans les zones où l'emploi d'un engin isotherme, réfrigérant ou frigorifique n'a pas, du fait de l'application du présent arrêté, un caractère obligatoire.

(c) Les denrées devront être remises au transporteur à une température au plus égale à la température recommandée pour le transport.

(1) Véhicules routiers: classe C; wagons: coefficient $K \leq 0,3$ disposant d'une source de froid à température convenable; containers: coefficient $K \leq 0,35$ disposant d'une source de froid à température convenable.

(2) Seront admis toutefois les transports en camions, remorques rail-route ou containers isothermes dans la zone de camionnage définie par les textes de coordination.

(3) Véhicules routiers: classe B ou C; wagons: coefficient $K \leq 0,5$ disposant d'une source de froid à température convenable; containers: coefficient $K \leq 0,6$ disposant d'une source de froid à température convenable.

(4) Véhicules routiers: classe A, B ou C; wagons: coefficient $K \leq 0,5$; containers: coefficient $K \leq 0,6$.

NOTA. — Les diverses classes de matériel ainsi que les méthodes de détermination des coefficients d'isolation thermique (facteur K) seront définies par instructions ministérielles, conformément à l'article 2 de l'arrêté.

Instruction relative à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou containers, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

La présente instruction, prise en conformité de l'article 2 de l'arrêté du 10 décembre 1952, entrera en vigueur dès la mise en application de cet arrêté.

Les engins de transport isothermes, réfrigérants ou frigorifiques dont l'utilisation est prescrite par l'arrêté susvisé devront répondre aux normes fixées à l'annexe I ci-jointe; ils seront soumis, aux fins de détermination et de contrôle de leurs qualités isothermiques aux essais prévus à l'annexe II.

Le contrôle du rendement global des différentes classes de véhicules routiers réfrigérants et frigorifiques sera effectué conformément aux prescriptions de l'annexe III.

Les dispositions relatives aux normes minima imposées aux engins de transport seront applicables à tout matériel mis en service à partir du 1^{er} juillet 1953.

À partir du 1^{er} juillet 1958, la totalité des engins en circulation devront satisfaire aux normes minima prescrites.

Durant la période transitoire, pourront être laissés en service les engins, qui, bien que ne répondant pas aux normes minima ci-dessus visées (notamment en ce qui concerne la valeur du coefficient K) offriront des garanties acceptables pour leur utilisation.

À cet effet, et étant donné l'insuffisance actuelle de stations d'essais permettant d'effectuer une vérification expérimentale de tous les engins de transport en circulation, ceux-ci feront l'objet d'une réception provisoire par une commission composée d'un représentant du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, qui en assurera la présidence, d'un représentant du ministre de l'agriculture, d'un représentant du ministre de l'industrie et du commerce et d'experts qualifiés.

Sur proposition de cette commission, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme pourra, soit délivrer un certificat provisoire permettant l'utilisation de l'engin sous la dénomination d'isotherme, réfrigérant ou frigorifique, soit interdire immédiatement la circulation, sous cette dénomination, des engins dont les caractéristiques techniques seraient jugées nettement insuffisantes.

Les présentes dispositions annulent et remplacent celles qui ont fait l'objet de l'instruction du 1^{er} avril 1943 relative à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Fait à Paris, le 10 décembre 1952.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
ANDRÉ MORICE.

Le ministre de l'agriculture,

Pour le ministre et par délégation:

Le directeur du cabinet,
YVES MALÉCOT.

Le ministre de l'industrie et du commerce,

Pour le ministre et par délégation:

Le directeur du cabinet,
AMBROISE ROUX.

ANNEXE I

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

Normes des engins de transport isothermes, réfrigérants et frigorifiques.

Les qualités d'isothermie des engins de transport isothermes, réfrigérants ou frigorifiques sont définies par leur coefficient de passage de chaleur (facteur K).

Ce coefficient est égal à la quantité de chaleur (exprimée en kilocalorie) échangée entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse, par mètre carré de la moyenne géométrique entre les surfaces intérieure et extérieure, par heure et par degré centigrade d'écart de température entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse.

I. — VÉHICULES ROUTIERS

1) Véhicules isothermes.

Le coefficient de passage de chaleur (facteur K) (1) du véhicule routier isotherme doit être inférieur ou au plus égal à 0,50 kilocalorie.

2) Véhicules réfrigérants (2).

Véhicules dont le coefficient K est inférieur ou au plus égal à 0,50 kcal et susceptibles de maintenir les températures minima et maxima fixées ci-après pour les différentes classes.

a) Classe A: (10° à 0°C). — Véhicules dont l'isolation et la source de froid permettent de compenser les entrées de chaleur et de maintenir à l'intérieur de la caisse une température comprise entre 10° et 0°C pour une température extérieure pouvant varier de 0° à 40°C.

b) Classe B: (— 5° à — 10°C). — Véhicules dont l'isolation et la source de froid permettent de compenser les entrées de chaleur et de maintenir à l'intérieur de la caisse une température comprise entre — 5° et — 10°C pour une température extérieure pouvant varier de — 10° à + 40°C.

c) Classe C: (— 15° à — 20°C). — Véhicules dont l'isolation et la source de froid permettent de compenser les entrées de chaleur et de maintenir à l'intérieur de la caisse une température comprise entre — 15° et — 20°C pour une température extérieure pouvant varier de — 20° à + 40°C.

