

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2018/01/19/2018010905/justel>

Dossier numéro : 2018-01-19/11

Titre

19 JANVIER 2018. - Arrêté du Gouvernement flamand 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

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 04-12-2020 inclus.

Source : AUTORITE FLAMANDE

Publication : Moniteur belge du 28-02-2018 page : 17792

Entrée en vigueur : 01-01-2018

Table des matières

[Chapitre 1er.](#) - Dispositions générales et définitions

Art. 1-2

[Chapitre 2.](#) [¹ - Les véhicules, la charge et les conditions d'autorisation.]¹

[Section 1re.](#) - Les véhicules

Art. 3

[Section 2.](#) - La charge

Art. 4

[Section 3.](#)

Art. 5

[Chapitre 3.](#) - Le réseau

Art. 6-8

[Chapitre 4.](#) - La procédure de demande d'un itinéraire de raccord et d'une autorisation pour le transport par VLL, la rétribution et les conditions d'autorisation

[Section 1re.](#) - La demande et l'approbation d'un itinéraire de raccord

Art. 9-12

[Section 2.](#) - Demande d'autorisation de transport au moyen d'un VLL

Art. 13-14

[Section 3.](#) - La rétribution

Art. 15

[Section 4.](#) - Les conditions d'autorisation

Art. 16-19

[Chapitre 5.](#) - L'évaluation

Art. 20-22

[Chapitre 6.](#) - Dispositions finales

Art. 23-26

[ANNEXE.](#)

Art. N

Texte

[Chapitre 1er.](#) - Dispositions générales et définitions

Article [1er](#). Le présent arrêté prévoit la conversion partielle de la décision Benelux M (2015) 15.

[Art. 2.](#) Dans le présent arrêté, on entend par :

[¹ 1° arrêté du 23 octobre 2020 : l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020 fixant les conditions d'attribution d'une compétence professionnelle de conducteur de trains de véhicules plus longs et plus lourds ;]¹

[¹ 1° /1]¹ décret du 3 mai 2013 : le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel ;

2° Département de la Mobilité et des Travaux publics : le département visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

3° VLL : le train de véhicules plus long et plus lourd visé à l'article 2, 6° /1, du décret du 3 mai 2013 ;

4° site-portail VLL (LZV-Portaal) : le système d'information électronique pour faciliter et simplifier l'accès à l'information et l'échange d'information sur le projet-pilote de transport par VLL, intégré dans le site internet www.mobielvlaanderen.be ;

5° ministre : le Ministre flamand ayant la politique de la mobilité, les travaux publics et les transports dans ses attributions ;

6° réseau : l'ensemble du réseau de base et des itinéraires de raccord approuvés, visés à l'article 5 du décret du 3 mai 2013 ;

[¹ 6° /1 centre de formation : le centre de formation, visé à l'article 1er, 12°, de l'arrêté du 23 octobre 2020 ;]¹

7° règlement technique : le règlement technique visé à l'article 2, 5°, du décret du 3 mai 2013.

(1)<AGF 2020-10-23/13, art. 64, 002; En vigueur : 14-12-2020>

[Chapitre 2.](#) [¹ - Les véhicules, la charge et les conditions d'autorisation.]¹

(1)<AGF 2020-10-23/13, art. 65, 002; En vigueur : 14-12-2020>

[Section 1re.](#) - Les véhicules

[Art. 3.](#) Le transport par VLL ne peut être autorisé que pour les combinaisons de véhicules composés d'un véhicule tracteur, d'un véhicule intermédiaire et d'une remorque.

Le ministre peut fixer les modalités à respecter par les véhicules ou leurs combinaisons au niveau :

1° des masses maximales ;

2° du système de freinage ;

3° des dispositifs d'attelage ;

4° des exigences visant à promouvoir la sécurité routière ;

5° des exigences en matière de promotion de l'environnement ;

6° de la manoeuvrabilité ;

7° de l'équipement ;

8° de la signalisation.

