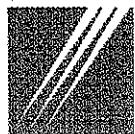


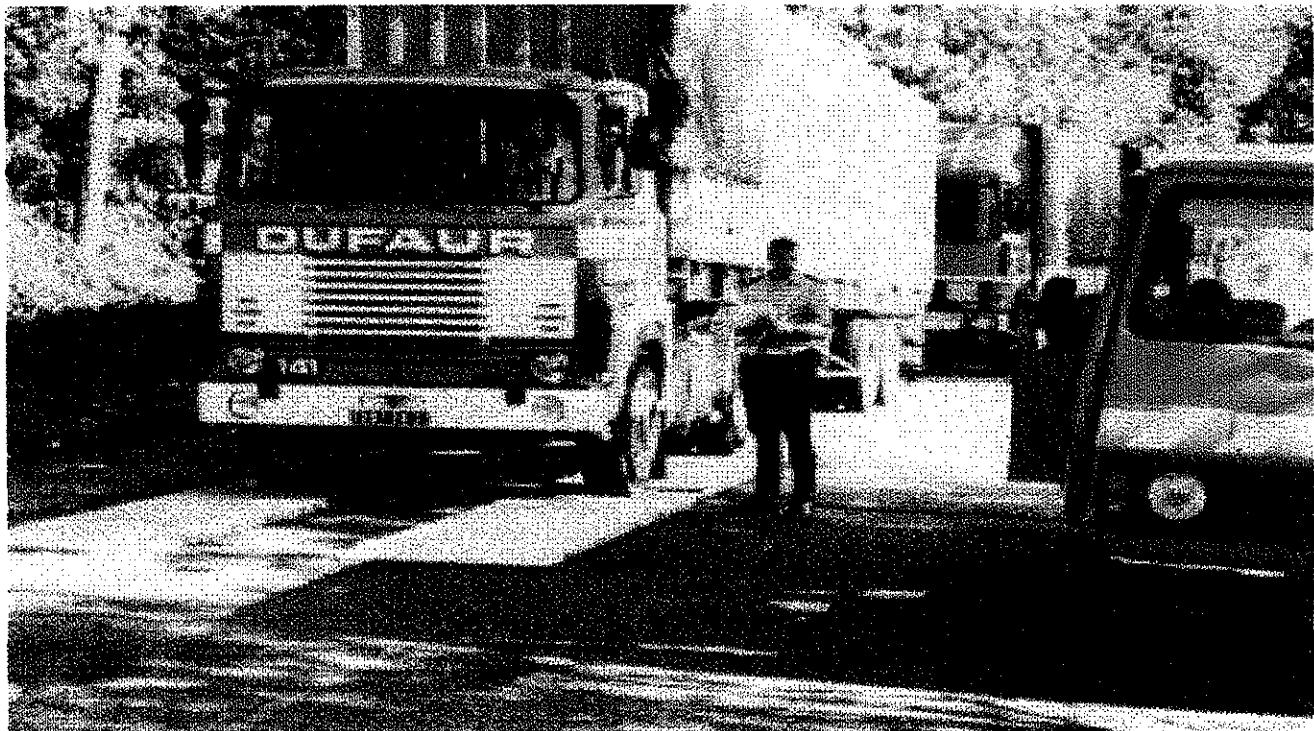
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT , DES TRANSPORTS ET DU TOURISME



3436

Direction des Transports Terrestres

02 JUIL. 1993

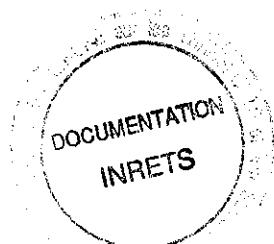


CONTROLE DES CHARGES DES VEHICULES UTILITAIRES

CAMPAGNE 1992

Mai 1993

Document réalisé par
Le Centre National d'Etudes du Trafic Lourd
LROP/SETRA - 12 , rue Teisserenc de Bort
78190 - Trappes



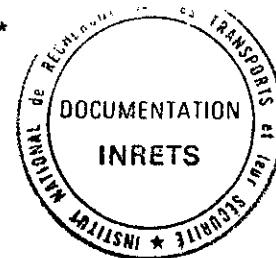
**Exploitation des résultats des Pesées effectuées
par les équipes des CETE en 1992.**

Ce document constitue la synthèse des résultats des pesées effectuées par les CETE en 1992.

Il a été réalisé au Centre National d'Etudes du Trafic Lourd (SETRA-LROP) à partir des données fournies et validées par les équipes de pesées des CETE.

Comme en 1992, ce document sera complété par les résultats du réseau SATL ; on disposera ainsi d'un rapport complet associant les résultats des pesées statiques et dynamiques.

SOMMAIRE



Pages

1. Rappel de la situation actuelle et des objectifs.	2-3
2. Les Moyens et l'Organisation.	4-6
3. Rappel des articles concernés du Code de la Route.	7-8
4. Les Résultats de 1992 - Tableaux.	9-16
5. Analyse des Résultats obtenus - Conclusions	17-18

Annexe 1 : Les Matériels de pesée utilisés lors des contrôles.

Annexe 2 : Le Suivi des aires de pesées fixes

Annexe 3 : Mise en place de la nouvelle procédure d'exploitation.



Bagneux, le 19 juin 1993

N. ref : SM/JPLN/ n° 1420
Affaire suivie par : S. MANGIN
Tel. : 46.11.33.64

Objet : Exploitation des résultats des pesées réalisées par les équipes des CETE en 1992

Conformément à la demande de la D.T.T., nous procédons à la diffusion de la plaquette consacrée à la campagne de pesées 1992.

Ce document ne concerne que les pesées réalisées en présence des équipes des CETE. Il faudrait rajouter celles réalisées par les D.R.E. seules, par exemple, dans les Plans Régionaux de Contrôle lorsque les CETE n'y sont pas associés.

Ce document propose également un projet d'organisation visant à optimiser la productivité de ces opérations notamment, par intégration à terme de l'ensemble des pesées réalisées par les divers services.

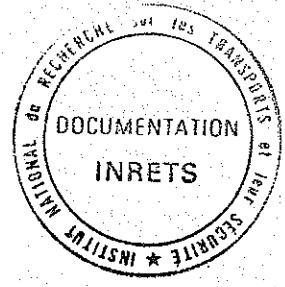
Ce projet d'organisation sera mis en place après concertation avec les participants concernés et accord de la D.T.T..

La présente exploitation sera complétée prochainement par la synthèse des données provenant du réseau S.A.T.L., de manière à regrouper dans un document unique l'essentiel de nos connaissances sur l'état et l'évolution du Trafic Lourd.

