

Instructions concernant les contrôles policiers du poids des véhicules routiers au moyen de ponts-basculés et d'instruments de pesage indiquant la charge par roue

(conformément à l'art. 9, al. 2 et 3, OOCRR¹, en accord avec l'Office fédéral de métrologie METAS)

1. Systèmes de mesure

1.1 Bases juridiques (art. 4 OOCRR)

Conformément à l'art. 4 de l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière² (OOCCR-OFROU, nommée ci-après OOCRR), les exigences posées aux systèmes de mesure sont régies conformément à l'ordonnance sur les instruments de mesure³ et l'ordonnance du DFJP sur les instruments de pesage à fonctionnement non automatique⁴ (appelée ci-après O-DFJP).

1.2 Conditions d'utilisation

Les ponts-basculés et les instruments de pesage indiquant la charge par roue ne peuvent être employés pour des contrôles officiels des poids qu'aux conditions suivantes :

- a. seulement jusqu'au 30 avril 2009⁵ :
ils sont conformes aux dispositions sur l'approbation et la vérification initiale des art. 16 et 17 de l'ordonnance sur les instruments de mesure,
- b. dès maintenant et dès le 1^{er} mai 2009 exclusivement :
leur conformité a été évaluée et attestée conformément aux procédures d'évaluation de la conformité mentionnées à l'art. 8 de l'O-DFJP (une marque de conformité est apposée sur le système de mesure conformément à l'art. 13 de l'O-DFJP).

1.3 Obligation de vérification (art. 4, al. 2, OOCRR)

La personne qui utilise un système de mesure est responsable de la conformité de ce dernier avec les exigences légales et de la mise en œuvre des procédures visant à préserver la stabilité de mesure (pour les instruments de pesage à fonctionnement non automatique, voir art. 15 et 17 à 19 de l'O-DFJP).

¹ Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013)

² Ordonnance de l'OFROU du jj.mm.aaaa concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.xxx)

³ Ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (RS 941.210)

⁴ Ordonnance du DFJP du 16 avril 2004 sur les instruments de pesage à fonctionnement non automatique (RS 941.213)

⁵ cf. dispositions transitoires, art. 22 de l'O-DFJP

1.4 Contrôle subséquent en cas de rupture du plomb certifiant la vérification ou de la marque de sécurité ainsi qu'en cas de dysfonctionnements

Si des plombs certifiant la vérification ou des marques de sécurité ont été endommagés ainsi qu'en cas de dysfonctionnements, l'appareil ne pourra plus être utilisé jusqu'à ce qu'il ait subi un contrôle subséquent (cf. art. 24 de l'ordonnance sur les instruments de mesure). Font exception les situations où le système de mesure a été scellé au moyen de sceaux privés par des particuliers autorisés à le faire par un office cantonal de vérification. Dans ces situations, le système de mesure pourra être utilisé jusqu'à la vérification par un office de vérification (cf. annexe 7, chiffre 9, ordonnance sur les instruments de mesure en rel. avec les directives du METAS du 25 septembre 2006 sur le scellage d'instruments de mesure par des particuliers⁶).

1.5 Dispositif indiquant le poids

Pour les ponts-basculés, l'échelle de graduation du dispositif indiquant le poids ne doit pas être inférieure à 10 kg ; pour les instruments de pesage indiquant la charge par roue, elle est établie lors de l'examen du modèle ou de l'évaluation de la conformité.

2. **Personnel chargé des contrôles et de l'évaluation** (art. 3 OOCRR)

Les exigences posées au personnel chargé des contrôles et de l'évaluation sont régies par l'art. 3 OOCRR.

3. **Vérification des appareils avant leur utilisation** (art. 14 OOCRR)

3.1 Contrôle de fonctionnement

Avant le début de chaque mesurage individuel ou série de mesurages (mesurages successifs sur un même emplacement), il y a lieu de :

- a. pour les ponts-basculés :
 - contrôler la liberté de mouvement de la bascule (il doit y avoir suffisamment de jeu entre le pont-basculé et le châssis de fondation) ;
 - mettre l'aiguille sur la position « zéro ».
- b. pour les instruments de pesage indiquant la charge par roue :
 - mettre l'aiguille sur la position « zéro » ;
 - placer une charge sur l'appareil (une personne, la roue d'une voiture de tourisme, etc.) et la retirer ;
 - vérifier si l'aiguille revient exactement sur la position « zéro ».

Le chiffre 1.4 sera appliqué en cas de dysfonctionnements.

⁶ Les directives peuvent être consultées sur : <http://www.metas.ch/w210.1d> (allemand), <http://www.metas.ch/w210.1f> (français) et <http://www.metas.ch/w210.1i> (italien).