3) Véhicules frigorifiques (2).

Véhicules dont le coefficient K est inférieur ou égal à 0,50 kcal, susceptibles de maintenir des températures pratiquement constantes fixées ci-après pour les différentes classes.

a) Classe A: (10° à 0°C). — Véhicules dont l'isolation et le système de réfrigération permettent de maintenir de manière permanente à l'intérieur de la caisse une température pratiquement constante entre 10°C et 0°C inclus pour une température extérieure pouvant varier de 0° à + 40°C.

b) Classe B: (10°C à — 10°C). — Véhicules dont l'isolation et le système de réfrigération permettent de maintenir de manière permanente, à l'intérieur de la caisse, une température pratiquement constante entre 10°C et — 10°C inclus, pour une température extérieure pouvant varier de — 10° à + 40°C.

c) Classe C: (10°C à — 20°C). — Véhicules dont l'isolation et le système de réfrigération permettent de maintenir de manière permanente, à l'intérieur de la caisse, une température pratiquement constante entre 10°C et — 20°C inclus pour une température extérieure pouvant varier de — 20° à + 40°C.

II. — WAGONS

Wagons isothermes et réfrigérants (qualités isothermiques).

Type I. — Wagons à isolation normale dont le coefficient K est inférieur ou au plus égal à 0,50.

Type II. — Wagons à isolation renforcée dont le coefficient K est inférieur ou au plus égal à 0,30.

III. — CONTAINERS

Containers isothermes et réfrigérants (qualités isothermiques).

1^{re} classe. — Containers dont le coefficient K est inférieur ou au plus égal à 0,35.

2^e classe. — Containers dont le coefficient K est compris entre 0,35 et 0,60.

(1) Mesuré comme il est indiqué à l'annexe II.

(2) Les normes définies pour les diverses classes de véhicules de ces catégories tiennent compte du fait que les produits doivent être chargés dans les véhicules à la température de transport appropriée.

ANNEXE II

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

Normes relatives à la mesure du coefficient global de passage de la chaleur (K) des engins destinés au transport des denrées périssables sous température dirigée, par la méthode du chauffage de l'intérieur de la caisse.

La méthode de détermination du coefficient K définie ci-après a été provisoirement adoptée, de préférence à la méthode d'essais par refroidissement de l'intérieur de la caisse, car elle est actuellement la plus répandue et la plus rapide.

La mise en œuvre de la méthode par refroidissement, qui présente l'avantage de placer les engins dans des conditions voisines de celles de leur exploitation, fait l'objet d'études. Elle pourra être préconisée ultérieurement, sous réserve d'une révision éventuelle des valeurs du coefficient K, lorsque les stations d'essais auront été dotées de l'équipement nécessaire.

I. — PRINCIPE DE L'ESSAI

1) La mesure du coefficient global de passage se détermine en plaçant l'engin de transport dans une chambre maintenue à température constante (t_0), dont les parois n'émettent pas de chaleur rayonnante vers l'engin en essai.

2) A l'intérieur de l'engin, on réalise une température également constante (t_1). Cette température sera supérieure de 30° C environ à celle de la chambre.

3) La mesure de la puissance électrique W, exprimée en watts, nécessaire pour maintenir en régime permanent l'écart $\Delta t = 30^\circ \text{C}$ environ, ainsi que la mesure précise de cet écart et de la surface $S_m = \sqrt{S_1 S_0}$ des parois intérieure et extérieure permettront de calculer le coefficient global de passage de la chaleur (K), en Kcal/m²/heure/°C, par la formule (*):

$$K = \frac{W \times 0,860}{S_m \times \Delta t}$$

4) La mesure portera sur une durée de douze heures au minimum pour un régime permanent maintenu, à 1° C près, au moins pendant vingt-quatre heures.

II. — RÉALISATION DE L'ESSAI

1) Chambre isotherme.

La chambre isotherme destinée aux essais sera chauffée de telle manière que sa température soit maintenue constante, uniforme et comprise entre + 25°C et + 30°C, à 0,5°C près, avec une vitesse moyenne de l'air de l'ordre de 1 mètre/seconde mesurée à 10 cm des parois extérieures de l'engin.

2) Chauffage de l'intérieur de l'engin de transport.

Ce chauffage est réalisé au moyen d'aérothermes à résistance électrique placés sur le plancher le long de l'axe longitudinal de l'engin et dont la puissance sera régie de l'extérieur.

a) Si la longueur intérieure de la caisse de l'engin est inférieure à 5 mètres, un seul aérotherme, disposé au tiers de la longueur, sera employé; au delà de 5 mètres, deux aérothermes, disposés en sens opposés et à des distances égales des extrémités, seront utilisés.