Le Directeur d'Études



S. MANGIN



1. RAPPEL DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES OBJECTIFS

CONTROLE DES CHARGES DES VEHICULES UTILITAIRES

Résultats des Pesées effectuées par les équipes des CETE en 1992.

1. RAPPEL DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES OBJECTIFS.

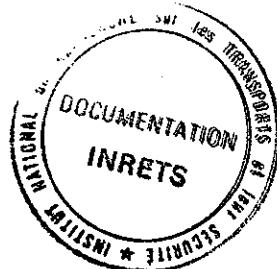
Depuis 1991, cette action est pilotée par la Direction des Transports Terrestres. Les 3 objectifs principaux intéressent les 3 Directions Centrales :

- **La DSCR pour l'objectif Sécurité** ; les PL sont impliqués dans un certain nombre d'accidents et la surcharge constitue un facteur aggravant.
- **La DR (Direction des Routes) pour la connaissance de l'agressivité** ; l'objectif est d'évaluer la résistance structurelle des chaussées et par ce moyen planifier les infrastructures. Cette action complète celle relative aux pesées dynamiques qui permettent notamment de détecter les surcharges dans l'espace et dans le temps et d'utiliser les possibilité de présélection.
- **La DTT (Direction des Transports Terrestres) pour laquelle les pesées constituent un des éléments du contrôle notamment vis à vis du respect de la réglementation (Code de la Route), et des règles de concurrence entre les différents modes de transport (route - rail - voies fluviales ...).**

Dans l'actuel contexte d'ouverture des frontières, la France est un pays de transit où passe un trafic international important qui risque de contribuer aux nuisances ainsi qu'aux dégradations des infrastructures routières.

Si les axes à fort trafic PL peuvent représenter une priorité en matière de contrôle toutes les catégories de routes sont en fait concernées.

- Sur le **Réseau Autoroutier Concédé** les gestionnaires se préoccupent de l'agressivité du trafic sur les structures et de la nécessité de mieux appréhender les charges transportées. Depuis 1991, des dispositions sont prises sur certains axes, afin d'installer des sites de pesées.
- Sur le **Réseau Routier National** (RN, LACRA, GLATT.., Autoroutes non concédées..), les opérations de pesées actuelles sont poursuivies en utilisant l'infrastructure des aires existantes et en portant un effort particulier sur les axes parallèles aux autoroutes.
- Sur le **Réseau des Collectivités Territoriales**, un effort d'information et de sensibilisation devra être entrepris sur l'incidence du trafic lourd et des surcharges sur la conservation du patrimoine et les dépenses d'entretien ; des moyens semi-fixes et surtout mobiles devront être mis en oeuvre au niveau des DRE afin de réaliser un minimum de contrôles.



2. LES MOYENS ET L'ORGANISATION

2. LES MOYENS ET L'ORGANISATION.

2.1. **Les Moyens en Matériel.** 3 types de matériels sont utilisés : cf annexe 1

-Les "ponts pèse-essieux " PRECIA sont installés à demeure sur des aires spécialement aménagées en des points stratégiques du réseau autoroutier et routier. Ils ont une portée de 20 tonnes et un tablier de surface active :2,85 X 0,70 mètres. Ils sont équipés de systèmes compacts et modernes de visualisation et d'acquisition des données. A la fin de 1992 , la DTT avait commandé 27 de ces matériels; à la fin du premier trimestre 1993 15 dispositifs étaient en service.

Les critères de choix des sites , les modalités d'installation et d'exploitation de ces matériels sont décrits dans des documents techniques réalisés par le CNETL. Ce dernier assiste les DRE pour la réception des matériels , la réalisation et la réception des aires ; il réalise par ailleurs un suivi permanent de ces aires de pesées.(annexe 2).

- **Le matériel semi-fixe ou mixte .** Depuis 2 ans , un nouveau matériel , moins lourd , plus maniable , et plus performant (CAPTELS) a été livré aux équipes de pesées des CETE. Il remplace l'ancien matériel semi-fixe avec la possibilité d'être intégré dans les aires mises en place par la DTT . Il peut également être employé en mode mobile avec un chemin de roulement associé. 12 matériels actuellement en service dans les CETE .

- **Les moyens de pesées mobiles** sont utilisés à 2 fins :
.. accroître la mobilité des contrôles
.. dissuader les déroutements.

Ils s'agit de matériels de pesées HAENNI (modèle W101) , dont chaque plateau , qui pèse une roue ou un demi essieu , a une portée de 10 tonnes , pèse 14 kg , possède une épaisseur de 15 mm et une surface utilisable de 660x360 mm. 74 des ces matériels sont en service dans les DRE et 12 dans les CETE. Ce matériel dispose désormais d'une homologation européenne.

Ces différents matériels font l'objet d'une décision d'approbation et d'une vérification primitive au moment de la mise en service , et de vérifications périodiques annuelles par le Ministère de l'Industrie. Ils bénéficient d'une *Autorisation* pour " utilisation à des fins de répression des surcharges ".

Les matériels mobiles (HAENNI W L 101) sont équipés d'un indicateur à cadran. Les 2 autres types sont équipés du même indicateur électronique (ONYX) .

Pour les 3 types de matériels , la saisie est réalisée au moyen d'une procédure unique qui met en oeuvre :

- un micro ordinateur portable EPSON EHT 10
- un logiciel de saisie assistée permettant la validation et le stockage des données ainsi que l'édition du ticket de pesée.

Pour les 2 premiers types de matériels , le micro est directement connecté en sortie de l'indicateur électronique (ONYX) ; pour les matériels mobiles , les données lues sur le cadran peuvent être entrées manuellement , validées et stockées au niveau du même micro ordinateur.

La même procédure de validation , mise au format unique ,et stockage des données peut donc s'appliquer à l'ensemble des matériels , ce qui facilite grandement l'exploitation ultérieure.

3. Rappel des Articles concernés du Code de la Route

3. Rappel des Articles concernés du Code de la Route.

- **Article 54** : Le poids total en charge réel du véhicule ne doit pas être supérieur au poids total en charge fixé par le Service des Mines et inscrit sur la carte grise.

- **Article 55** : Le poids total autorisé en charge d'un véhicule ne doit pas dépasser les limites suivantes :

- véhicule à 2 essieux :	19 tonnes
- véhicule à 3 essieux :	26 tonnes
- véhicule à 4 essieux ou plus :	32 tonnes
- ensemble articulé : 4 essieux maxi	38 tonnes
- ensemble articulé : plus de 4 essieux	40 tonnes

Des dérogations , répondant à des conditions bien précises , existent pour cette dernière catégorie permettant d'accroître la charge transportée au-delà de 40 tonnes (transports combinés).

- **Article 56** : L'essieu le plus chargé d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas dépasser 13 tonnes.

