

①②

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 20.03.09.

③③ Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 24.09.10 Bulletin 10/38.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥③ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : CS SYSTEMES D'INFORMATION
Société anonyme — FR.

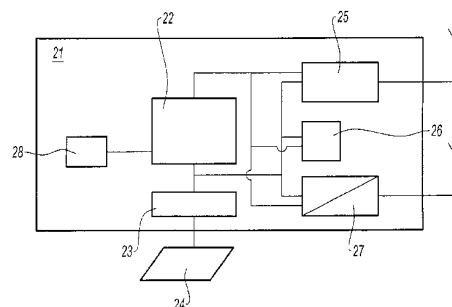
⑦② Inventeur(s) : LAMOLE FREDERIC et BROCHET
YVES.

⑦③ Titulaire(s) : CS SYSTEMES D'INFORMATION
Société anonyme.

⑦④ Mandataire(s) : CABINET BLOCH & BONNETAT.

⑤④ PROCÉDE ET SYSTÈME DE DÉTECTION DE VÉHICULES TERRESTRES SUR UN RESEAU ROUTIER ET
BOÎTIER DE LOCALISATION PAR SATELLITES POUR LE PROCÉDE ET LE SYSTÈME.

⑤⑦ Le système comporte un serveur au sol (20) et chaque
boîtier de localisation embarqué (21) comporte, relié à une
unité centrale (22), un récepteur satellite (25) et un dispositif
d'émission/réception de téléphonie cellulaire (27) pour com-
munication avec le serveur au sol (20) et identification.
L'unité centrale (22) contient une base de données des
points géographiques de localisation et un logiciel de réveil
et de mise en veille du boîtier pour que le boîtier soit tou-
jours maintenu au moins en veille et que sa fonction de lo-
calisation ne soit réveillée qu'à proximité des points
géographiques de localisation.



**Procédé et système de détection de véhicules terrestres sur un
réseau routier et boîtier de localisation par satellites pour le procédé
et le système**

5

Le domaine de l'invention est celui du télépéage pour accéder à un réseau routier payant à bord d'un véhicule terrestre, véhicule léger
10 (voiture ou motocyclette) ou poids lourd. Par réseau routier, il faut entendre tout réseau de routes, chemins, voies, rues, voire même zones de stationnement, que des véhicules terrestres peuvent emprunter .

On connaît les systèmes comportant, au sol, des portiques portant
15 un détecteur et, embarqués, des badges pour usagers détectés par les détecteurs au passage des véhicules sous les portiques. Il peut s'agir d'un passage sans arrêt ou non. L'installation des portiques est onéreuse et c'est pourquoi on a déjà proposé des systèmes de télépéage sans portiques. Leur exploitation s'appuie sur des boîtiers de télépéage
20 embarqués de localisation par satellites, du type GNSS (géolocalisation et navigation par système de satellites), notamment GPS, EGNOS, Galiléo.

Le principe de ces systèmes de télépéage est de remplacer les
25 structures de portique de détection par des portiques virtuels de localisation électronique en des points géographiques prédéterminés sur le réseau payant, le paiement ne dépendant que des passages aux points de localisation et pas de la distance parcourue d'un point de passage à un autre. Par point, il ne faut naturellement pas se limiter à la
30 signification mathématique du terme. Une petite zone pourra parfaitement être considérée comme un point au sens de l'invention de la présente demande.

Mais alimenter ces boîtiers de localisation en permanence n'est pas satisfaisant et c'est ainsi que la demanderesse propose une solution nouvelle à ce problème d'alimentation.

5 Ainsi l'invention concerne tout d'abord un
procédé de détection de véhicules terrestres lors de leur passage en des
points géographiques de localisation déterminés d'un réseau routier, au
moyen de boîtiers embarqués de localisation par satellites des véhicules,
caractérisé par le fait qu'on maintient toujours les boîtiers au moins en
10 veille et on ne réveille leur fonction de localisation qu'à proximité desdits
points géographiques de localisation.

Grâce au procédé de l'invention les boîtiers de localisation ne
fonctionnent que par intermittence et ils sont très autonomes au plan
15 énergétique du fait de leur consommation limitée.

S'il s'agit de télépéage, et c'est dans ce domaine qu'est née l'idée de
l'invention, les points géographiques de localisation sont des points de
taxation.