3.2 Instruments de pesage indiquant la charge par roue : contrôle du processus de mesurage/de la précision des indications

Avant chaque mesure ainsi qu'avant et après chaque série de mesures, on contrôlera la précision des valeurs affichées par les deux instruments de pesage indiquant la charge par roue. À cet effet, on répétera deux fois la mesure pour un essieu du véhicule, dans les mêmes conditions, mais en intervertissant les appareils. La somme des charges par roue (= charge par essieu) enregistrées lors des deux pesages doit être chaque fois la même. La précision des indications est suffisante lorsque la différence entre les deux charges par essieu enregistrées n'excède pas 50 kg pour des charges par roue inférieures ou égales à 2 500 kg et 100 kg pour des charges par roue supérieures à 2 500 kg (en cas de dysfonctionnements, le ch. 1.4 est applicable).

4. Exécution du mesurage

4.1 Ponts-bascules

4.1.1 Détermination de la charge par essieu (art. 8, al. 4, OETV)

Les roues d'un essieu simple dont on désire calculer la charge seront placées sur un instrument de pesage.

Lorsqu'il s'agit de groupes d'essieux (essieux doubles, essieux triples, etc.), on placera toutes les roues sur le pont-basculé, ce qui signifie qu'il n'y a pas lieu de déterminer individuellement la charge de chaque essieu.

Si un instrument de pesage indiquant la charge par essieu (pont-basculé court) précède le pont-basculé, on pourra déterminer grâce à lui les charges de chaque essieu lorsqu'il s'agit de groupes d'essieux.

4.1.2 Détermination du poids effectif (art. 7, al. 2, OETV)

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule individuel (camion, voiture de livraison, voiture de tourisme, remorque, etc.), toutes les roues seront placées sur le pont-basculé.

Lorsqu'il s'agit d'un train routier ou d'un véhicule articulé, on pèsera d'abord le véhicule tracteur puis le train routier complet ou le véhicule articulé ; la différence des deux poids effectifs équivaut au poids effectif de la remorque.

S'il n'est pas possible de placer le train routier ou le véhicule articulé complet sur le pont-basculé, on pèsera d'abord le véhicule tracteur puis la remorque ; la somme des deux valeurs obtenues correspond au poids effectif de l'ensemble.

En présence d'un instrument de pesage indiquant la charge par essieu (pont-basculé court), le poids effectif est déterminé par addition des charges de chaque essieu ou de celles des groupes d'essieux. Dans le second cas, il faut pouvoir placer le groupe d'essieux complet sur l'instrument pour le peser.

Si un instrument de pesage indiquant la charge par essieu précède le pont-bascule, seul ce dernier déterminera le poids effectif du véhicule ou des groupes d'essieux et on ne procédera pas au cumul des charges de chaque essieu.

4.1.3 Exigences requises pour la voie permettant d'accéder au pont-bascule et de le quitter

Dans la zone où le véhicule doit pouvoir manœuvrer en vue du pesage, la voie permettant d'accéder au pont-bascule et de le quitter doit être en principe au même niveau que le pont-bascule, rectiligne, plane et horizontale. Dans l'axe longitudinal, une inclinaison de 2 % au maximum est admise à moins que le mode d'emploi du pont-bascule ne prescrive une valeur inférieure.

4.1.4 Contrôles de la charge par essieu et du poids effectif

Le véhicule doit avancer sur le pont-bascule de manière à être aligné sur son axe longitudinal. L'essieu simple, le groupe d'essieux ou le véhicule à peser devraient être placés le plus possible au milieu du pont-bascule. Lorsque le levier des vitesses est au point mort et que le frein de stationnement est relâché, le véhicule ne doit en principe pas se mettre en mouvement. S'il se met en mouvement lorsque l'axe longitudinal présente une inclinaison de 2 % au maximum, il faut le bloquer au moyen d'une cale placée derrière une roue qui ne repose pas sur le pont-bascule.

Pour déterminer simultanément les charges par essieu, il s'agit d'avancer sur le pont-bascule de manière à y placer d'abord l'essieu avant puis tout le véhicule ; la charge de l'essieu arrière peut être déterminée en calculant la différence entre les deux valeurs obtenues.

Si un instrument de pesage indiquant la charge par essieu précède le pont-bascule, on pourra déterminer grâce à lui les charges de chaque essieu lorsqu'il s'agit de groupes d'essieux.

Pendant toute la durée du pesage, le chargement ne doit pas pouvoir se déplacer.

4.1.5 Réglementation spéciale applicable aux véhicules transportant des charges liquides

Lorsqu'il s'agit de véhicules transportant des charges liquides dans des citernes, il n'est permis de contrôler que le poids effectif au moyen d'un pont-bascule ou d'un instrument de pesage indiquant la charge par essieu parce que, même sur des ponts-bascules ne présentant aucune inclinaison, il est impossible d'exclure de légères variations des charges par essieu (ch. 4.1.3).