Ces aérothermes, qui seront alimentés de façon continue, dépenseront à l'intérieur de l'engin une énergie suffisante pour atteindre, en régime permanent, une température de 30°C plus élevée que la température de la chambre isotherme.

Cette énergie sera mesurée au moyen de wattmètres et compteurs, dont les indications seront relevées de 30 en 30 minutes.

A l'énergie ainsi dépensée, on ajoutera l'énergie consommée par les ventilateurs destinés au brassage de l'air.

b) Le débit du ou des aérothermes et le débit global des ventilateurs devront être suffisants pour que la variation de la température de l'air traversant le ou les aérothermes ne dépasse pas 2°C.

c) La puissance des ventilateurs sera juste suffisante pour réaliser la condition précédente.

III. — MESURES DES TEMPÉRATURES

a) Les températures moyennes à l'intérieur et à l'extérieur de l'engin seront mesurées au moyen de piles thermo-électriques cuivre-constantan ou fer-constantan, comportant treize éléments associés en série, à savoir:

Huit soudures chaudes placées à 10 cm environ des angles de la caisse;

Cinq soudures chaudes placées à 10 cm des centres des parois latérales et de la toiture.

b) Les soudures froides des piles seront maintenues à la température de la glace fondante (0° C);

c) Le régime permanent étant atteint, les températures seront relevées périodiquement toutes les trente minutes au moyen d'un dispositif potentiométrique à commande manuelle.

IV. — NÉCESSITÉ ET PÉRIODICITÉ DU CONTRÔLE

Tout engin de transport isotherme, réfrigérant ou frigorifique devra subir, avant sa mise en service, le contrôle ci-dessus indiqué, dans une station expérimentale agréée. Les résultats de ce contrôle seront consignés dans un procès-verbal conforme à l'annexe II a.

Pour le matériel construit en série, le contrôle pourra n'être effectué que sur 5 p. 100 au moins des engins d'une même série de construction.

Ce contrôle sera renouvelé périodiquement tous les six ans pour les wagons et les camions, et tous les cinq ans pour les containers. Il devra porter sur 5 p. 100 au moins des engins d'une même série possédés par chaque utilisateur. Il donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal conforme à l'annexe II b.

ANNEXE II a

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

PROCÈS-VERBAL

de la détermination du coefficient global de passage K pour la mise en service des divers engins de transport (wagons, camions et remorques, containers et remorques rail-route).

Station expérimentale de:

Engin présenté par:

Type de l'engin présenté (1):

Série de l'engin:

Tare moyenne..... kg

Charge maximum..... kg

Capacité utile..... m³

Capacité totale..... m³

Surface totale du plancher..... m²

Surface utile du plancher..... m²

Surface totale extérieure des parois..... m²

Surface totale intérieure des parois..... m²

Spécifications des parois:

Toiture:

Plancher:

Parois latérales:

Mise en route de chauffage le (2) à (3)

Température de la chambre au début de l'essai: °C.

Moyennes obtenues sur..... heures de fonctionnement en

régime permanent (de..... à..... heures):

a) Température moyenne de la chambre isotherme:

$t_0 = \dots\dots\dots^\circ \text{C} \pm 0,5^\circ \text{C}$.

b) Température moyenne intérieure de l'engin:

$t_1 = \dots\dots\dots^\circ \text{C} \pm 0,5^\circ \text{C}$.

Ecart moyen de température réalisé:

$\Delta t = \dots\dots\dots^\circ \text{C} \pm 1,0^\circ \text{C}$.

Durée globale de l'essai:..... H = heures.

Durée du régime permanent:..... h = heures.

Puissance dépensée dans les aérothermes

et dans les ventilateurs:..... W = Watts.

Coefficient global de passage (calculé pour une surface moyenne

$$S_m = \sqrt{S_1 S_0} = \dots\dots\dots \text{m}^2, \text{ par la formule } K = \frac{W \times 0,860}{S_m \times \Delta t} \text{):}$$

$$K = \dots\dots\dots \text{Kcal/m}^2/\text{heures}/^\circ \text{C}$$

Observations:

.....

(4)

Le directeur de la station expérimentale,

(1) Wagon, camion, remorque, container, remorque rail-route, isotherme, réfrigérant ou frigorifique.

(2) Date.

(3) Heure.

(4) Localité et date.

(*) 1 Kcal = 4.185 joules — 1 wattheure = 0,860 Kcal.

ANNEXE II b

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

PROCÈS-VERBAL

du contrôle du coefficient global de passage K des divers engins de transport (wagons, camions et remorques, containers et remorques rail-route).

Station expérimentale de:

Engin présenté par:

Type de l'engin présenté (1):

Série de l'engin:

Tare moyenne: kg

Charge maximum: kg

Capacité utile: m³

Capacité totale: m³

Surface totale du plancher: m²

Surface utile du plancher: m²

Surface totale extérieure des parois: m²

Surface totale intérieure des parois: m²

Spécifications des parois:

Toiture:

Plancher:

Parois latérales:

Mise en route de chauffage le (2) à (3)

Température de la chambre au début de l'essai: °C.