20 Mais les points géographiques de localisation peuvent être des
points de contrôle d'accès ou des points d'avertissement d'une
caractéristique topographique particulière.

25 Ces boîtiers doivent être alimentés. L'alimentation par un allume-
cigare n'est pas particulièrement fiable et elle incite à la fraude.
L'alimentation par la batterie du véhicule implique une installation qui
nécessite une immobilisation du véhicule longue et donc coûteuse. La
demanderesse propose ici des systèmes de télépéage basés sur des
30 boîtiers de localisation à alimentation dédiée, sans branchement à une
source d'énergie existante des véhicules ni installation particulière,
comme, par exemple, un panneau solaire, une pile à combustible, un

dispositif de récupération de l'énergie de vibrations avec un capteur piézoélectrique, etc.

5 Dans la mise en œuvre préférée du procédé de l'invention, le réveil de la fonction de localisation d'un boîtier est calculé à partir d'un instant de localisation origine, de la distance, à cet instant origine, au point géographique de localisation le plus proche et d'une vitesse maximale du véhicule sur lequel est embarqué le boîtier.

10 L'instant de localisation origine peut être l'instant de la mise en veille précédente du boîtier ou le point géographique de départ d'un véhicule sur le réseau routier.

15 Dans le cas d'un procédé de télépéage, la taxation peut s'effectuer à un point géographique de localisation par communication avec un serveur au sol. Mais les transactions peuvent être stockées dans le boîtier et transférées au serveur périodiquement.

20 Comme il peut y avoir, à côté des routes du réseau routier considéré, d'autres routes non soumises aux mêmes conditions, on adoptera de préférence, comme représentation des points géographiques de localisation, des zones d'une certaine surface ne recoupant pas les routes non soumises aux mêmes conditions.

25 Dans le cas où le réseau routier serait équipé de structures de portique avec balise de détection, les boîtiers embarqués de localisation par satellites restent en veille.

30 Dans le cas encore où il s'agirait d'un procédé de télépéage, pour éviter la fraude consistant, par exemple, à masquer le boîtier de localisation au passage d'un point de taxation, on peut avantageusement organiser une détection vidéo des véhicules à titre de contrôle.

L'invention concerne également un système de détection des véhicules terrestres lors de leur passage en des points géographiques de localisation déterminés d'un réseau routier, au moyen de boîtiers
5 embarqués de localisation par satellites des véhicules, le système comportant un serveur au sol et chaque boîtier de localisation embarqué comportant, relié à une unité centrale, un récepteur satellite, et un dispositif d'émission/réception de téléphonie cellulaire pour communication avec le serveur au sol et identification du boîtier, système
10 caractérisé par le fait que l'unité centrale contient une base de données des points géographiques de localisation et un logiciel de réveil et de mise en veille du boîtier.

De préférence, chaque boîtier comporte un capteur de mouvement
15 pour mettre en veille le boîtier quand on coupe le moteur du véhicule sur lequel il est embarqué.

De préférence encore, chaque boîtier comporte une source d'énergie dédiée.
20

L'invention concerne aussi, à titre de produit intermédiaire, un boîtier de localisation par satellites du système de détection de véhicules terrestres de l'invention.

25 L'invention sera mieux comprise à l'aide de la description suivante d'un boîtier de localisation par satellites et du procédé et du système de détection de véhicules terrestres, en référence au dessin en annexe, sur lequel

- la figure 1 est une représentation d'un réseau routier payant
30 avec un système de détection de véhicules selon l'invention et

- la figure 2 est un schéma d'un boîtier de localisation par satellites du système de la figure 1.

Le système qui va maintenant être décrit est un système de télépéage pour le réseau routier payant de la figure 1. Le réseau routier payant comporte des points d'entrée/sortie, ici dix (1-10), dont le point d'entrée 8, pour les véhicules venant de la route 30 extérieure au réseau, et un certain nombre de points de localisation, ici au nombre de neuf (11-19), qu'on appelle portiques virtuels. La communication de la présence d'un véhicule en ces points à un serveur de taxation 20, ici il y en a un, mais il peut y en avoir plusieurs, permet de déterminer les portiques virtuels du réseau routier que le véhicule a franchis.

