

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2021/07/14/2021032137/justel>

Dossier numéro : 2021-07-14/17

Titre

14 JUILLET 2021. - Arrêté du Gouvernement wallon 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

Source : SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Publication : Moniteur belge du 05-08-2021 page : 78018

Entrée en vigueur : 15-08-2021

Table des matières

Art. 1-2

Texte

Article [1er](#). 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. Groupe d'essieux : Deux essieux ou plus inclus dans un groupe défini et leurs intervalles respectifs ;

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

2.6. Charge par groupe d'essieux : Somme de toutes les charges par essieu dans un groupe d'essieux défini ;

2.7. 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 ;

2.8. 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 ;

2.9. Etendue de pesage : Etendue entre les portées minimale et maximale ;

2.10. 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 ;

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

2.12. Echelon, d : Valeur exprimée en unités de masse pour le pesage en mouvement, qui est la différence

entre deux valeurs consécutives indiquées ou imprimées ;

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

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

2.15. 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 ;

2.16. 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 ;

2.17. 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.

2.18 Recommandation OIML 134 : Recommandation définie par l'Organisation internationale de la Métrologie légale relative aux instruments à fonctionnement automatique pour le pesage des véhicules routiers en mouvement et le mesurage des charges à l'essieu

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 F G

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 1re.

5. Construction

5.1. Indication et étendue de pesage

L'étendue de pesage 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 pesage.

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 1er 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 1re.

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.