Moyennes obtenues sur heures de fonctionnement en

régime permanent (de à heures):

Température moyenne de la chambre isotherme:

$t_0 = \dots\dots\dots$ °C $\pm 0,5$ °C.

Température moyenne intérieure de l'engin:

$t_1 = \dots\dots\dots$ °C $\pm 0,5$ °C.

Ecart moyen de température réalisé:

$\Delta t = \dots\dots\dots$ °C $\pm 1,0$ °C.

Durée globale de l'essai: H = heures.

Durée du régime permanent: h = heures.

Puissance dépensée dans les aérothermes

et dans les ventilateurs: W = Watts.

Coefficient global de passage (calculé pour une surface moyenne

$$S_m = \sqrt{S_1 S_2} = \dots\dots\dots \text{m}^2, \text{ par la formule } K = \frac{W \times 0,860}{S_m \times \Delta t};$$

$$K = \dots\dots\dots \text{Kcal/m}^2/\text{heure}/^\circ\text{C}$$

Année de la mise en service de l'engin:

Modifications éventuelles apportées à la caisse depuis la mise en

service de l'engin (4):

.....

Valeur de K mesurée, sur le même engin

un engin de la même série

mise en service de (5) Kcal/m²/heure/°C

la série

Variation de K, par rapport à sa valeur initiale: ΔK

Variation, en pour cent, subie par le coefficient K depuis la mise

en service de l'engin:

$$\frac{\Delta K}{K} 100 = \dots\dots\dots \%$$

Observations:

.....

.....

(6)

Le directeur de la station expérimentale.

(1) Wagon, camion, remorque, container ou remorque rail-route, isotherme, réfrigérant ou frigorifique.

(2) Date.

(3) Heure.

(4) Données à être communiquées par la firme ou organisme qui présente l'engin.

(5) Rayer la mention inutile.

(6) Localité et date.

ANNEXE III

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

Méthode à appliquer pour le contrôle du rendement global des différentes classes de véhicules routiers réfrigérants ou frigorifiques.

Cette méthode a pour but de contrôler l'efficacité des dispositifs frigorifiques des véhicules routiers réfrigérants et frigorifiques, compte tenu de leur isolation thermique.

Dans un but de simplification, la méthode de contrôle définie ci-après fait abstraction d'un certain nombre de facteurs extérieurs: insolation, mouillage, vitesse de marche des véhicules, vitesse et état hygrométrique de l'air ambiant, effets des peintures et laques extérieures, etc., la mesure exacte de l'influence de ces divers facteurs nécessiterait, en effet, des installations complexes et conduirait à une immobilisation très longue des matériels.

D'autre part, pour tenir compte notamment des variations normales de température à différentes heures de la journée, il a été retenu une température moyenne de 30° centigrades; les écarts de température de contrôle étant, dans ces conditions, de:

30° C pour la classe A;

40° C pour la classe B;

50° C pour la classe C.

Mode opératoire. — Le matériel vide de tout chargement est placé dans une chambre maintenue à une température sensiblement constante de 30° C et munie d'une installation de circulation d'air de l'ordre de un mètre par seconde mesurée le long des parois longitudinales du véhicule (sens de déplacement). Les dispositifs de mesure de température seront placés comme il est recommandé à l'annexe II pour la mesure du coefficient K.

Quand la température intérieure du véhicule est égale à la température de la chambre, on procède aux opérations suivantes:

a) *Véhicules réfrigérants.* — On charge aux emplacements prévus le poids maximum d'agent frigorifique indiqué par le constructeur. Les portes, trappes et ouvertures diverses étant fermées, les dispositifs de ventilation intérieure du véhicule, s'ils existent, sont mis en marche à leur régime maximum. On relève toutes les trente minutes les courbes des températures intérieure et extérieure. L'essai est poursuivi jusqu'à consommation totale de l'agent frigorifique, ce qui est contrôlable par le relèvement de la courbe des températures intérieures.

L'essai sera considéré comme satisfaisant si, après avoir atteint la valeur minimum de la bande de température fixée pour la classe de véhicule (voir annexe I), la température intérieure est restée pendant douze heures dans les limites prévues pour cette classe.

b) *Véhicules frigorifiques.* — L'engin de production de froid est mis en marche, ainsi que la ventilation intérieure, comme il est dit ci-dessus. On relève alors les courbes des températures et l'on vérifie si le régime permanent intérieur s'est bien maintenu pendant douze heures au moins à la température minimum prévue à l'annexe I.

L'essai sera considéré comme satisfaisant si la variation des températures intérieure et extérieure relevées pendant la période de stabilité de douze heures n'a pas excédé plus ou moins un degré.

Tout véhicule routier réfrigérant ou frigorifique devra subir, avant sa mise en service, le contrôle ci-dessus indiqué, dans une station expérimentale agréée.