Comme des routes extérieures au réseau peuvent être proches de celles du réseau, comme la route 30, afin de permettre, compte tenu de la précision d'une localisation par satellites, une discrimination suffisante, les points de localisation peuvent être de nombre et de forme variable pour chaque tronçon du réseau. Sur la figure 1, le tronçon (9-10) comporte ainsi deux points de localisation 13 et 14 pour permettre de différencier ce tronçon (9-10) du tronçon voisin (3-10). Sur la figure 1, les points de localisation sont de formes différentes pour s'adapter au tracé des routes du réseau payant et des routes proches extérieures au réseau payant.

Le point (13), en fait une surface ici en forme de quadrilatère, est défini, dans la base de données des points géographiques de localisation dont il va être question ci-après, par quatre points correspondant aux sommets du quadrilatère.

Pour mieux appréhender le sens du parcours des véhicules sur le réseau, on peut également utiliser une paire de points distants et disposés sur un même tronçon, comme par exemple sur le tronçon (9-10).

La détection, la localisation et la taxation s'effectuent, sur chaque véhicule empruntant le réseau, à l'aide d'un boîtier embarqué 21.

Chaque boîtier de localisation par satellites 21 (figure 2) comporte
5 une unité de traitement centrale 22, en l'espèce un microcontrôleur, et, reliés à lui, un accumulateur 23, relié ici à un panneau solaire 24, un récepteur satellite 25 – ici un récepteur GPS –, ici encore un badge hyperfréquence 26 d'identification du boîtier et un émetteur/récepteur radio 27, pour communiquer avec le serveur 20 et identifier le boîtier 21.
10 Tous les composants sont également reliés à l'accumulateur 23. Il est également prévu dans le boîtier 21, relié à l'unité centrale 22, un capteur de mouvement 28, pour mettre en veille le boîtier 21 quand le moteur du véhicule sur lequel il est embarqué est coupé. Le badge hyperfréquence d'identification 26 sert à l'identification dans le cas d'un réseau
15 comportant des portiques réels avec balise de détection.

La question de la consommation énergétique a été importante dans la conception du système et du boîtier.

20 On a prévu ici, comme source d'énergie, un panneau solaire. D'autres sources sont possibles, comme une pile à combustible ou un convertisseur de vibrations en technologie piezoélectrique.

25 Le contrôleur 22 contient une base de données des points géographiques de localisation (11-19), un logiciel de corrélation des positions fournies par le récepteur GPS 25 et des données de la base et un logiciel de mise en veille du boîtier.

30 Le procédé de détection, de localisation et, ici, de taxation de l'invention va maintenant être abordé.

Supposons un véhicule en marche arrivant au point d'entrée 1. La mise en marche initiale du moteur a réveillé son boîtier 21 pour la première fois. Celui-ci a alors réveillé sa fonction de localisation et, pour cela, mis le récepteur satellite 25 en fonctionnement. Celui-ci a déterminé sa position par rapport à l'ensemble des points géographiques de localisation et a déterminé le point le plus proche. Après avoir calculé le temps minimal nécessaire pour atteindre ce point, en fonction de la vitesse maximale, le boîtier 21 s'est remis en veille. Au bout de ce temps minimal, le boîtier 21 se réveille et active son récepteur satellite 25. Celui-ci établit sa position, la compare à celle de l'ensemble des points géographiques de localisation et détermine le point le plus proche, dans le cas présent le point 17. Après avoir calculé le temps minimal nécessaire pour atteindre ce point 17, le boîtier 21 se remet en veille.

Lorsque, suite à différentes itérations, le boîtier de localisation 21 détermine qu'il se trouve en un point de localisation ici le point 17, il enregistre cette information. La distance entre le portique 17 et le suivant le plus proche 18 étant connue et disponible dans la base de données des points géographiques de localisation de l'unité centrale 22, le logiciel de réveil, contenu également dans l'unité centrale 22, avant de mettre le boîtier 21 en veille, calcule en fonction de la vitesse maximale du véhicule, la durée que mettra le véhicule pour se trouver à une distance déterminée en amont du point 18 le plus proche du point 17, considéré ici comme point origine, durée au terme de laquelle le logiciel de réveil réveillera la fonction de localisation (22, 25) du boîtier 21, pour procéder comme précédemment et vérifier que le point le plus proche est toujours le point 18. Une fois la fonction de localisation réveillée, quand le boîtier 21 se trouve au point 18, cette information est à son tour enregistrée et le cycle « remise en veille et réveil » se répète, comme précédemment.