- **Article 58** : Sur les véhicules ou ensembles de véhicules , comportant plus de 2 essieux , pour 2 essieux consécutifs , le poids de l'essieu le plus chargé ne doit jamais dépasser , en fonction de la distance existant entre ces 2 essieux , le maximum fixé par le barème ci-après :

Distance entre 2 essieux consécutifs : 0,90 mètres → 1,35 mètres

Charges maxi autorisées sur l'essieu : 7,350 tonnes → 10,50 tonnes

LES RESULTATS

4. PRESENTATION DES TABLEAUX DE RESULTATS

5. ANALYSE DES RESULTATS OBTENUS

4. RESULTATS D'EXPLOITATION DES PESEES DES CETE EN 1992

RESULTATS GENERAUX

4.1. Nombre total de véhicules pesés : **86876** (+3,7% par rapport à 1991)

4.2. Répartition par CETE :

		92/91	nb. d'équipes	nb. d'agents
AIX :	9230 (dont 484 en fixe)	-1,2%	2	2,5
BORDEAUX :	11357 (dont 2762 en mobile)	-6,5%	3	3,6*
LILLE :	6193 (dont 2396 en mobile)	+15%	2	2*
LYON :	9489 (dont 3287 en mobile)	+3,5%	4	4,15*
EST :	8160	-12%	3	4
NANTES :	10168	-12%	2	2,2
ROUEN :	11861 (dont 290 en fixe...) (..et 585 en mobile)	+59%	3	3,8
ILE DE FR. :	20418 (dont 2985 en fixe..) (..et 5920 en mobile)	+4,6%	4	9,3

TOTAL :	86876 véhicules pesés	23 équipes	31,55 agents
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------

68167 en semi-fixe
14950 en mobile
3579 en fixe.

- Remarques :
1. Les rapports 92/91 pour les CETE doivent être interprétés avec prudence et au cas par cas compte tenu des effectifs réellement en place et opérationnels.
 2. * indique une diminution d'effectifs par rapport à l'année précédente.
Globalement on dispose d'un agent de moins par rapport à l'année précédente.
 3. La diversité des zones d'action géographique des CETE ne permet pas d'établir un ratio significatif entre nombre de véhicules pesés , agents et équipes.

Le nombre d'équipes correspond à celui prévu au financement 1992.

4.4. Situation vis à vis des articles R54 , R55 , R56 , et R58 du Code de la Route . Année 1992 /91

	1992	évolution 92/91
Rappel du nombre de véhicules pesés :	86876	+3,7%
Véhicules en infraction sur au moins un article du Code de la Route :	33293 (38,3%)	+6,9%
Véhicules en dépassement de charge de plus de 5 % :	16841 (19,4%)	+4,3%
Véhicules en dépassement de charge de plus de 8 % : sur au moins un article	11689 (13,45%)	+4,5%
Nombre total d'infractions à la charge :	70698	
soit , par rapport au total des véhicules pesés un ratio de :	0,81	(0,80 en 1991)

Précisions et commentaires :

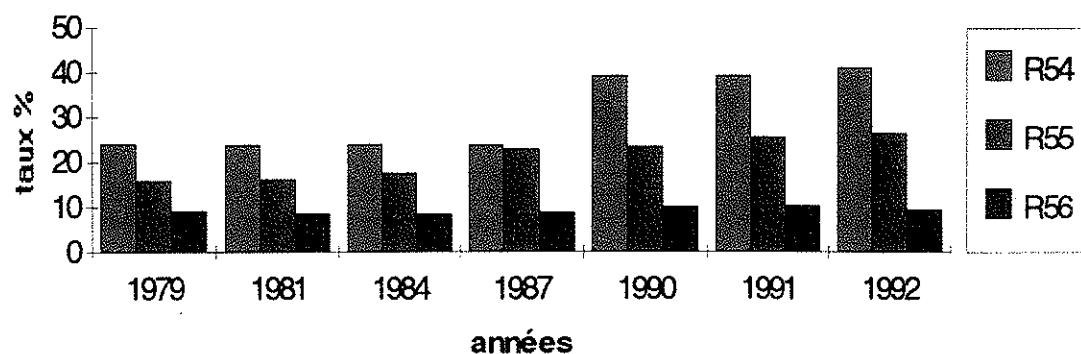
Bien qu'il soit envisageable de verbaliser au-delà de 0% de dépassement , cette procédure n'est généralement appliquée qu'au-delà de 5% et l'immobilisation intervient -si elle est appliquée- au-delà de 8%. Il ressort des chiffres ci-dessus que 13,5% de véhicules seraient susceptibles de relever de cette procédure.

Les chiffres entre parenthèses indiquent les taux d'évolution par rapport à l'année précédente.

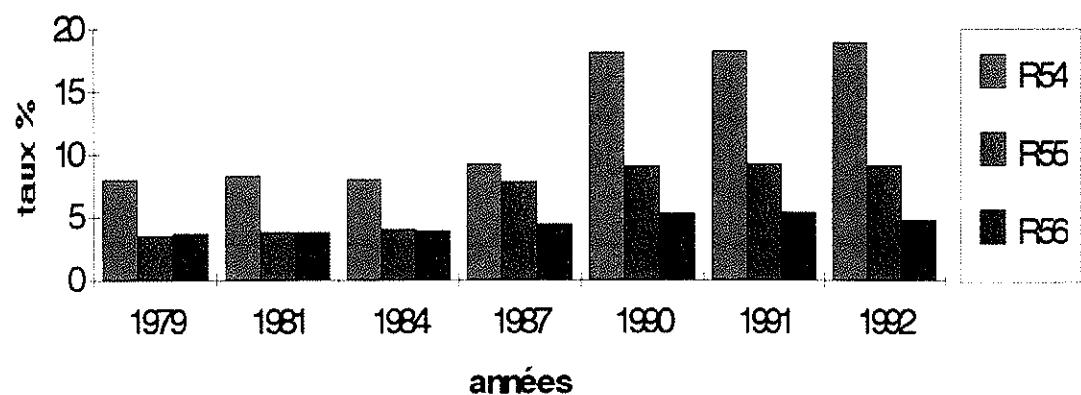
4.6. Evolution annuelle des infractions de 1979 à 1992.

