

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon du...(date) modifiant l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 62, alinéa 4, modifié par les lois des 4 août 1996 et 9 mars 2014 ;

Vu le Code de droit économique, les articles VIII.43, §§ 3 et 4, VIII.46, § 2, VIII.51, VIII.52, VIII. 53, VIII.54, alinéa 1^{er}, VIII.55, VIII.56, alinéas 1^{er} et 2 ;

Vu l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci ;

Vu le rapport du 15 janvier 2021 établi conformément à l'article 3, 2° du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations Unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 19 janvier 2021 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le ~~xx xxx~~ 2021 ;

Vu l'avis XX.XXX/X du Conseil d'Etat, donné le xx xxx 2021, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. Dans l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, il est inséré une annexe 2/1, rédigée comme suit :

« Annexe 2/1. Spécifications techniques pour les systèmes de pesage en mouvement

1. Champ d'application

Les présentes spécifications techniques s'appliquent à tous les instruments capables de mesurer le poids des véhicules dans la circulation (le cas échéant pour les prescriptions générales, les erreurs maximales tolérées et essais de performance qui peuvent s'appliquer).

2. Définitions

2.1. Pesage en mouvement : Processus ayant pour but de déterminer la masse du véhicule, de la charge par essieu et, si applicable, de la charge par groupe d'essieux d'un véhicule en mouvement (c'est-à-dire d'un véhicule traversant le récepteur de charge de l'instrument de pesage) par la mesure et l'analyse des forces dynamiques des pneus du véhicule ;

2.2. Masse du véhicule : Masse totale du véhicule incluant tous les composants connectés ;

2.3. Essieu : Axe comprenant deux assemblages de roues ou plus ayant des centres de rotation se trouvant approximativement sur un axe commun ayant la largeur totale du véhicule et orienté perpendiculairement à la direction nominale de déplacement du véhicule ;

2.4. Charge par essieu : Fraction de la masse du véhicule supportée via l'essieu sur le récepteur de charge au moment de la pesée ;

2.5. Zone de pesage : Zone de la route comprenant le récepteur de charge avec les tabliers au-devant et au-delà de chaque extrémité du récepteur de charge dans le sens de passage du véhicule pesé ;

2.6. Récepteur de charge : Partie de la zone de pesage qui reçoit les charges des roues d'un véhicule et qui réalise une modification de l'équilibre de l'instrument lorsqu'une charge de roue est placée dessus ;

2.7. Étendue de pesage : Étendue entre les portées minimale et maximale ;

2.8. Portée minimale (Min) : Valeur de la charge au-dessous de laquelle les résultats de pesage en mouvement avant totalisation peuvent être sujets d'une erreur relative excessive ;

2.9. Portée maximale (Max) : Charge maximale de pesage en mouvement du récepteur de charge sans totalisation ;

2.10. Echelon, d : Valeur exprimée en unités de masse pour le pesage en mouvement, qui est la différence entre deux valeurs consécutives indiquées ou imprimées ;

2.11. Unité de masse : Les unités de masse suivantes peuvent être utilisées pour peser : kg, t ;

2.12. Vitesse de fonctionnement, V : Vitesse moyenne du véhicule en cours de pesée pendant son passage sur le récepteur de charge ;

2.13. Vitesse de fonctionnement maximale, V_{max} : Plus grande vitesse d'un véhicule pour laquelle l'instrument de pesage en mouvement est conçu et au-dessus de laquelle les résultats de pesée peuvent être sujets à une erreur relative excessive ;

- 2.14. Vitesse de fonctionnement minimale, V_{min} : Plus faible vitesse d'un véhicule pour laquelle l'instrument de pesage en mouvement est conçu et au-dessus de laquelle les résultats de pesée peuvent être sujets à une erreur relative excessive ;
- 2.15. Etendue des vitesses de fonctionnement : Ensemble de valeurs spécifiées par le fabricant entre les vitesses de fonctionnement minimale et maximale auxquelles un véhicule peut être pesé en mouvement.