A chaque fois, le logiciel de réveil tient compte, pour calculer son instant de réveil, du temps maximal nécessaire au récepteur GNSS pour calculer une nouvelle position, temps qui peut ne pas être négligeable.

En temps différé, grâce à l'émetteur-récepteur 27 et au serveur 20, une
5 facturation, de l'utilisation des deux portiques virtuels correspondant aux points 17 et 18, est transmise au possesseur du boîtier de localisation qui a été identifié au moment de son acquisition.

On notera que le logiciel contenu dans l'unité centrale 22, dit logiciel
10 de corrélation, comporte un algorithme d'association des points géographiques de localisation de la base et des localisations réelles du véhicule déterminées par le boîtier 21 à partir des signaux reçus du système de satellites.

15 On notera que le passage en des points géographiques de localisation d'un véhicule équipé d'un boîtier de localisation suffit à déterminer que ce véhicule a parcouru une partie clairement identifiable du réseau routier dont l'utilisation est soumise à l'acquittement d'une taxe ou d'une redevance.

20

Les points géographiques de localisation, qu'on peut également qualifier de points géographiques d'intérêt, peuvent être des points d'intérêt pour la circulation ou la mission du véhicule.

25

30

Revendications

- 5 1. Procédé de détection de véhicules terrestres lors de leur passage en des points géographiques de localisation déterminés (11-19) d'un réseau routier, au moyen de boîtiers embarqués (21) de localisation par satellites des véhicules, caractérisé par le fait qu'on maintient toujours les boîtiers (21) au moins en veille et on ne réveille leur fonction de
10 localisation qu'à proximité desdits points géographiques de localisation (11-19).
2. Procédé selon la revendication 1, qui est un procédé de télépéage dans lequel les points géographiques de localisation sont des points de
15 taxation (11-19).
3. Procédé selon la revendication 1, dans lequel les points géographiques de localisation sont des points de contrôle d'accès.
- 20 4. Procédé selon la revendication 1, dans lequel les points géographiques de localisation sont des points de caractéristique topographique particulière.
5. Procédé selon l'une des revendications 1 à 4, dans lequel le réveil
25 de la fonction de localisation d'un boîtier (21) est calculé à partir d'un instant de localisation origine (1, 17), de la distance, à cet instant origine, au point géographique de localisation le plus proche (18) et d'une vitesse maximale du véhicule sur lequel est embarqué le boîtier (21).
- 30 6. Procédé selon la revendication 5, dans lequel des instants de mise en veille du boîtier (21) sont des instants de localisation « origine ».

7. Procédé selon l'une des revendications 5 et 6, dans lequel le point géographique de départ d'un véhicule sur le réseau routier est un instant de localisation « origine ».
- 5 8. Procédé selon la revendication 2, dans lequel la taxation s'effectue à un point géographique de localisation par communication avec un serveur au sol (20).
9. Procédé selon l'une des revendications 2 et 8, dans lequel on
10 procède également à une détection vidéo des véhicules.
10. Procédé selon l'une des revendications 1 à 9, dans lequel on représente les points géographiques de localisation par des zones d'une certaine surface (11-19).
- 15 11. Procédé selon l'une des revendications 1 à 10, dans lequel, le réseau routier étant équipé de structures de portique de détection, les boîtiers embarqués (21) de localisation par satellites restent en veille.
- 20 12. Système de détection de véhicules terrestres lors de leur passage en des points géographiques de localisation déterminés d'un réseau routier, au moyen de boîtiers embarqués (21) de localisation par satellites des véhicules, le système comportant un serveur au sol (20) et chaque boîtier de localisation embarqué (21) comportant, relié à une unité
25 centrale (22), un récepteur satellite (25), et un dispositif d'émission/réception de téléphonie cellulaire (27) pour communication avec le serveur au sol (20) et identification du boîtier, caractérisé par le fait que l'unité centrale (22) contient une base de données des points géographiques de localisation et un logiciel de réveil et de mise en veille
30 du boîtier.