Année	infractions > 0%			Année	infractions > 5 %			
	articles				articles			
	R54	R55	R56		R54	R55	R56	
1979	24,1	15,8	9,2	1979	8	3,5	3,7	
1981	23,8	16,1	8,6	1981	8,3	3,8	3,8	
1984	23,9	17,5	8,4	1984	8	4	3,9	
1987	23,8	22,8	8,9	1987	9,2	7,8	4,4	
1990	39,2	23,4	10	1990	18,1	9	5,3	
1991	39,2	25,5	10,2	1991	18,2	9,2	5,4	
1992	41	26,4	9,4	1992	18,9	9,1	4,8	

Evolution des infractions (> 0%)

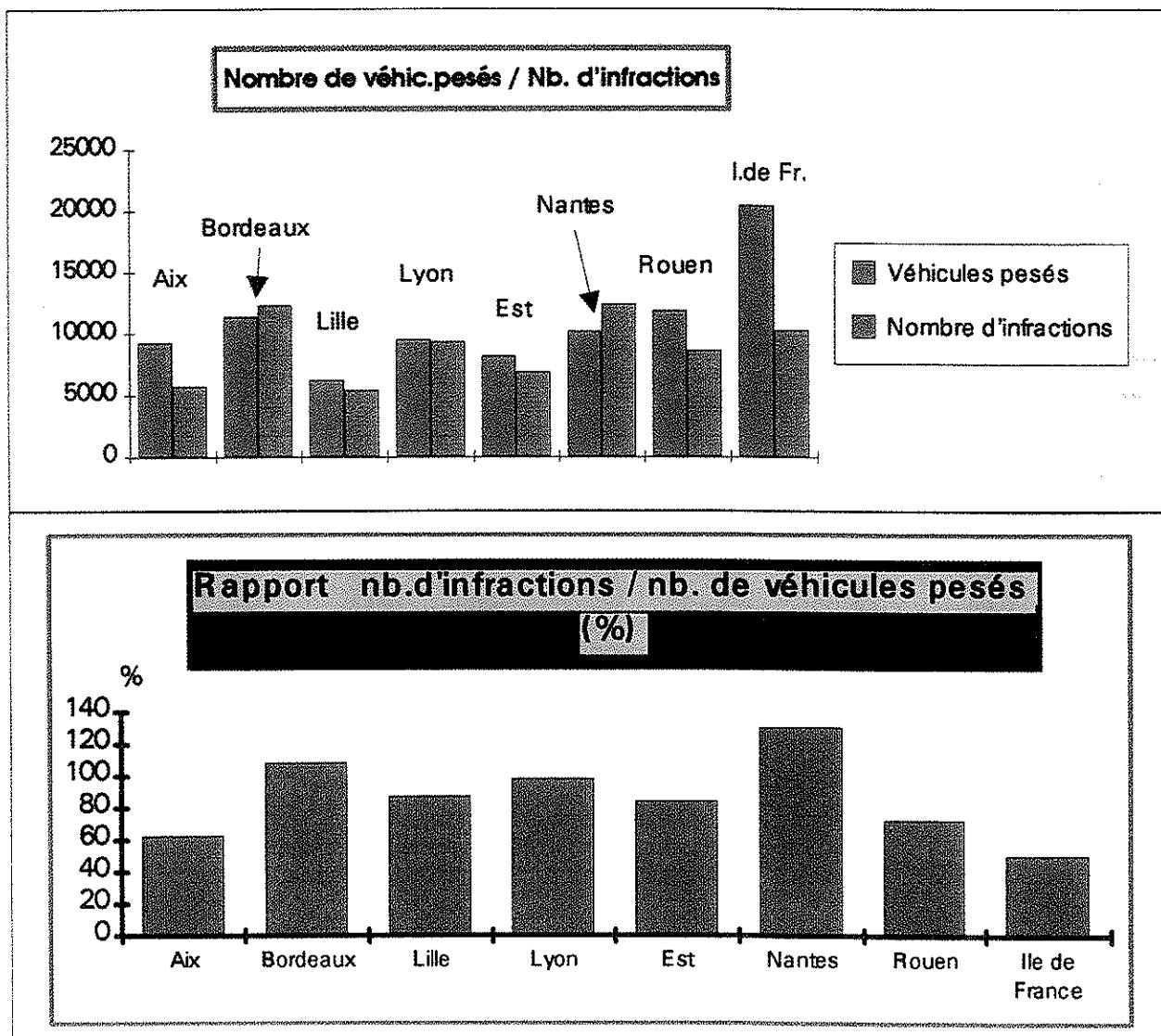


Evolution des infractions (> 5%)



4.8. Nombre de véhicules pesés - nombre d'infractions par zone d'action de CETE

CETE	Véhicules pesés	Nombre d'infractions	Ratio
AIX	9230	5714	61,9
BORDEAUX	11357	12290	108,2
LILLE	6193	5376	86,8
LYON	9489	9279	97,8
EST	8160	6832	83,7
NANTES	10168	12371	129,7
ROUEN	11861	8572	72,2
ILE DE FRANCE	20418	10264	50,3



5.3.5. Les infractions à l'article R54 augmentent de 2% (de 39 à 41%).

Celles à l'article R55 augmentent de 1% (de 25,4 à 26,4%).

Celles à l'article R56 diminuent de 0,77 % (de 10,17 à 9,4%).

Celles à l'article R58 diminuent de 0,4% (de 4,9 à 4,5 %).

5.3.6. L'analyse des résultats par CETE met en évidence un écart important dans les pourcentages de véhicules en infraction. Une des raisons pourrait être une différence d'appréciation des objectifs. Certains réalisent des contrôles dans un esprit de charge systématique des surcharges ,en sélectionnant pour la pesée , les véhicules paraissant le plus lourdement chargés , d'autres réalisent ces mêmes contrôles avec un objectif plus "statistique".

Les 2 objectifs sont fort louables ; l'objectif statistique est en grande partie pris en compte par le réseau SATL avec un échantillon nettement plus significatif.

Le "rendement" de cette opération peut être apprécié de diverses manières , par exemple en fonction du nombre de véhicules contrôlés ou du nombre d'infractions relevées.
Il importe donc que le Maître d'ouvrage précise et rappelle périodiquement ses objectifs.

Enfin la qualité et la productivité de l'opération pourraient être sensiblement améliorées en mettant en place progressivement les dispositions déjà préconisées en 1992 et rappelées en annexe 3.

Etabli par M. Siffert et B. Boutillier le 05/05/93.

ANNEXE I

Les Matériels de Pesée utilisés lors des Contrôles

Les Matériels de pesée utilisés lors des Contrôles

Les divers services , qui en France contribuent aux opérations de contrôle des charges des véhicules utilisent un ou plusieurs des 3 types de matériels décrits ci-après :

1. Les ponts pèse -essieux PRECIA , qui sont destinés à être installés à demeure sur des aires spécialement aménagées en des points stratégiques du réseau routier et autoroutier. D'une portée de 20 tonnes , ils possèdent un tablier dont la surface active est de 2,85 x 0,70 mètres. Ils sont incorporés au centre d'une dalle de pesage de 30 mètres de long et équipés de systèmes compacts et modernes de visualisation et d'acquisition des données. Les critères de choix des sites , leurs modalités d'installation et d'exploitation sont définis dans des documents techniques réalisés et diffusés par le CNETL.Ce matériel est destiné à être utilisé par tous les services concernés par les contrôles de charges. (cf . tableau et fig. ci-après).