3. Classes d'exactitude

3.1. Masse totale du véhicule

Pour la détermination de la masse totale du véhicule, les dispositifs de pesage en mouvement du véhicule peuvent être classés dans les six classes d'exactitude suivantes :

1 2 5 10 15 20

3.2. Charge par groupe d'essieux et groupe de charge par essieu

Pour déterminer le groupe de charge par essieu et, le cas échéant, la charge par groupe d'essieux, les dispositifs de pesage en mouvement du véhicule peuvent être classés dans les sept classes d'exactitudes suivantes :

A B C D E E1 F

4. Règles en vue d'un fonctionnement correct

4.1. Sûreté d'identification du véhicule

Les systèmes de pesage en marche sont munis d'un discriminateur de catégorie de véhicule.

4.2. Fonctionnement sans agent qualifié

Les instruments destinés à opérer dans des conditions rendant impossible le témoignage de leur bon fonctionnement constant par un agent qualifié, assurent, à un niveau de confiance proche de la certitude, que l'erreur de chaque résultat est à l'intérieur des limites tolérées. A cette fin, une méthode de contrôle indépendante de la mesure est prévue par le constructeur, quand la technologie le permet. Cette méthode peut être automatique et permet un contrôle avec une marge d'erreur qui n'est pas supérieure à 10 % de la masse maximale autorisée effective. Toute mesure erronée est clairement identifiée comme nulle ou détruite. Le niveau de confiance tient compte des incertitudes de mesure et de toute défaillance à cause unique de l'appareil de mesure dans son ensemble. Ce niveau est confirmé par le dossier d'approbation de modèle. S'il est évalué par des méthodes statistiques, le niveau de confiance est d'au moins 99,8 %.

4.3. Dispositif de simulation pour les essais métrologiques en laboratoire

Le constructeur prévoit un dispositif de simulation (calibrage interne) qui puisse permettre d'effectuer les essais métrologiques en laboratoire. L'exactitude des mesures de charge simulés par ce dispositif peut être mesurée et est la meilleure possible : l'erreur est au moins inférieure à 1/10 de la valeur de l'erreur maximale tolérée pour l'essai en question.

Dans le cas où le constructeur ne peut pas prévoir ce dispositif et son calibrage, pour des raisons techniques, une méthode d'essai est prévue pour les vérifications, lors de l'approbation du modèle et celle-ci est annexée à la documentation prévue au point 7.1 de l'annexe 1^{re}.

5. Construction

5.1. Indication et étendue de mesure

L'étendue de mesure est fixée par le fabricant et reprise dans le certificat d'approbation de modèle.

Au-delà du poids maximal fixé par le fabricant, l'appareil indique, éventuellement par un code, que le poids constaté est supérieur à l'étendue maximale de mesure.

5.2. Indication de la catégorie du véhicule

Les catégories de véhicules couvertes par le système de pesage en marche sont reprises dans le dossier d'approbation de modèle telles que définies par l'article 4 du règlement (UE) n° 167/2013 du parlement européen et du conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers et par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

6. Essais

6.1. Essais de conformité aux prescriptions prévues au point 2 de l'annexe 1^{re}

6.2. Essais métrologiques en laboratoire :

Pour autant que la technologie le permet, des essais en laboratoire permettant de déterminer :

1° la courbe d'erreurs en fonction du poids ;

2° le cas échéant, l'exactitude de la valeur des poids simulés par le dispositif de calibrage interne.

6.3. Essais sur les effets des facteurs d'influence et des perturbations

Les essais à effectuer et les critères d'acceptation sont décrits au point 9 de l'annexe 1^{re}.

6.4. Essais métrologiques sur route (à effectuer à la suite aux essais métrologiques prévus en laboratoire). Les essais métrologiques sont complétés par un essai de fonctionnement en conditions de circulation réelle.

La distribution des erreurs est établie à des charges et à des densités de circulation routière variables et, si possible, à différentes températures.