13. Système selon la revendication 12, dans lequel chaque boîtier (21) comporte un capteur de mouvement (28) pour mettre en veille le boîtier quand on coupe le moteur du véhicule sur lequel il est embarqué.

5 14. Système selon l'une des revendications 12 et 13, comportant des balises de localisation (31) agencées pour coopérer avec le dispositif d'identification des boîtiers de localisation (21).

15. Boîtier de localisation par satellites du système de détection de
10 véhicules terrestres selon l'une des revendications 12 à 14.

16. Boîtier de localisation selon la revendication 15, comportant une source d'énergie dédiée (24).

15

20

25

30

1 / 1

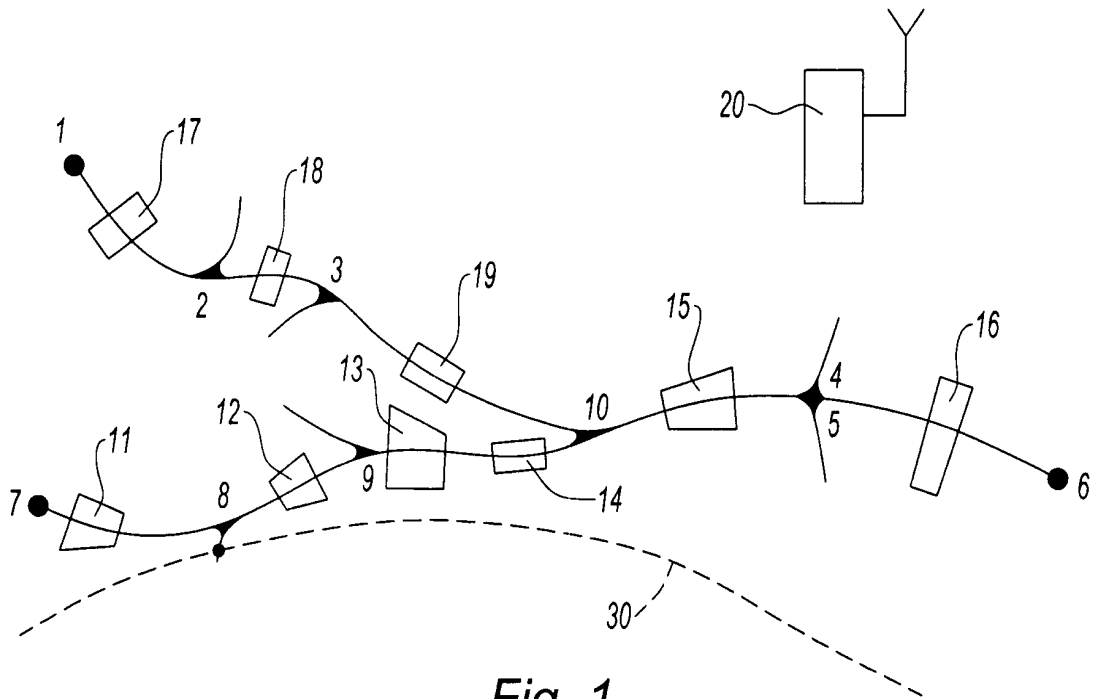


Fig. 1

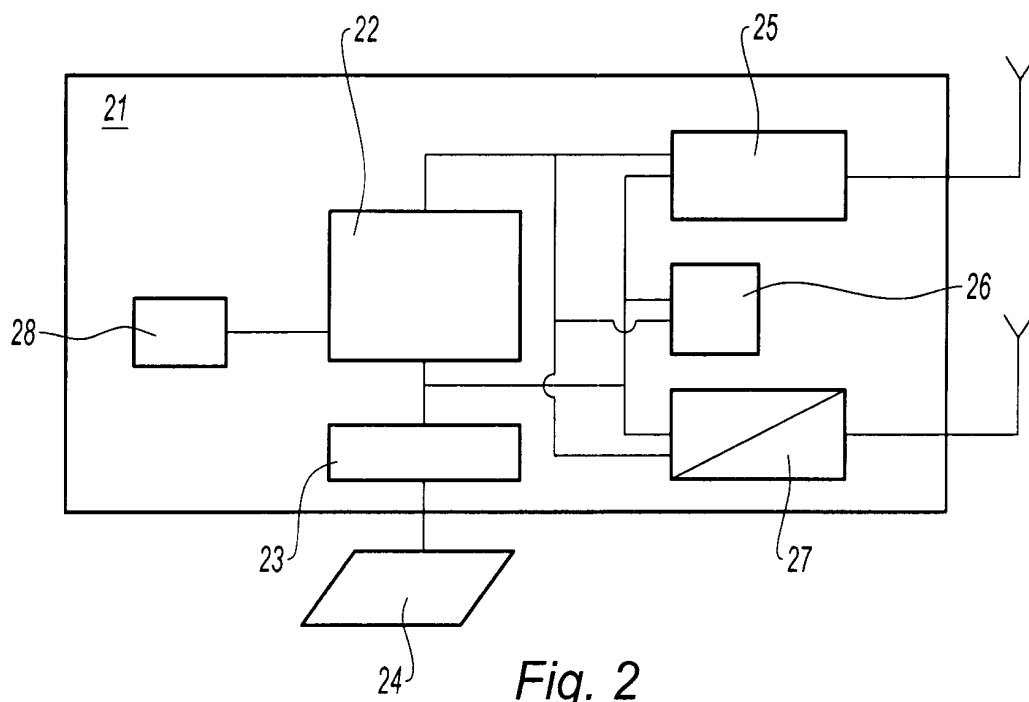


Fig. 2



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 720804
FR 0901316

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	US 2007/276583 A1 (DOBECK BRIAN R [US]; MEGGITT ADAM E [US]; SAUERWEIN JIM T [US]; YEAKL) 29 novembre 2007 (2007-11-29)	1-7,12, 15-16	G08G1/123
Y	* alinéa [0014] - alinéa [0016] * * alinéa [0024] * * alinéa [0036] - alinéa [0047] * * alinéa [0056] - alinéa [0060] * * alinéa [0065] - alinéa [0068] *	8-10, 13-14	
Y	US 7 006 915 B2 (QUARTIER FRANK [DE]) 28 février 2006 (2006-02-28) * colonne 5, ligne 14 - colonne 7, ligne 5; figures 1,3 *	8-10	
Y	FR 2 785 112 A1 (DASSAULT ELECTRONIQUE [FR]) 28 avril 2000 (2000-04-28) * page 3, ligne 16 - page 4, ligne 27 * * page 5, ligne 4 - page 8, ligne 22 *	13-14	