2. Le matériel semi-fixe ou mixte.

Il est essentiellement utilisé par les équipes des CETE sur les aires construites à l'initiative de la DTT (300 environ) sur le réseau routier national.

L'ancien matériel de type Jules Richard est progressivement remplacé , depuis 1990 par un matériel de type CAPTELS pouvant être utilisé en mode semi-fixe (dans des fosses aménagées) , ou en mobile c-à-d en surface , à l'aide d'un chemin de roulement associé. Cf. tableau et fig. ci-après.

3. Les moyens de pesée mobiles.

Ils sont destinés à être utilisés à 2 fins :

- accroître la mobilité des contrôles ,
- dissuader les déroutements.

Ils mettent en oeuvre les matériels de pesée HAENNI (modèle WL 101) , dont chaque plateau , qui pèse une roue ou un demi-essieu , a une portée de 10 tonnes , pèse 14 kg et possède une épaisseur de 15 mm et une surface utilisable de 660 x 360mm.

Ce matériel est surtout utilisé par les DRE . Certains autres services y compris les CETE en possèdent également. Cf . fig. et tableau ci-après.

Les moyens de pesées fixes.

Pont bascule PRECIA



Fig.1 : Mise en place du pont bascule PRECIA.



Fig.2 : Opération de contrôle au niveau d'un péage d'autoroute.
Vue de l'aire et de la cabane.

Les nouveaux matériels de pesée semi-fixes.

CAPTELS



Fig. 3
Utilisation en mode
-semi-fixe- dans
des fosses
aménagées.

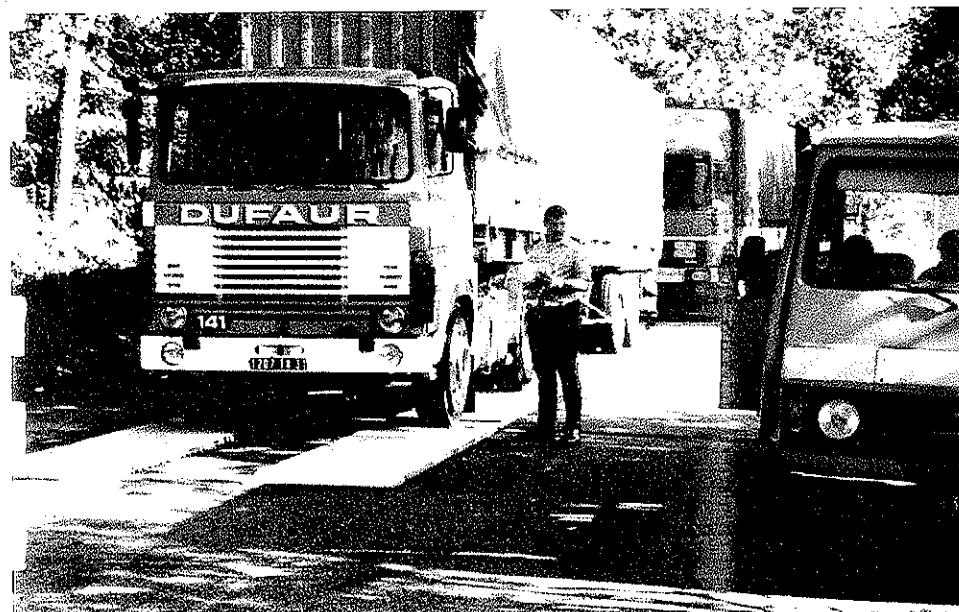
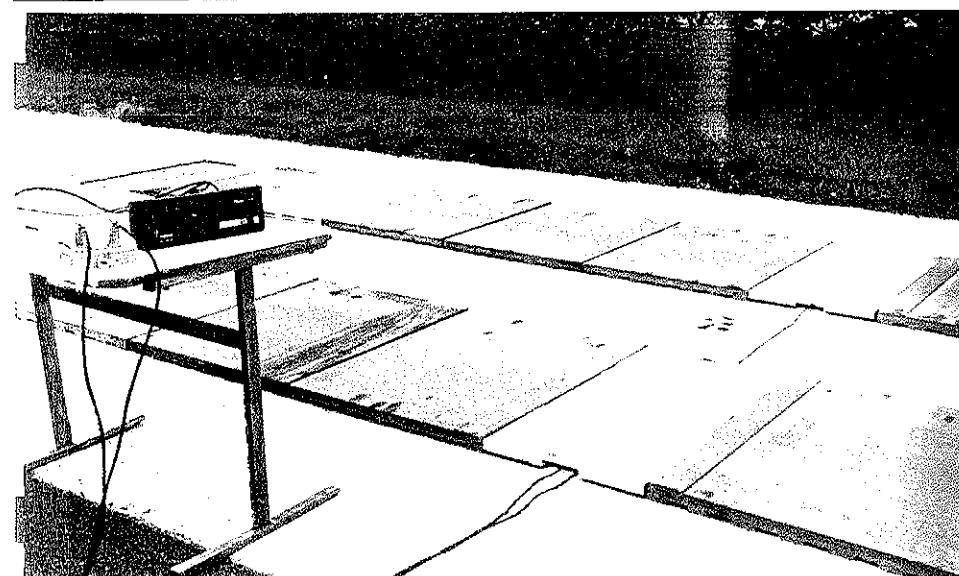


Fig. 4 et 5

Utilisation en mode -mobile-
en association avec un chemin
de roulement posé de part et
d'autre du capteur en surface de
l'aire afin d'assurer la parfaite
horizontalité du véhicule.



Sur la table
l'indicateur
électronique ONYX
associé aux 2
plateaux qui délivre
l'information charge
et qui possède une
sortie pour
l'adaptation du
micro de saisie
EPSON.