Les résultats de ce contrôle seront consignés dans un procès-verbal du modèle ci-joint.

Pour le matériel construit en série, le contrôle pourra n'être effectué que sur 5 p. 100 au moins des engins d'une même série de construction.

Ce contrôle sera renouvelé périodiquement tous les six ans et devra porter sur 5 p. 100 au moins des véhicules d'une même série possédés par chaque utilisateur. Il donnera lieu, également, à l'établissement d'un procès-verbal du même type.

Observation. — Il est recommandé, en vue de réduire les frais et les délais globaux de vérification, de procéder aux mesures d'efficacité immédiatement avant celles de détermination ou de contrôle du coefficient K.

ANNEXE III a

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

PROCES-VERBAL

du contrôle du rendement global des véhicules réfrigérants.

Station expérimentale:

Engin présenté par:

Type de l'engin présenté:

Série de l'engin:

Tare moyenne..... kg

Charge maximum..... kg

Capacité utile..... m³

Capacité totale..... m³

Surface totale du plancher..... m²

Surface utile du plancher..... m²

Surface totale extérieure des parois..... m²

Surface totale intérieure des parois..... m²

Spécification des parois:

Toiture:

Plancher:

Parois latérales:

Nature du frigorigène:

Charge maximum de l'agent frigorigène (indiquée par le constructeur)..... kg

Dispositif de chargement (description, emplacement):

Capacité maximum pour le frigorigène considéré..... kg

Surface d'échange..... m²

Dispositifs de ventilation intérieure:

Description (nombre d'appareils, etc.):

Débit..... m³ p. h.

Section des gaines..... m²

Température de la chambre et du véhicule au début de l'essai..... (30° C) ± 0,5° C.

Date et heure de chargement du frigorigène:

Date et heure de fermeture des ouvertures et orifices du véhicule:

Date et heure de mise en marche de la ventilation extérieure:

Date et heure de début de l'essai:

Relevés bi-horaires des températures intérieure et extérieure jusqu'à consommation totale du frigorigène pendant douze heures au moins après stabilisation de la température intérieure.

	TEMPÉRATURE			TEMPÉRATURE	
	Int.	Ext.		Int.	Ext.
H			H + 6 h 30.....	.....	.....
H + 30'.....			H + 7 h.....	.....	.....
H + 1 h.....			H + 7 h 30.....	.....	.....
H + 1 h 30.....			H + 8 h.....	.....	.....
H + 2 h.....			H + 8 h 30.....	.....	.....
H + 2 h 30.....			H + 9 h.....	.....	.....
H + 3 h.....			H + 9 h 30.....	.....	.....
H + 3 h 30.....			H + 10 h.....	.....	.....
H + 4 h.....			H + 10 h 30.....	.....	.....
H + 4 h 30.....			H + 11 h.....	.....	.....
H + 5 h.....			H + 11 h 30.....	.....	.....
H + 5 h 30.....			H + 12 h.....	.....	.....
H + 6 h.....					

Le véhicule examiné répond aux conditions de la mise en service dans la catégorie « réfrigérant » classe sous réserve qu'aucune modification ultérieure ne soit apportée à tout ou partie de l'installation ou à l'emploi du frigorigène faisant l'objet du présent procès-verbal.

Observations:

ANNEXE III b

A L'INSTRUCTION DU 10 DÉCEMBRE 1952

PROCES-VERBAL

du contrôle du rendement global des véhicules frigorifiques.

Station expérimentale:

Engin présenté par:

Type de l'engin présenté:

Série de l'engin:

Tare moyenne..... kg

Charge maximum..... kg

Capacité utile..... m³

Capacité totale..... m³

Surface totale du plancher..... m²

Surface utile du plancher..... m²

Surface totale extérieure des parois..... m²

Surface totale intérieure des parois..... m²

Spécifications des parois:

Toiture:

Plancher:

Parois latérales:

Groupe:

Description, marque n°

Puissance frigorifique (à -10°/C à l'évaporation et +25°/C à la condensation):

Dispositifs de ventilation intérieure:

Description (nombre d'appareils, etc.):

Débit..... m³ p. heure

Section des gaines..... m²

Température de la chambre et du véhicule au début de l'essai (30° C) ± 0,5° C.

Date et heure de fermeture des ouvertures et orifices du véhicule:

Date et heure de mise en marche de la ventilation extérieure:

Date et heure du début de l'essai:

Relevé bi-horaire des températures intérieure et extérieure pendant douze heures au moins en régime de stabilisation.