A	US 7 026 984 B1 (THANDU BALASUBRAMANIAM K [US]; AITHAL PRABHA [US]) 11 avril 2006 (2006-04-11) * colonne 2, ligne 17 - colonne 3, ligne 22 * * colonne 7, ligne 28 - colonne 10, ligne 59 *	1	
A	DE 198 37 488 A1 (MANNESMANN AG [DE]) 17 février 2000 (2000-02-17) * le document en entier *	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			G07B G01S
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
28 septembre 2009		Papastefanou, M	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0901316 FA 720804**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.
Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **28-09-2009**
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
US 2007276583	A1	29-11-2007	AUCUN	

US 7006915	B2	28-02-2006	AT 292829 T	15-04-2005
			CN 1592918 A	09-03-2005
			DE 10149991 A1	30-04-2003
			WO 03034346 A1	24-04-2003
			EP 1436783 A1	14-07-2004
			ES 2240795 T3	16-10-2005
			US 2004260462 A1	23-12-2004

FR 2785112	A1	28-04-2000	AU 6209499 A	08-05-2000
			WO 0023816 A1	27-04-2000

US 7026984	B1	11-04-2006	US 2006256005 A1	16-11-2006
			US 2009207073 A1	20-08-2009

DE 19837488	A1	17-02-2000	AT 250788 T	15-10-2003
			AU 760847 B2	22-05-2003
			AU 1027000 A	06-03-2000
			CA 2340137 A1	24-02-2000
			CN 1312931 A	12-09-2001
			WO 0010133 A2	24-02-2000
			EP 1105848 A2	13-06-2001
			JP 3698642 B2	21-09-2005
			JP 2002524783 T	06-08-2002
			NO 20010422 A	24-01-2001
			NZ 510466 A	31-10-2003
			PL 346154 A1	28-01-2002
			US 6816707 B1	09-11-2004