Les matériels de pesée mobiles

HAENNI WL 100 et WL 101

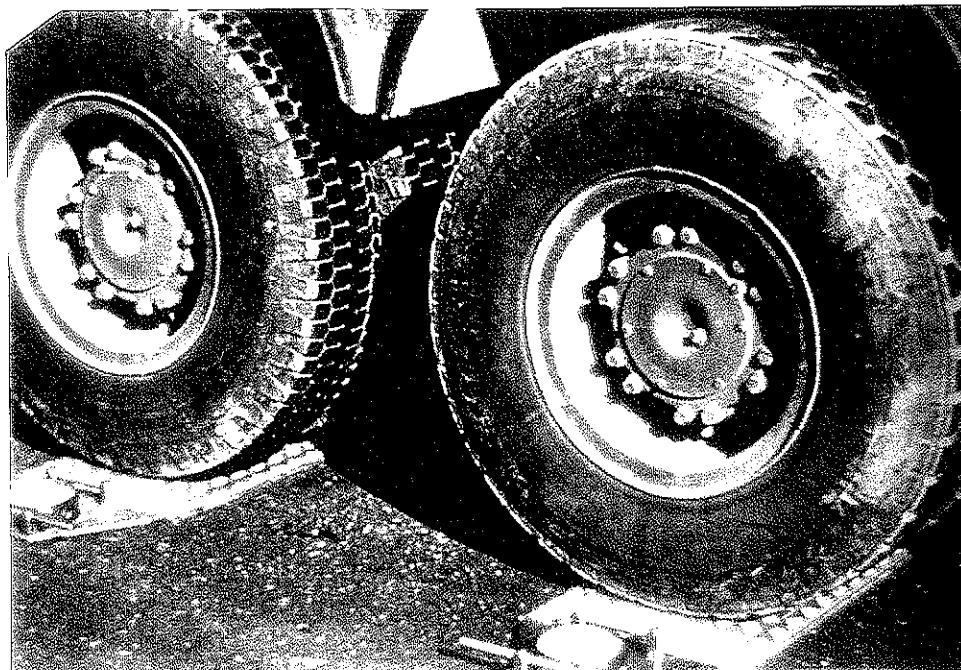


Fig. 6

Pesée roue par roue avec le plateau mobile HAENNI

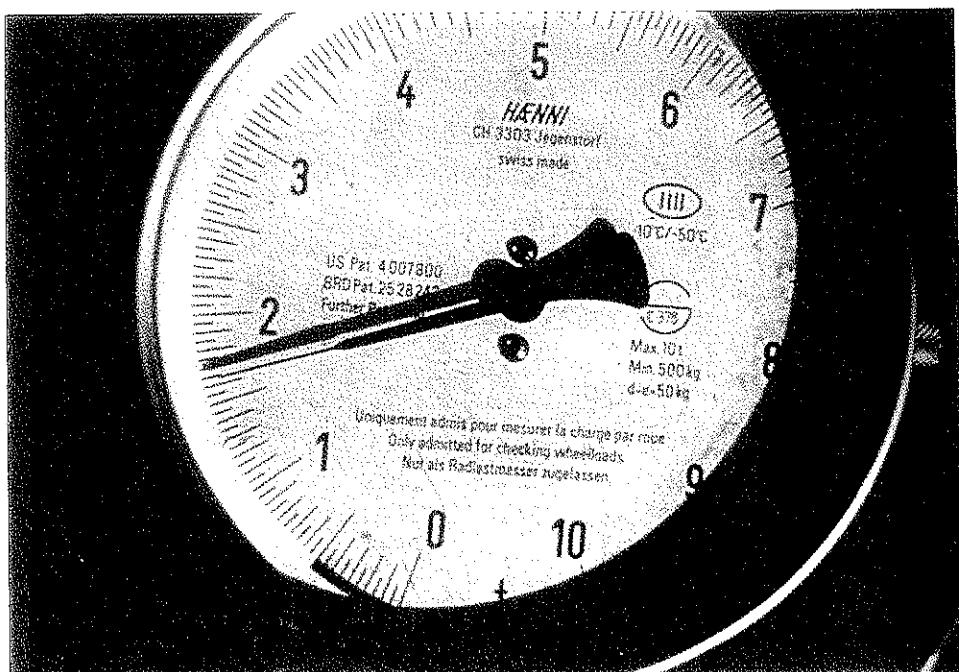


Fig. 7

L'indicateur mécanique de charge par roue associé au plateau.

Matériels en service dans les CETE

Liste des pèse-essieux mixtes CAPTELS achetés et en service.

Liste des anciens pèse-essieux achetés et en service.

Liste des pèse-essieux mobiles HAENNI achetés et en service.

CETE	N° du P. essieu CAPTELS	Année de mise en service CAPTELS	Autres matériels (anciens et / ou mobiles)	Numéro
Aix			J.Richard semi-fixes	311 - 312
Bordeaux	401 - 411	1990 et 1993		
Lille	403	1990	J.Richard semi-fixes	321
Lyon			J.Richard semi-fixes	303
Dijon			J.Richard semi-fixes	318 -319
			Haenni mobiles WL100	2572-2924-2940-3227
Clermont F.			J.Richard semi-fixes	306
			Haenni mobiles WL101	13618-13619-13878
			"	13879-13880-13881
Est	408 - 409	1992 et 1993	J.Richard semi-fixes	314
Nantes	407 - 412	1992 et 1993		
Rouen	406	1992	J.Richard semi-fixes	310
Blois			J.Richard semi-fixes	309
Ille de France	402 - 404	1990	J.Richard semi-fixes	304 - 305
CNETL (maintenance)	405 - 410	1991 et 1993	J.Richard semi-fixes	323-326-330
			Haenni mobiles WL101	14009-14010-14011
				14012 - 14105 -14106

Liste des matériels mobiles HAENNI en service dans les DRE

(2 tableaux à jour 01/04/1993)

