

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT FLAMAND DU 20 DÉCEMBRE 2013 (2) RELATIF À LA PROTECTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE EN CAS DE TRANSPORT PAR REMORQUES PLUS LONGUES ET PLUS LOURDES DANS LE CADRE D'UN PROJET PILOTE

Contenu

- CHAPITRE 1er. Définitions
 - Article 1er
- CHAPITRE 2. Véhicules, charge et conducteur
 - Article 2
 - Article 3
 - Article 4
- CHAPITRE 3. Itinéraires
 - Article 5
 - Article 6
 - Article 7
 - Article 8
 - Article 9
 - Article 10
- CHAPITRE 4. Autorisation
 - Article 11
 - Article 12
 - Article 13
 - Article 14
- CHAPITRE 5. Evaluation
 - Article 15
 - Article 16
 - Article 17
- CHAPITRE 6. Disposition finale
 - Article 18
 - Article 19
 - Article 20

Abrogé et remplacé par l'Arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2018 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un deuxième projet-pilote.

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}

Dans le présent arrêté, on entend par :

1° Ministre: la Ministre flamande chargée des travaux publics;

2° transport par remorques plus longues et plus lourdes : le transport visé à l'article 4 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel;

3° règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et ses modifications;

CHAPITRE 2. — Véhicules, charge et conducteur

Article 2

Le transport par remorques plus longues et plus lourdes peut être autorisé pour les combinaisons de véhicules suivantes, chaque véhicule répondant aux prescriptions du règlement technique :

1° tracteur - semi-remorque - remorque;

2° camion - dolly - semi-remorque;

3° camion - remorque - remorque;

4° tracteur - semi-remorque - semi-remorque.

Article 3

Le transport par remorques plus longues et plus lourdes est interdit pour :

1° le transport de marchandises dangereuses (A.D.R.), visé à l'Accord européen sur le transport international des marchandises dangereuses par route, signé à Genève le 30 septembre 1957, tel que modifié;

2° le transport en citernes;

3° le transport d'animaux vivants;

4° le transport de conteneurs de 45 pieds;

5° un flux de marchandises par voie ferrée ou navigation intérieure au moment de la demande d'autorisation.

Article 4

Chaque conducteur est en possession d'une attestation belge d'aptitude pour la conduite d'une remorque plus longue et plus lourde ou d'une attestation d'aptitude à cet effet, reconnue en Belgique et délivrée par un Etat membre de l'Union européenne.

Le conducteur a au moins cinq ans d'expérience dans la conduite d'un camion avec remorque requérant un permis de conduire C+E.

Le conducteur ne peut pas avoir fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire pendant les trois années précédant la demande d'autorisation.

CHAPITRE 3. — Itinéraires

Article 5

Le transport par remorques plus longues et plus lourdes ne peut être autorisé que sur les itinéraires principaux visés à l'article 6 et sur les routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux.

Article 6

Toutes les routes, y compris leurs bretelles d'accès et de sortie, sélectionnées comme routes principales dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre, font partie des itinéraires principaux, à l'exception des tronçons suivants :

1° les tronçons du Ring de Bruxelles entre la Région wallonne et les bretelles d'accès et de sortie n° 2 à Wezembeek-Oppeem, dans

les deux directions;

2° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 5 à Machelen-Woluwelaan et n° 6 à Vilvoorde-Koningslo, dans les deux directions;

3° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 9 à Jette et n° 10 à Zellik, dans les deux directions;

4° les tronçons du Ring de Bruxelles entre les bretelles d'accès et de sortie n° 13 à Dilbeek et n° 18 à Ruisbroek, dans les deux directions;

5° les tronçons de la A8 entre la A7/E19 et les bretelles d'accès et de sortie n° 2 à Halle/Lembeek, dans les deux directions;

6° les tronçons de la E34 (R1) entre les noeuds routiers Antwerpen-West et Antwerpen-Zuid (y compris le Kennedytunnel), dans les deux directions;

7° les tronçons de la A11/N49 entre la R4 à Zelzate-West et la N376 à Knokke-Heist, dans les deux directions.

Article 7

Le transport par remorques plus longues et plus lourdes peut être autorisé sur les routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux si celles-ci répondent aux exigences minimales suivantes :

1° la route, y compris ses bretelles d'accès et de sortie, n'est pas sélectionnée comme route principale dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre;

2° la distance jusqu'à ou à partir de l'itinéraire principal ne dépasse pas 10 km, abstraction faite du déplacement à l'intérieur d'une zone portuaire telle que visée à l'arrêté royal du 2 février 1993 dressant la liste des ports et de leurs dépendances transférés à la Région flamande;

3° le raccordement à un itinéraire principal dispose d'une voie d'accélération d'au moins 250 mètres avec une largeur minimale de 3 mètres;

4° le transport ne traverse pas une agglomération, une zone 30, une zone 30 « environnement scolaire », un fonds ou une zone piétonne;

5° il n'y a pas de passage à niveau plain-pied où la vitesse maximale autorisée de la circulation des trains est supérieure à 40 km par heure;

6° sur la partie de la route de desserte non soumise à une interdiction d'accès pour cyclistes, il n'y a pas d'aménagement pour vélos sur une distance cumulative maximale de 20 %, ou l'aménagement pour vélos se limite à une piste cyclable marquée adjacente conformément à l'article 74 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et ses arrêtés d'exécution.