4.1.6 Correction des mesures (art. 15 OOCCR)

La correction des mesures pour les ponts-basculés et les instruments de pesage indiquant la charge par roue est régie par l'art. 15 OOCCR. La valeur obtenue après correction constitue la valeur sur laquelle on peut se fonder pour sanctionner un dépassement non autorisé du poids effectif et/ou des charges par essieu.

Si un instrument de pesage indiquant la charge par essieu précède le pont-basculé et qu'une comparaison entre sa mesure et celle du pont-basculé est effectuée, les deux résultats ne doivent pas différer de plus de 3 %. En cas d'écart supérieur, l'appareil ne pourra plus être utilisé jusqu'à ce qu'il ait subi un contrôle subséquent (cf. ch. 1.4).

Certains poids à observer constituent des poids minimums :

- Le poids reposant sur les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules dont la vitesse maximale peut dépasser 40 km/h ne doit pas être inférieur à 25 % du poids effectif (poids minimal d'adhérence ; art. 67, al. 4, OCR ; RS. 741.11).
- Le chargement doit être placé de manière que les essieux directeurs supportent au moins 20 % du poids effectif et, s'il s'agit de remorques à essieu central, que le centre de gravité se trouve en avant de l'essieu (art. 73, al. 1, OCR).

Dans ces cas, la valeur de correction est calculée conformément à l'art. 15, al. 2, OOCCR.

Exemple de calcul en cas d'écart à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence pour un train routier lourd (complément aux explications du 16 juillet 2004 concernant la LAO et l'OAO) :

Poids de l'ensemble (poids effectif) brut selon :

Ticket de pesage	40 000 kg
Déduction de la marge d'erreur des appareils et des mesures (3 %)	- <u>1 200 kg</u>
Poids de l'ensemble (poids effectif) net	38 800 kg
Poids minimal d'adhérence (25 %)	9 700 kg
Poids brut de l'essieu moteur selon ticket de pesage	9 000 kg
Ajout de la marge d'erreur des appareils et des mesures (3 %)	+ <u>270 kg</u>
Poids net de l'essieu moteur	9 270 kg
Écart à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence net	<u>430 kg</u> = <u>4,43 %</u>

Conséquence :

Il y a dénonciation, parce que la procédure relative aux amendes d'ordre n'est pas applicable aux écarts à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence.

4.1.7 Procès-verbal des mesures

Un procès-verbal des mesures doit être établi chaque fois qu'un contrôle de poids effectué par la police au moyen de ponts-basculés donne lieu à une sanction. Il doit contenir au moins les indications suivantes :

- la date, l'heure et le lieu du contrôle ;
- l'identification claire de l'appareil de mesurage (constructeur, nom, type, numéro, max. v)⁷ et la date de la dernière vérification ou celle de l'expiration de la validité de cette dernière ;
- le genre et le numéro d'immatriculation du véhicule contrôlé ou des véhicules formant un ensemble ;
- l'indication donnée par le pont-basculé (poids imprimé, estampillé ou relevé et inscrit à la main) ;
- la signature de la personne responsable du pesage.

Si la place fait défaut sur le procès-verbal des mesures, les indications permettant une identification claire de l'appareil de mesurage (voir deuxième tiret ci-dessus) peuvent être faites dans le rapport ou la dénonciation pénale. Lorsqu'il est possible de les attester en tout temps dans un document, il suffit de renvoyer à ce dernier.

4.2 Instruments de pesage indiquant la charge par roue

Pour contrôler les poids des véhicules au moyen d'instruments de pesage indiquant la charge par roue, il y a lieu d'utiliser simultanément deux instruments de pesage du même type, qui ont été vérifiés.

4.2.1 Détermination de la charge par essieu (art. 8, al. 4, OETV)

Chacune des roues d'un essieu simple dont on désire calculer la charge sera placée simultanément sur un instrument de pesage, puis l'on fera la somme des charges par roue indiquées sur chaque appareil.

Lorsqu'il s'agit de groupes d'essieux (essieux doubles, essieux triples, etc.), toutes les roues qui ne reposent pas sur les instruments de pesage seront placées sur un support d'une hauteur égale à celle desdits instruments.

4.2.2 Détermination du poids effectif (art. 7, al. 2, OETV)

Pour déterminer le poids effectif, on fera la somme des charges obtenues pour chaque roue ou des charges obtenues par essieu simple et par groupe d'essieux.

Lorsqu'il s'agit de véhicules munis de groupes d'essieux, le pesage peut se faire d'abord d'un côté, puis de l'autre. Dans ces conditions, toutes les roues se trouvant du côté du véhicule où se fait le mesu-

⁷ Max = zone de pesage maximale, v = valeur de vérification (la plus petite valeur des subdivisions lisibles sur le dispositif d'affichage)

rage et qui ne reposent pas sur un instrument de pesage doivent reposer sur un support d'une hauteur égale à celle desdits instruments.