Le système utilisé pour les comparaisons a une incertitude de mesure au moins trois fois meilleure que celle du système de pesage en marche à l'essai.

7. Vérification primitive, vérification périodique et contrôle technique

7.1. Essais

Les essais comprennent des séries de mesures sur l'étendue de mesures suivant les prescriptions essentielles et compatibles à la technologie de pesage haute vitesse prévues dans la recommandation OIML R-134. Ces essais sont effectués

conformément à l'approbation de modèle de l'instrument, conformément à l'article 7, alinéa 3.

7.2. Erreurs maximales tolérées (EMT)

Le classement du système de pesage en marche est réalisé pour la masse du véhicule et pour la charge par essieux. Aucune erreur positive ne peut être supérieure à l'EMT définie au point 7.2.1 correspondante à la catégorie du véhicule définie dans le certificat d'approbation de modèle.

7.2.1. EMT pour la masse totale du véhicule

Pour la masse du véhicule, le système de pesage en marche est classé selon la classe d'exactitude avec les valeurs d'EMT en vérification primitive et périodique comme prévu dans le tableau 1 :

Tableau 1

Classe d'exactitude pour la masse du véhicule	Pourcentage de la valeur conventionnelle de la masse du véhicule	
	Vérification primitive*	Vérification périodique
1	±0.50 %	±1.00 %
2	±1.00 %	±2.00 %
5	±2.50 %	±5.00 %
10	±5.00 %	±10.00%
15	±7.50 %	±15.00%
20	±10.00 %	±20.00%

* lorsque le pesage en marche de véhicule est effectué à haute vitesse (>20km/h) l'EMT en vérification primitive est doublée.

7.2.2. EMT pour la charge par essieux pour le véhicule de référence

Pour la charge par essieux, le système de pesage en marche est classé selon la classe d'exactitude avec les valeurs d'EMT en vérification primitive et périodique comme prévu dans le tableau 2 :

Tableau 2

Classe d'exactitude pour la charge par essieu simple	Pourcentage de la valeur conventionnelle pour la charge par essieu simple	
	Vérification primitive*	Vérification périodique
A	±0.25 %	±0.50 %
B	±0.50 %	±1.00 %
C	±1.00 %	±2.00 %
D	±2.50 %	±5.00 %
E	±5.00 %	±10.00 %
E1	±7.50 %	±15.00 %
F	±10.00 %	±20.00%

* lorsque le pesage en marche de véhicule est effectué à haute vitesse (>20km/h)
l'EMT en vérification primitive est doublée

8. Prescriptions d'installation.

8.1. La mesure s'effectue suivant les prescriptions prévues par le constructeur dans le manuel d'installation.

Les éléments nécessaires suivants doivent être visibles sur l'image :

- 1° L'identification de la station ;
- 2° La bande de circulation mesurée ;
- 3° La zone de mesure sur la bande de circulation ;
- 4° La date et l'heure de la mesure.

9. Prescriptions de fonctionnement

Les infractions sont identifiées et enregistrées par instrument de mesure.

10. Dossier

Le dossier contient, outre le manuel d'utilisation prévu au point 4 de l'annexe 1^{re} :

1° dans le cas d'une nouvelle installation :

- a) le plan d'ensemble à l'échelle au minimum 1/200 ;
 - b) au moins une photographie, format A4, par point d'installation d'appareil de prise de vue et consistant en l'image à laquelle on peut s'attendre par après. Cet enregistrement doit être effectué par un appareil de prise de vue qui a les mêmes caractéristiques que celui qui sera utilisé ensuite ;
 - c) une ou plusieurs photographies, format A4, de l'ensemble de l'installation. Ces photos montrent clairement et sans contestation possible, la réalisation matérielle ;
- 2° dans le cas d'une modification de l'installation : l'actualisation éventuelle des éléments précédents visés au 10, 1°. ».

Art. 2. Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le ... (date).

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président

Elio DI RUPO

La Ministre de la Sécurité routière,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D'Arrou', written in a cursive style.

Valérie DE BUE