

EQUIPEMENT

pesée embarquée : passeport anti-PV

anti-PV ? Oui, mais aussi outil pour rouler en sécurité. Si certains constructeurs proposent en option des pesées embarquées, il vaut plutôt se tourner vers des systèmes pour obtenir cet équipement. En effet, c'est après l'achat d'éléments supplémentaires dans le fourgon ou sur la cabine qu'il faudra valider la charge utile restante. Prenons l'exemple de l'offre Gruau. Les pesées embarquées sur VUL sont bien

connues pour attirer la surcharge. « Les clients doivent faire attention à une chose : sur la plaque de tare figure le poids de base du châssis et de sa carrosserie. Mais souvent, des équipements complémentaires sont ajoutés, et dans le cas d'une cabine approfondie, cinq personnes peuvent prendre place, soit 375kg en plus selon le poids moyen pris en compte », détaille Daniel Garciau, directeur du pôle BTP chez Gruau. Alors les entreprises « sérieuses » demandent

de remplacer la plaque de tare d'origine par celle indiquant le poids réel.

Des solutions de contrôle de la charge utile existent

Il est aussi possible d'installer en complément un appareil qui contrôle la charge utile et avertit de la surcharge. Derisys, une société française, a mis au point ce système embarqué de mesure et de prévention vendu environ 1 500 € en option, installation



Équiper son véhicule d'un système de pesée intégré permet de contrôler depuis l'habitacle la charge utile et d'être averti de la surcharge.

comprise. Il est étalonné au départ et doit être ensuite vérifié tous les six mois. Précises à 50 kg près, les données sont reportées sur un boîtier situé sur le tableau de bord. Un autre

système sera bientôt disponible en France : le Loadsafe proposé par Dunlop. ●

Adresses utiles : www.gruau-btp.com, www.derisys.com, www.air-weigh.fr, www.dunlopsystems.com, www.amireseau.com.

TECHNIQUES DE PESAGE

Ces dangers valent prévenir

pesées sont effectuées sur du matériel statique ou mobile. Les installations de pesée à basse vitesse mises au point par le français Captels et installées sur une infrastructure fixe. En effet, elles doivent être encastrées dans des fondations en béton, soit posées sur un chemin de roulement en aluminium. Pour la pesée statique, les véhicules sont pesés essieu par essieu. Les matériels les plus utilisés sont les pesons Haenni qui permettent de peser roue par roue pratiquement partout.

D'ailleurs, les motocyclistes de la police ou de la gendarmerie disposent de systèmes transportables en moto.

La pesée à basse vitesse : pratique et... rentable

Parallèlement, la pesée à basse vitesse devrait se développer. Ces installations fixes peuvent accueillir dix fois plus de véhicules légers et lourds que l'utilisation des pesons traditionnels manipulés manuellement. Un fonds de commerce qui, avec l'argument sécurité routière, peut vite devenir très rentable... ●

INNOVATION

Le mini-semi

Ecoroad : c'est la nouvelle solution imaginée par Jean-Marie Rouch, le patron d'Ancy Poids Lourds. Le principe : par transformation, la plate-forme derrière la cabine reçoit une sellette sur laquelle s'accroche une remorque traditionnelle ou surbaissée d'un PTAC de 6,6 t, avec de nombreuses applications. Le plus de ce véhicule : il se conduit avec un permis B+E. Le tracteur est issu des utilitaires Iveco Daily ou Mercedes Sprinter. www.ancy-poids-lourds.fr

FOCUS ALTERNATIVE

Les utilitaires à malice

Maxicargo et Ancy Poids Lourds proposent deux solutions originales pour s'affranchir (un peu) du problème de la charge utile. Pour faire court, il s'agit d'associer la charge utile de la remorque avec celle de sa remorque. En effet, un véhicule que l'on conduit avec le permis B peut tracter une remorque de 3,5 tonnes sous certaines conditions, dont la possession du permis EB si la remorque pèse plus de 750 kg. On parvient ainsi à un PTRA de 7 tonnes. De fait, pour l'utilisateur de Maxicargo, la charge utile réelle est

la somme du tracteur et de sa remorque. Par exemple, sur un Renault Master double cabine : 600 kg + la remorque Maxicargo benne de 2 300 kg, soit un total de 2 900 kg. « Nous n'annonçons que 1 800 kg de charge utile réellement exploitable, car en simple cabine, le véhicule ne peut recevoir que trois personnes. De plus, nous avons retenu 55 kg d'équipement dans le coffre latéral. Le même fourgon Maxicargo sans hayon offre une charge utile plus importante de 2 100 kg », annonce Jean-Philippe Le Goff, le fabricant de Maxicargo. ●

INNOVATION



LE MINI-SEMI ECOROAD D'ANCY autorise la charge utile pour un PTRA (poids total roulant autorisé) jusqu'à 9 t avec un permis B+E.

PESAGE



LE PESON EST LE MATÉRIEL LE PLUS UTILISÉ, notamment par les forces de l'ordre : il peut peser roue par roue et pratiquement partout.

CHARGE UTILE



RESTER UN VUL TOUT EN TRACTANT UNE REMORQUE : c'est la prouesse technique du Maxicargo, qui permet de guider la remorque.