	TEMPÉRATURE			TEMPÉRATURE	
	Int.	Ext.		Int.	Ext.
H			H + 6 h 30.....	.....	.....
H + 30'.....			H + 7 h.....	.....	.....
H + 1 h.....			H + 7 h 30.....	.....	.....
H + 1 h 30.....			H + 8 h.....	.....	.....
H + 2 h.....			H + 8 h 30.....	.....	.....
H + 2 h 30.....			H + 9 h.....	.....	.....
H + 3 h.....			H + 9 h 30.....	.....	.....
H + 3 h 30.....			H + 10 h.....	.....	.....
H + 4 h.....			H + 10 h 30.....	.....	.....
H + 4 h 30.....			H + 11 h.....	.....	.....
H + 5 h.....			H + 11 h 30.....	.....	.....
H + 5 h 30.....			H + 12 h.....	.....	.....
H + 6 h.....					

Le véhicule examiné répond aux conditions de la mise en service dans la catégorie « frigorifique » classe sous réserve qu'aucune modification ne soit apportée à tout ou partie de l'installation.

Observations:

Instruction relative à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou cadres isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Vichy, le 10 juillet 1944.

L'instruction interministérielle du 1^{er} avril 1943 sur la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou cadres isothermes réfrigérants ou frigorifiques est complétée comme suit:

NATURE des denrées. (1)	NATURE du véhicule routier ou wagon ou cadre à utiliser. (2)	PÉRIODE d'application. (3)	DISTANCE MINIMUM au delà de laquelle l'emploi d'un véhicule routier ou wagon ou cadre du type indiqué à la colonne (2) est obligatoire (a). (4)	OBSERVATIONS (5)
.....				
Levures fraîches, par expéditions de 5.000 kg. et au- dessus (b) (c).	Réfrigérant ou fri- gorifique.	Du 1 ^{er} mai au 30 septembre.	300 kilomètres.	
.....				

Le secrétaire d'Etat au ravitaillement,
FRANÇOIS CHASSEIGNE.

*Le ministre secrétaire d'Etat
à la production industrielle et aux communications,*
JEAN BICHELONNE.

Vichy, le 1^{er} avril 1913.

Dès la publication de la présente instruction, les prescriptions de l'arrêté du 1^{er} avril 1913 seront appliquées aux denrées et produits alimentaires périssables figurant à la liste ci-annexée, qui indique les conditions mises à leur circulation.

Les présentes dispositions annulent et remplacent celles qui avaient fait l'objet de l'instruction du 27 juillet 1912 relative à la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'agriculture et au ravitaillement,
MAX BONNAUD.

Le ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications,
JEAN BACHELONNE.

NATURE DES DENRÉES (1)	NATURE du véhicule routier ou wagon ou cadre à utiliser. (2)	PÉRIODE d'application. (3)	DISTANCE MINIMUM au delà de laquelle l'emploi d'un véhicule routier ou wagon ou cadre du type indiqué à la colonne (2) est obligatoire (a). (4)	OBSERVATIONS (5)
Abats congelés	Isotherme	Toute l'année...	100 km.	Pendant la période du 15 novembre au 14 avril, les viandes et abats congelés destinés à la consommation immédiate à l'arrivée, peuvent être transportés en véhicules routiers ou wagons ou cadres ordinaires.
Poissons congelés	Idem.....	Idem.....	100 km.	
Viandes congelées	Idem.....	Idem.....	200 km.	
Abats et viandes réfrigérés.....	Réfrigérant ou frigorifique. Isotherme	Du 15 avril au 14 novembre.. Du 15 novembre au 14 avril....	150 km.	(d)
Abats et viandes frais.....	Réfrigérant ou frigorifique. Isotherme	Toute l'année...	150 km.	
Beurres congelés, par expéditions de 2.500 kg. et au-dessus (b) (c).	Réfrigérant ou frigorifique. Isotherme	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre. Idem.....	150 km.	
Beurres frais ou réfrigérés et fromages, par expéditions de 2.500 kg. et au-dessus (b) (c), à l'exception des fromages maigres et caillés maigres (e).	Réfrigérant ou frigorifique.	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre.	150 km.	(d)
Beurres frais ou réfrigérés et fromages, par expéditions de moins de 2.500 kg. (b), à l'exception des fromages maigres et caillés maigres (e).	Isotherme	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre.	50 km.	
Lait entier ou écrémé, par expéditions de 2.500 kg. et au-dessus (b) (c).	Idem.....	Idem.....	50 km.	
Lait entier ou écrémé, par expéditions de moins de 2.500 kg. (b).	Isotherme, réfrigérant ou frigorifique. Isotherme	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre. Du 1 ^{er} novembre au 30 avril.	100 km. 100 km.	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre, les véhicules routiers ou wagons ou cadres isothermes utilisés pour transporter des poissons de mer frais doivent être efficacement refroidis à l'aide de glace ou par tout autre moyen.
Poissons de mer frais, par expéditions de 2.500 kg. et au-dessus (b) (c).	Isotherme	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre.	100 km.	
Poissons de mer frais, par expéditions de moins de 2.500 kg. (b).....	Isotherme, réfrigérant ou frigorifique. Isotherme	Du 1 ^{er} mai au 31 octobre. Du 1 ^{er} novembre au 30 avril.	100 km. 100 km.	

(a) Les distances à considérer sont respectivement les distances courtes par fer ou par route, selon le mode de transport utilisé.