Article 8

En outre, l'aptitude des routes de desserte vers, à partir de ou entre les itinéraires principaux est évaluée sur la base des critères de conformité suivants :

1° le nombre de carrefours et la façon dont le trafic y est contrôlé, à l'exception des carrefours à l'intérieur de la zone portuaire;

2° les dimensions des carrefours et des ronds-points;

3° la capacité portante des ouvrages d'art;

4° la présence et la nature des structures visant à protéger les usagers faibles de la route;

5° l'absence sur la route de desserte d'un point ou tronçon dangereux objectivement constatés dans le cadre du projet « élimination de points et tronçons dangereux en Flandre », et qui doit encore être éliminé;

6° l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données localisées d'accidents, disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics, basées sur les données d'accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

Article 9

Si, en raison de circonstances imprévues, l'itinéraire autorisé ne peut pas être suivi, l'une des actions suivantes doit être entreprise :

1° désaccoupler la remorque en une combinaison de véhicules conforme au règlement technique à un endroit approprié le long de l'itinéraire;

2° se faire accompagner par des services de police afin de poursuivre son itinéraire par une déviation.

Il est en tout cas interdit de chercher une déviation de sa propre initiative.

Article 10

Un itinéraire alternatif approuvé par le Ministre peut être demandé dans un des cas suivants :

1° l'itinéraire autorisé ne peut pas être suivi à cause de travaux routiers ou d'autres événements annoncés, susceptibles d'empêcher un passage sûr et aisé;

2° l'itinéraire autorisé ne répond plus aux exigences minimales visées à l'article 7.

Tant qu'aucune alternative appropriée n'est approuvée, le transport par remorques plus longues et plus lourdes est interdit.

CHAPITRE 4. — Autorisation

Article 11

Le Ministre fixe les modalités relatives à la procédure d'autorisation.

Le Ministre peut limiter le nombre de demandes d'autorisation par demand

Article 12

L'autorisation mentionne au moins :

1° l'itinéraire à suivre, y compris la direction;

2° la durée de l'autorisation, avec un maximum de deux ans;

3° les mesures à prendre afin de prévenir des dégâts à l'infrastructure routière;

4° les combinaisons de véhicules autorisées;

5° les données à fournir par le titulaire de l'autorisation.

Le Ministre fixe les modalités de l'autorisation.

Article 13

L'autorisation peut à tout moment être entièrement ou partiellement retirée, suspendue ou modifiée dans l'intérêt général sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation.

Article 14

Dans le cadre du projet pilote, le nombre maximal d'itinéraires est limité à dix. Si le nombre de demandes d'autorisation recevables et admissibles se rapportent à un nombre supérieur, le nombre d'itinéraires est réduit à dix sur la base des critères de sélection suivants appliqués successivement :

1° une répartition proportionnelle des itinéraires avec une route de desserte se situant au moins partiellement à l'intérieur et en dehors de la zone portuaire;

2° une répartition proportionnelle des remorques avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins, et supérieure à 44 tonnes;

3° la plus petite divergence par rapport à la moyenne, calculée pour chacune des catégories suivantes :

a) route de desserte au moins partiellement à l'intérieur d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins;

b) route de desserte en dehors d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée de 44 tonnes ou moins;

c) route de desserte au moins partiellement à l'intérieur d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée supérieure à 44 tonnes;

d) route de desserte en dehors d'une zone portuaire, avec une masse maximale autorisée supérieure à 44 tonnes;

de la quote-part d'aménagements pour vélos défavorables dans le sens de l'article 7, 6°, sur l'ensemble des routes de desserte de l'itinéraire;

4° un tirage.

CHAPITRE 5. — Evaluation

Article 15

Il est créé une commission d'évaluation.

Outre les représentants du Département de la Mobilité et des Travaux publics et de l'« Agentschap Wegen en Verkeer » (Agence des Routes et de la Circulation), les services suivants seront invités à désigner un représentant dans cette commission :

- 1° le « Mobiliteitsraad van Vlaanderen »;
- 2° le « Steunpunt Verkeersveiligheid »;
- 3° le « Steunpunt Goederen- en Personenvervoer »;
- 4° la « Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten » (Association des Villes et Communes flamandes);
- 5° la police fédérale et locale;
- 6° les organisations professionnelles et de travailleurs représentatives et agréées du secteur des transports;
- 7° « Promotie Binnenvaart Vlaanderen »;
- 8° éventuellement d'autres intéressés.

Le Ministre fixe la composition concrète et le fonctionnement de la commission d'évaluation.

Article 16

La commission d'évaluation, visée à l'article 15, se réunit au moins tous les six mois afin d'évaluer le projet pilote. Un rapport final est établi à la fin de la première période d'essai de deux ans.

En cas d'avis positif de la commission d'évaluation, le Ministre peut prolonger la durée du projet pilote de deux ans.

Dans le cas d'une prolongation, le titulaire de l'autorisation peut demander de prolonger son autorisation de deux ans au maximum.

Article 17

L'évaluation, visée à l'article 16, est effectuée à l'aide d'au moins les paramètres suivants :

- 1° les statistiques concernant les accidents;
- 2° la charge, le taux de chargement, le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de voyages et la consommation de carburant;
- 3° la relation entre les modes de transport et les marchandises transportées en fonction de leur nature et ampleur, du point de départ et de la destination;
- 4° le nombre d'infractions par des remorques plus longues et plus lourdes.

CHAPITRE 6. — Disposition finale

Article 18

Le Ministre fixe la date de début du projet pilote.

Article 19

Le présent arrêté entre en vigueur à la même date que l'arrêté du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport routier exceptionnel.

Article 20

Le Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.