

Développement du contrôle sanction automatisé des surcharges

Bernard Jacob
Université Gustave Eiffel

Motivations et origine des surcharges

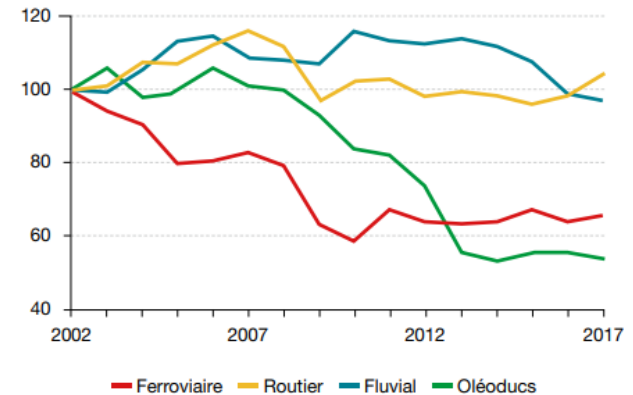
- **Les surcharges sont dangereuses pour les infrastructures**
- **Elles accroissent les risques d'insécurité routière**
- **et surtout elles biaisent la concurrence modale et inter-entreprises et induisent de l'évasion fiscale**
- **Sans contrôle, une partie des transporteurs a tendance à surcharger ses véhicules (faible marges, concurrence, pression chargeurs...)**
- **Utilisation de véhicules inappropriés (ex. VUL) ⇒ surcharges**
- **Différences de législations entre états membres de l'UE**
- **Manque d'information des transporteurs (ex. containers)**

Contexte

- Les contrôles statiques en bord de route avec interception de PL sont peu efficaces (trop rares): 50 000/an en France vs. 550 000 PL, 6 M VUL, 308 Mds t.km (88,5% du TTM)
1 PL contrôlé en moyenne une fois tous les 30 ans
- Stagnation/décroissance des moyens humains (CTT, forces de l'ordre, aires de contrôles...)
- Incitation Directive 2015/719
- Après généralisation du pesage en marche (WIM) pour la présélection...
- ... progrès des capteurs et systèmes
- ⇒ contrôle sanction automatisé (CSA) des surcharges par WIM

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

Indice base 100 en 2002



Source : SDES, CCTN 2018

Situation française et européenne

- République tchèque, 2011: loi autorisant le CSA par WIM
2012-13: *homologation* de systèmes (non respect OIML)
⇒ suspension des amendes, puis amélioration systèmes et reprise des sanctions en 2016-17
- Hongrie, 2017-18: 80 sites WIM dont 50 pour CSA
- France 2014: projet CSA surcharges (DGTIM/IFSTTAR-Cerema)
 - Phase 1, faisabilité (2014-2018)
 - Phase 2, homologation et mise en œuvre (2019-?)
 - Mission CSA (préfet R. Bartolt) + SML/LNE
- Belgique (Wallonie, SPW), 2017-?: essais et préparation approbation de modèle, coopération avec la France
- Allemagne: travaux en cours, contacts UGE/BAST



Projet CSA surcharges: phase 1 (2014-18)

- **2014-16: essais en labo (COSYS/SII) et sur manège de fatigue (MAST/LAMES et COSYS/SII) de capteurs (piézoquartz et céramiques) ⇒ qualification des capteurs Kistler (quartz)**
- **2015-2018: essais sur autoroute (A4, SANEF, St Avold, 57) ⇒ >1 500 PL pesés en marche et statique (aire de contrôle), surtout T2R3, 4 systèmes WIM (EPM Ifsttar/Cerema, Kapsch, Sterela, Fareco) ⇒ 2 systèmes pré-qualifiés pour CSA**
- **Exigences: OIML classe 5 (PL 4 et 5 essieux), classe 10 (VUL), actuellement > 98% pour T2R3, tri à améliorer**
- **Essais VUL en cours (résultats prometteurs)**
- **Pesage par ponts instrumenté: pas mûr mais prometteur**

Projet CSA surcharges: phase 2 (2019-?)

- Préparation des spécifications pour l'homologation OIML avec DGTIM (demandeur), LNE (représentant SML), IFSTTAR et Cerema (document à valider avec industriels en février/mars 2020):
 - Plage d'homologation: PL en surcharge (ex. > 40 t pour 5 ess., > 3,5 t pour VUL), essieux > 10 t
 - Tri par les systèmes (non affichage valeurs douteuses)
- Pré-qualification du site de TRANSPOLIS pour essais d'homologation (vérification variations des forces d'impact avec PL instrumenté et comparaison avec St Avold)
- Dialogue et échange avec partenaires européens pour harmonisation des procédures, essais mutualisés, révision OIML R-134

Perspectives

- **Essais homologation: fin 2020 ou début 2021**
- **Révision OIML R-134 (2021?)**
- **Mise en œuvre à partir de 2021 du paquet « Mobilité II » sur volet « simplification et numérisation des procédures et des contrôles », condition de la mise en œuvre du CSA**
- **2021-22?: Appel d'offre DGITM et déploiement de systèmes WIM-CSA à la place des EPM de présélection.... mais maintien d'aires de contrôles statiques**



Merci de votre attention

Bernard Jacob

Université Gustave Eiffel

14-20 bd Newton, Cité Descartes, 77447 Champs-sur-Marne

01 81 66 83 12 / bernard.jacob@ifsttar.fr, david.betaille@ifsttar.fr