(b) Poids bruts.

(c) Pour les envois de 2.500 kg. et au-dessus, une demande spéciale de fourniture de véhicule routier ou wagon ou cadre doit être formulée à une société propriétaire ou exploitante d'un parc de cadres ou de matériel roulant, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, même si l'expédition doit emprunter, sur tout ou partie du parcours, l'itinéraire de services réguliers.

(d) L'emploi d'un matériel du type indiqué à la colonne (2) n'est obligatoire que lorsqu'il existe un service régulier de véhicules routiers ou wagons ou cadres de l'espèce desservant le parcours de l'expédition. Toutefois, lorsque celle-ci est en provenance ou à destination de points situés hors du parcours de ramassage ou de distribution d'un service régulier, elle doit emprunter ce service lorsque son acheminement normal prévoit son transbordement en un point situé sur la section de ramassage ou de distribution dudit service.

(e) Ne sont considérés comme fromages maigres ou caillés maigres que les marchandises désignées comme telles sur l'autorisation de transport délivrée par les services du ravitaillement et qui doit obligatoirement accompagner chaque envoi.

NOTA. — Dans tous les cas où la présente réglementation prévoit, pour des transports, l'utilisation de matériel isotherme, il est loisible, à défaut de ce dernier, de lui substituer du matériel réfrigérant ou frigorifique.

Circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers ou wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Le ministre secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement et le ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications,

Vu la loi du 8 décembre 1940 sur la circulation des denrées et produits alimentaires;

Vu la loi du 12 juin 1942 réprimant la perte ou la détérioration des denrées alimentaires;

Vu la loi du 23 août 1942 tendant à faciliter la conservation des denrées alimentaires périssables;

Vu la loi du 31 décembre 1942 relative à la constatation, la poursuite, la répression des infractions aux règles du ravitaillement;

Vu l'arrêté du 13 octobre 1941 sur la circulation des denrées et produits alimentaires destinés à la consommation familiale;

Vu l'arrêté du 27 juillet 1942 sur la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques;

Vu l'avis du comité de contrôle des transports de ravitaillement,

Arrêtent:

Art. 1er. — L'arrêté du 27 juillet 1942 sur la circulation de certaines denrées et produits alimentaires périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, est abrogé; ses dispositions sont remplacées par les suivantes.

Art. 2. — Dès la publication du présent arrêté, dans les cas et conditions fixés par instructions interministérielles établies par le ministre secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement et par le ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications, la circulation des denrées et produits alimentaires périssables figurant à la liste annexée auxdites instructions sera interdite si elle n'est pas effectuée en véhicules routiers ou wagons ou cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Art. 3. — L'interdiction visée à l'article 2 n'est toutefois pas applicable en cas d'insuffisance accidentelle ou d'absence de véhicules routiers, de wagons et de cadres, isothermes, réfrigérants ou frigorifiques, lorsqu'il ne peut pas être remédié à cette situation dans un délai suffisamment court pour éviter une détérioration de la marchandise en attente de chargement. Dans ce cas, la circulation de cette marchandise pourra être effectuée en véhicules routiers ou wagons ou cadres ordinaires, sous réserve de l'observation des prescriptions faisant l'objet de l'article 6.

Art. 4. — Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux envois définis par l'arrêté du 13 octobre 1941 relatif à la circulation des denrées et produits alimentaires destinés à la consommation familiale.

Art. 5. — Sauf exceptions explicitement prévues par les instructions interministérielles publiées en application des dispositions de l'article 2, les véhicules routiers, wagons et cadres, réfrigérants ou frigorifiques, servant aux transports prévus à l'article 2, doivent être obligatoirement munis de glace en quantité suffisante ou réfrigérés efficacement par tout autre moyen.

Art. 6. — Les dispositions du présent arrêté ne modifient en rien les obligations auxquelles les expéditeurs sont tenus de présenter, s'il y a lieu, à toute réquisition des agents qualifiés, les différents documents réglementaires afférents à la circulation des denrées et produits alimentaires (autorisations de transport, etc.) et de réaliser, conformément aux usages commerciaux et aux tarifs de transport en vigueur, le conditionnement et le chargement de ces marchandises.

Art. 7. — Toute infraction aux prescriptions du présent arrêté sera passible des pénalités prévues par la loi du 31 décembre 1942 relative à la constatation, la poursuite, la répression des infractions aux règles du ravitaillement.

Art. 8. — Les conseillers d'Etat secrétaires généraux à l'agriculture et au ravitaillement et le conseiller d'Etat secrétaire général aux travaux et transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à Vichy, le 1^{er} avril 1943.

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'agriculture et au ravitaillement,
MAX BONNAFOUS.

Le ministre secrétaire d'Etat à la production industrielle et aux communications,

JEAN BICHELONNE.