N°	D.R.E.	ADRESSE	I.R.T. ADJOINT	Tél. Tél.	Télécopie	N° WL 101	Date V prim	Observations
13	LORRAINE	4 bis ave de Latire de Tassigny 57036 METZ Cedex	M. LAURENT M. BOUGNOT	87.66.75.33		12.815 et 12.816 13.614 et 13.615	9/90 11/91	5 ME BP 1021
14	MIDI PYRENEES	Bd Armand Duportal Cité Administrative 31074 TOULOUSE Cedex	Mme GAMET M. LACOMBE	61.58.54.23 61.58.54.21	61.23.99.21	13.265 et 13.266 13.949 et 13.950	3/91 11/92	2 BX Bât B
15	NORD-PAS DE CALAIS	4 rue de Bruxelles B.P. 259 59019 LILLE Cedex	M. MUTEZ M. DELANNOY	20.49.60.00 20.49.60.52	20.53.15.25 20.53.14.24	12.817 et 12.818 13.616 et 13.617	9/90 11/91	3 LI
16	BASSE NORMANDIE	3 rue des Terrasses B.P. 264 14006 CAEN Cedex	M. BODENES M. VILBERT M. POULET	31.86.02.84	31.79.05.18	12.819 et 12.820	9/90	7 RO
17	HAUTE NORMANDIE	Cité Administrative Saint-Sever 76032 ROUEN Cedex	M. FLEURY M. PASCAL			13.267 et 13.268	3/91	7 RO
18	PAYS DE LOIRE	MAN - DRE Rue René Viviani 44062 NANTES Cedex	M. LECLERC M. MOUTIER M. BESSONET	40.12.85.59 40.12.85.73 40.12.85.57	40.12.85.78	13.269 et 13.270 13.817 et 13.818	3/91 7/92	6 NA BP 2169 44204 Cx M. GUENOLE
19	PICARDIE	56 rue Jules Barni 80040 AMIENS Cedex	M. COCLET M. POTELET	22.92.09.81	22.91.73.77	12.821 et 12.822	9/90	3 LI
20	POITOU CHARENTES	19, rue Saint-Louis B.P. 595 86021 POITIERS Cedex	M. GIUDICE M. DELAVAUD M. LAURENCON	49.60.98.67 49.60.98.71 49.60.98.73	49.55.12.10	12.823 et 12.824 14.151 et 14.152	9/90 2/93	2 BX
21	PROVENCE ALPES C. D'AZUR	37 Bd Périer 13285 MARSEILLE Cedex 8	M. MERCEUR M. DE PERETTI J	91.53.82.00 91.53.82.53	91.53.82.20	13.271 et 13.272 13.819 et 13.820	3/91 7/92	1 AIX Jacques
22	RHONE ALPES	Cité Administrative 165 rue Caribaldi 69401 LYON Cedex 3	M. VAUX	78.63.14.65 78.63.14.61	72.61.94.73	12.825 et 12.826 13.620 et 13.621 13.951 et 13.952	9/90 11/91 11/92	4 LY BP 3203

ANNEXE 2

Le Suivi des Aires de Pêches Fixes

Un projet de création d'un fichier des aires de pesée a été soumis à la DTT.
Ce fichier devra permettre un suivi de la qualité , de la conformité et de l'utilisation des aires et des matériels qui y sont installés.

Un extrait de ce fichier est présenté ci-après ; il pourrait être étendu aux aires semi-fixes mises en place par la DTT ce qui permettrait d'assurer une meilleure gestion des investissements déjà réalisés et des opérations d'entretien.

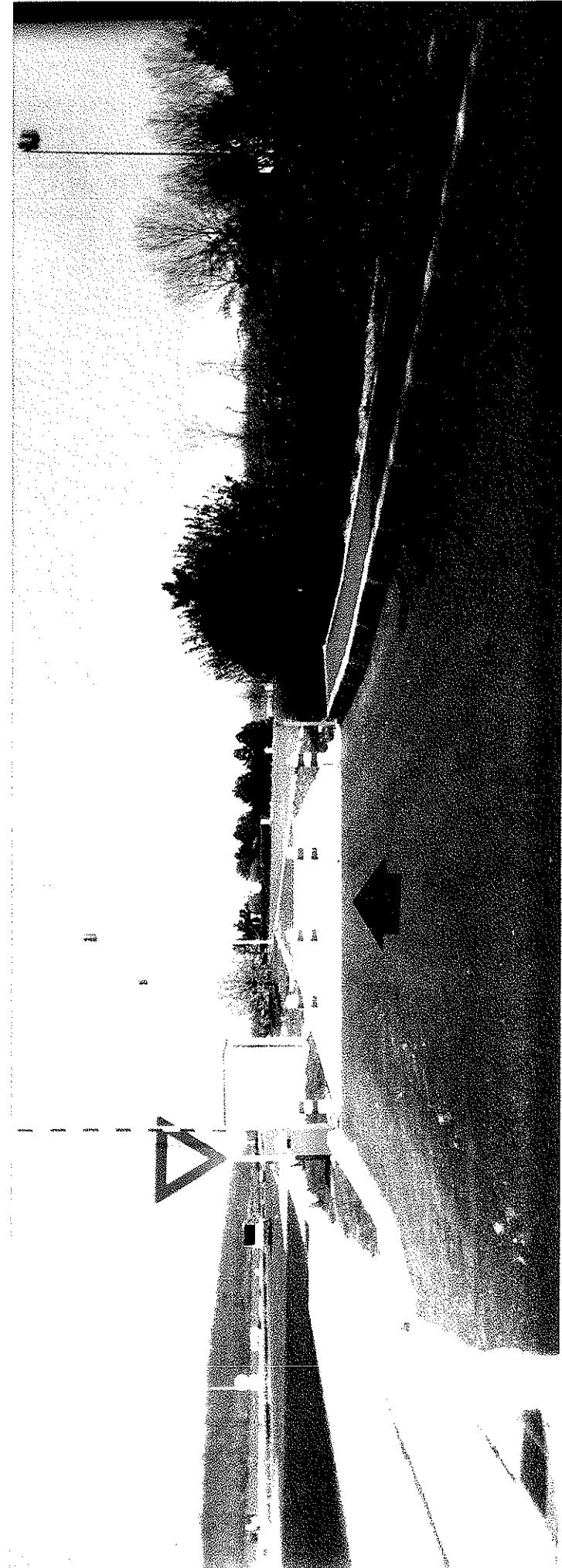
Ministère Chargé des Transports : DTT
Centre National d'Etudes du Trafic Lourd
IRCP/SETRA : 12 rue Tessierenc de Boit 78190 Trappes

AIRE DE PESEE N° 77-21

FLEURY EN B. = S → N

PESE-ESSIEUX N° 502-22564

V.PRMITIVE DU 26 Juin 1991



ANNEXE 3

Mise en place de la nouvelle procédure d'exploitation

Mise en place de la nouvelle procédure de saisie et d'exploitation

Actuellement , les différents services qui contribuent aux opérations de contrôle des charges sont les suivants :

- Contrôleurs des transports terrestres des DRE et des DDE.
- Agents des Forces de l'Ordre :
 - . de la Gendarmerie
 - . de la Police
 - . des Douanes.
- Agents des CETE.

Comme l'indique le schéma de la fig.11 ci-après , seules les pesées réalisées par les CETE font l'objet d'une procédure de suivi , d'exploitation et de synthèse.

Le même schéma propose également une procédure de recueil et d'exploitation de l'ensemble des pesées réalisées. Il s'agit :

- de saisir l'ensemble des pesées réalisées sur le territoire et d'en assurer la validation.
- de recueillir dans une base de données les informations validées .
- d'exploiter cette base de données pour diffusion des résultats à l'échelon national et régional.

Cette procédure met en oeuvre 3 niveaux :

- Les DRE qui recueillent toutes les pesées effectuées par les divers services
- Les CETE qui valident ces données et qui constituent pour le compte des DRE la base de données régionales.
- Le CNETL qui reçoit périodiquement les bases de données régionales validées et constituées par les CETE qui en réalise l'exploitation nationale et la synthèse ainsi que la diffusion des résultats.