4.2.3 Exigences relatives à l'emplacement de mesure

Les exigences relatives à l'emplacement de mesure se fondent sur le mode d'emploi établi par le fabricant de l'appareil ou sur l'approbation de modèle.

4.2.4 Contrôles de la charge par essieu et du poids effectif

On ne pourra procéder à des contrôles de la charge par essieu que si l'emplacement de mesure ne présente aucune inclinaison dans le sens longitudinal du véhicule, c'est-à-dire si le véhicule ne se met pas en mouvement lorsque le levier des vitesses est au point mort et que le frein de stationnement est relâché.

On ne pourra procéder à des contrôles du poids effectif que si l'emplacement de mesure ne présente pas une inclinaison longitudinale et transversale supérieure à celle qui est admise selon le mode d'emploi établi par le fabricant ou l'approbation de modèle.

4.2.5 Réglementation spéciale applicable aux véhicules transportant des charges liquides

Lorsqu'il s'agit de véhicules transportant des charges liquides dans des citernes, il n'est permis de contrôler que le poids effectif au moyen d'instruments de pesage indiquant la charge par roue parce que, même sur des emplacements de mesure ne présentant aucune inclinaison, il est impossible d'exclure de légères variations des charges par essieu (ch. 4.2.4).

4.2.6 Correction des mesures

La correction des mesures pour les instruments de pesage indiquant la charge par roue est régie par l'art. 16 OOCRR.

Certains poids à observer constituent des poids minimums :

- Le poids reposant sur les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules dont la vitesse maximale peut dépasser 40 km/h ne doit pas être inférieur à 25 % du poids effectif (poids minimal d'adhérence ; art. 67, al. 4, OCR ; RS. 741.11).
- Le chargement doit être placé de manière que les essieux directeurs supportent au moins 20 % du poids effectif et, s'il s'agit de remorques à essieu central, que le centre de gravité se trouve en avant de l'essieu (art. 73, al.1, OCR).

Dans ces cas, la valeur de correction est calculée conformément à l'art. 16, al. 2, OOCRR.

Exemple de calcul en cas d'écart à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence pour un train routier lourd (complément aux explications du 16 juillet 2004 concernant la LAO et l'OAD) :

Poids de l'ensemble (poids effectif) brut selon :

Ticket de pesage	40 000 kg
Déduction de la marge d'erreur des appareils et des mesures (3 %)	- <u>1 200 kg</u>
Poids de l'ensemble (poids effectif) net	38 800 kg
Poids minimal d'adhérence (25 %)	9 700 kg
Poids brut de l'essieu moteur selon ticket de pesage	9 000 kg
Ajout de la marge d'erreur des appareils et des mesures (3 %)	+ <u>270 kg</u>
Poids net de l'essieu moteur	9 270 kg
Écart à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence net	<u>430 kg = 4.43 %</u>

Conséquence :

Il y a dénonciation, parce que la procédure relative aux amendes d'ordre n'est pas applicable aux écarts à la baisse par rapport au poids minimal d'adhérence.

4.2.7 Procès-verbal des mesures

Un procès-verbal des mesures doit être établi chaque fois qu'un contrôle de poids effectué par la police au moyen de ponts-basculés donne lieu à une sanction. Il doit contenir au moins les indications suivantes :

- la date, l'heure et le lieu du contrôle ;
- la désignation des instruments de pesage utilisés (marque et numéro) ainsi que l'année de leur dernière vérification ou la date d'expiration de la validité de la dernière vérification effectuée ;
- les résultats des contrôles de bon fonctionnement selon le chiffre 3.2, au début des mesurages. Lorsqu'il s'agit d'une série de mesurages, il suffit d'indiquer que les contrôles de bon fonctionnement ont été effectués et qu'au besoin les données relatives à ces contrôles peuvent être livrées au tribunal après-coup ;
- le genre et le numéro d'immatriculation du véhicule contrôlé ou des véhicules formant un ensemble ;
- l'indication donnée par l'instrument de pesage (valeur obtenue conformément à l'art. 16, al. 1, OOCRR) ;
- la déduction de sécurité (conformément à l'art. 16, al. 1, OOCRR) ;
- le poids effectif et/ou les charges par essieu du/des véhicule(s) pouvant, le cas échéant, servir de référence pour la sanction, selon la correction effectuée conformément au chiffre 4.2.6 ;
- la signature de la personne responsable du pesage.

5. Abrogation

Les présentes instructions remplacent les instructions du 15 juillet 2004 relatives aux contrôles par la police des poids des véhicules routiers au moyen de ponts-bascules et d'instruments de pesage indiquant la charge par roue.

6. Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2008.