5442
EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 9 août 1942

INSTRUCTION

du 27 juillet 1942 relative à la circulation
de certaines denrées et produits alimentaires
périssables par véhicules routiers, wagons ou
cadres isothermes, réfrigérants ou frigorifiques

Vichy, le 27 juillet 1942

Dès la publication de la présente instruction, les prescriptions de l'arrêté du 27 juillet 1942 seront applicables aux denrées et produits alimentaires périssables figurant à la liste ci-annexée, qui indique les conditions mises à leur circulation.

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'agriculture et au ravitaillement,

Jacques LE ROY LADURIE

Le Secrétaire d'Etat aux communications,

Robert GIBRAT.

T. S. V. P.

Nature des den- rées	: Nature du :		Relations :		Observations
	: véhicule :	: Période :	: sur lesquelles ou :	: distance minimum au :	
	: ou cadre :	: d'appa- :	: delà de laquelle :	: l'emploi d'un véhi- :	
	: à utiliser :	: tion :	: l'emploi d'un véhi- :	: cule ou cadre du ty :	
			: pe indiqué à la co- :	: lonne (2) est obli- :	
			: gatoire (a) :		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Abats congelés....	Isotherme	Toute l'an-			Pendant la période du 1er dé- cembre au 31 mars, les vian- des et abats congelés desti- nés à la consommation immé- diate à l'arrivée peuvent être transportés en véhicu- les ou cadres ordinaires
		née	100 km		
Poissons congelés.	Idem	Idem	100 km		
viandes congelées	Idem	Idem	200 km		
abats frais ou ré-	Réfrigérant	toute			En cas de transport par voie ferrée et par dérogation aux prescriptions de l'article 2 de l'arrêté du 27 juillet 1942 la réfrigération à l'aide de glace ou par tout autre moyen des wagons ou cadres réfrigé- rants et frigorifiques n'est exigée que du 1er mai au 15 octobre
frigérés	ou frigorifi-	l'année	150 km		
	que				
Viandes de bouche-					
rie et de charcuter-	Idem	Idem	150 km		
rie fraîches ou ré-					1° - Transports par : voie de terre - 150 km 2° - Transports par : voie de fer - Sur les relations et dans les conditions de charge- ment indiquées par dé- cisions interministé- rielles du ministre : secrétaire d'Etat à : l'agriculture et au : travaillement et du : Secrétaire d'Etat aux Communications et af- fichées dans les ga- res
frigérées					
Beurres, fromages,	Isotherme,	15 mai			Du 10 mai au 15 octobre les vé- hicules ou cadres isothermes utilisés pour transporter des poissons de mer frais doivent être efficacement refroidis à l'aide de glace ou par tout autre moyen.
lait	réfrigérant	au 15 oc-			
	ou frigorifi-	tobre			
	que				
Poissons de mer	Isotherme,	Toute	100 km		
frais	réfrigérant	l'année			
	ou frigorifi-				
	que				

(a) Les distances à considérer sont respectivement les distances courtes par fer ou par route, selon le mode de transport utilisé.

1442

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL

du 9 août 1942

ARRETE du 27 juillet 1942

Circulation de certaines denrées et produits alimentaires
périssables par véhicules routiers, wagons ou cadres
isothermes, réfrigérants ou frigorifiques

Le ministre secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement et le Secrétaire d'Etat aux Communications,

Vu la loi du 8 décembre 1940 sur la circulation des denrées et produits alimentaires;

Vu l'avis du comité de contrôle des transports de ravitaillement,

Arrêtent :

Art. 1er..- Dès la publication du présent arrêté, dans les cas et conditions fixés par instructions interministérielles établies par le ministre secrétaire d'Etat à l'agriculture et au ravitaillement et par le secrétaire d'Etat aux Communications, la circulation des denrées et produits alimentaires périssables figurant à la liste annexée auxdites instructions, sera interdite si elle n'est pas effectuée en véhicules routiers, wagons ou cadres isothermes, réfrigérants ou frigorifiques.

Art. 2..- Les véhicules routiers, wagons et cadres, réfrigérants ou frigorifiques servant aux transports prévus à l'article 1er doivent être obligatoirement munis de glace ou réfrigérés efficacement par tout autre moyen.

Art. 3..- Les dispositions du présent arrêté ne modifient en rien l'obligation à laquelle les expéditeurs sont tenus de réaliser, conformément aux usages commerciaux et aux tarifs de transports en vigueur, le conditionnement et le chargement des denrées visées à l'article 1er.

Art. 4..- Toute infraction aux prescriptions du présent arrêté sera, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1940 sur la circulation des produits et denrées alimentaires, passible des pénalités prévues aux articles 7 et 8 de ladite loi.

.....

Art. 5.- Les Conseillers d'Etat, secrétaires généraux à l'Agriculture et au ravitaillement et le conseiller d'Etat, secrétaire général aux travaux et transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Fait à Vichy, le 27 juillet 1942

Le ministre secrétaire d'Etat
à l'agriculture et au ravitaillement,
Jacques LE ROY LADURIE

Le secrétaire d'Etat aux communications,
Robert GIBRAT.