Les moyens matériels destinés à faciliter cette procédure ont été étudiés par le CNETL .Il s'agit essentiellement :

- des moyens de saisie (micros EHT10) connectables sur les matériels de pesée fixes semi-fixes et mixtes (CAPTELS).Sur matériel mobile la saisie peut être effectuée à partir d'une fiche de saisie standard (carnet de pesées avec mode d'emploi). Ces fiches de pesées peuvent ensuite être introduites dans le même micro EHT10. Ce micro est en mesure de délivrer un ticket de pesée avec indication des infractions à la charge.
- des logiciels de saisie assistée (micro EHT10) et du logiciel de constitution de la base de données.
- du logiciel d'exploitation de la base de données. (cf. exemples ci-après)

Les CETE à l'échelon régional , pourraient assurer les fonctions de support technique vis à vis des DRE ; ces dernières collectant également les pesées réalisées par les forces de l'ordre.

Les données ainsi recueillies seraient validées mensuellement au niveau des CETE et viendraient alimenter la base de données régionales.

Une ou 2 fois par an chaque CETE envoie une copie de sa base de données à jour au CNETL pour exploitation et synthèse au niveau national. Les résultats ainsi obtenus sont adressés aux Services Centraux et rediffusés de manière complète dans les Régions.

Dès 1992 , des propositions ont été faites à la DTT pour la mise en place immédiate ou progressive de cette organisation.

GESTION DES PESÉES

Fig. 11 – Projet d'organisation

Schéma prévu | et circuit effectivement opérationnel | en 1992
(en matière d'exploitation nationale et de synthèse des données)

1. Qui pèse ?



2. Regroupement et validation
des données

CONFECTION des bases de données
(B.D)
DRE = bcde ; CETE = a + DRE

3. Envoi mensuel des B.D : DRE --> CETE

4. Exploitation régionale des données : CETE

5. Gestion locale des sites de pesée --> DRE
fichier régional --> CETE pour les n° d'aires

6. Organisation des campagnes régionales
de pesées ----> DRE

7. Envoi semestriel des bases de données
CETE --> CNETL

8. Exploitation Nationale des pesées statiques

9. Fichier National des sites de pesées

10. Gestion technique des matériels : maintenance – développement

11. Recherche de nouveaux matériels – liens avec la recherche dans le domaine de l'analyse du trafic

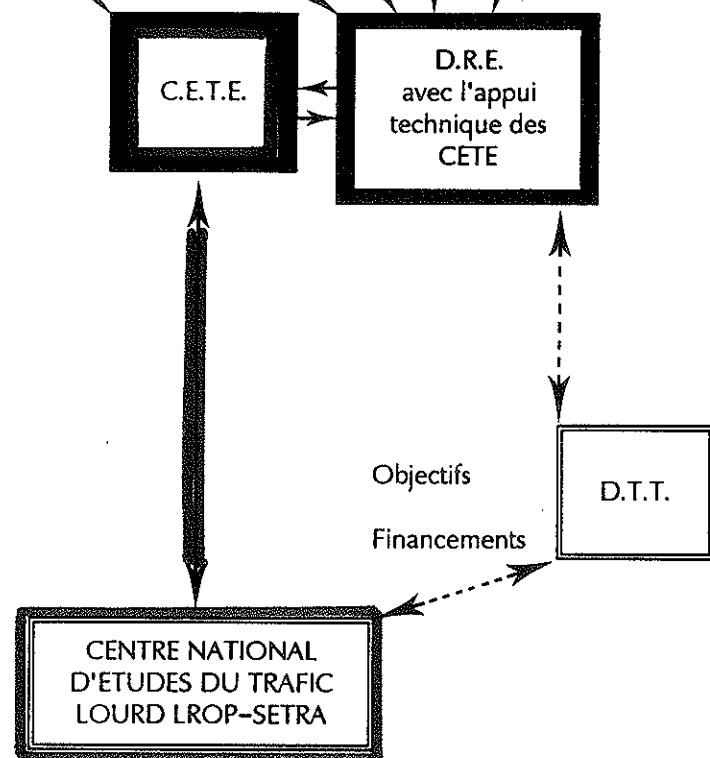
12. Exploitation nationale des pesées dynamiques – liens avec les réseaux SATL et SIREDO

13. Conseil technique auprès des DDE-DRE-CETE (matériels, aires)

14. Conseil technique auprès des Directions Centrales (DTT ...)

15. Gestion de l'opération en liaison avec SETRA et DTT.

16. Animation et promotion de l'opération ; actions d'information et de formation.



BASE DE DONNEES	PERIODE : Jan/Fév/Mar/Avr/Mai/Juin/Jui/Aou/Sep/Oct/Nov/Dec
NOM : PESEE00Z.002	Z. GEO. : CETE : ??- TOUS LES CETE
NbVh: 59	SERVICES: C.E.T.E. + D.R.E.
MàJ : 01/12/92	PAYS : TOUS VEHICULES MAT : TOUS MATERIELS

NOMBRE ET TAUX DE SURCHARGES :	SURCHARGES >0%		SURCHARGES >5%		SURCHARGES >8%	
	Nb	Taux	Nb	Taux	Nb	Taux
SURCHARGES R54	16	27,1	10	16,9	3	5,1
SURCHARGES R55	33	55,9	7	11,9	2	3,4
SURCHARGES R54+R55	49	83,1	17	28,8	5	8,5
SURCHARGES R56	9	15,3	2	3,4	2	3,4
SURCHARGES R58	12	20,3	7	11,9	2	3,4
SURCHARGES R56+R58	21	35,6	9	15,3	4	6,8
SURCHARGES R54+R55+R56+R58	70	118,6	26	44,1	9	15,3

VEHICULES EN SURCHARGE	39	66,1	8	13,6	3	5,1
VEHICULES EN REGLE	20	33,9				

NOMBRE ET POURCENTAGE DE VEHICULES EN SURCHARGES >5% PAR TYPE DE MARCHANDISES :

Nb	[0]	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[A]	
%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	8,5	

NOMBRE ET POURCENTAGE DE VEHICULES EN SURCHARGES >5% PAR TYPE DE VEHICULES :

1 0-0 1 1,7%	2 0-00 0 0,0%	3 0-0 0 0,0%	4 0-0 7 11,9%	5 0-0 0 0,0%
6 0-00 0 0,0%	7 0-0 0 0,0%	8 0-0 0 0,0%	9 0-0 0 0,0%	0 0-0 0 0,0%
A -0000-?-00000 0 0,0%	B 0-00 0 0,0%	C 0-00 0 0,0%	D 00-00 0 0,0%	E 00-00 0 0,0%