[Section 2.](#) - La charge

[Art. 4.](#) Le transport par VLL est interdit pour :

1° le transport de marchandises dangereuses (A.D.R.), visé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 ;

- 2° le transport de citernes pouvant transporter plus de 1000 litres ;
- 3° le transport d'animaux vivants ;
- 4° le transport de conteneurs de 45 pieds ;
- 5° le transport d'une charge avec des parties saillantes.

Section 3.

<Abrogé par AGF 2020-10-23/13, art. 66, 002; En vigueur : 14-12-2020>

Art. 5.

<Abrogé par AGF 2020-10-23/13, art. 66, 002; En vigueur : 14-12-2020>

Chapitre 3. - Le réseau

Art. 6. Le réseau de base comprend :

- 1° toutes les autoroutes, complétées par les routes désignées par le ministre ;
- 2° les routes à l'intérieur de la zone portuaire d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge, désignées par le ministre.

Art. 7.^[1] Un itinéraire de raccord est la route la plus logique et la plus efficiente à partir du point de départ jusqu'au réseau de base ou à partir du réseau de base jusqu'à la destination.

Un itinéraire de raccord se décline en un voyage aller et un voyage retour qui ne sont pas nécessairement identiques. Le raccordement au réseau de base peut se faire dans toutes les directions possibles. Le point de départ et la destination sont situés sur un domaine privé, sauf si le point de départ ou la destination coïncident avec une frontière avec une autre région ou un autre pays.

L'utilisation d'un itinéraire de raccord n'est autorisé qu'en tant que chaînon entre le point de départ et le réseau de base ou entre le réseau de base et la destination, ou inversement.

Par dérogation à l'alinéa 3, l'utilisation illimitée d'itinéraires de raccord est autorisée dans le cadre de la formation, visée au chapitre 3, section 2, et dans le cadre de l'examen, visé au chapitre 3, section 3, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 octobre 2020.

Les itinéraires de raccord consistent en :

1° itinéraires qui sont déjà autorisés par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 décembre 2013 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, et donc déjà autorisés sur la base des articles 9 et 10 ;

2° les itinéraires approuvés par le ministre.^[1]

(1)<AGF 2020-10-23/13, art. 67, 002; En vigueur : 14-12-2020>

Art. 8. Le réseau est publié sur le site-portal VLL (LZV-Portaal).

Chapitre 4. - La procédure de demande d'un itinéraire de raccord et d'une autorisation pour le transport par VLL, la rétribution et les conditions d'autorisation

Section 1re. - La demande et l'approbation d'un itinéraire de raccord

Art. 9. L'itinéraire de raccord visé à l'article 7, alinéa 4, 2°, peut être approuvé lorsqu'il satisfait au minimum aux conditions suivantes :

- 1° le raccordement au réseau de base se fait, lorsqu'il s'agit d'une voie avec un régime de vitesse de 120 km/h, via une voie d'accélération d'au moins 3 mètres de large et 250 mètres de long ;
- 2° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone de rencontre ou une zone piétonnière ;
- 3° l'itinéraire de raccord ne traverse pas une zone 30 fixe.

Art. 10. L'adéquation des itinéraires de raccord vers et depuis le réseau de base est évaluée à l'aide d'un système de points au regard des critères d'évaluation suivants :

- 1° la distance par rapport au réseau de base divisée en sections courantes, une distinction étant faite sur la base de l'aménagement de la voirie, de la présence de cyclistes et d'aménagements cyclables ;
- 2° le nombre de carrefours, la façon dont la circulation y est réglée, le manœuvre du VLL au carrefour et les conflits possibles avec les autres usagers de la route ;
- 3° le nombre de ronds-points, les principes d'aménagement et les dimensions des ronds-points et les aménagements cyclables présents ;

4° le nombre de zones 30 avec signalisation dynamique et la façon dont elles sont aménagées ;

5° la présence de points dangereux déterminés par une pondération de l'insécurité routière objectivement constatée sur la base des données disponibles auprès du Département de la Mobilité et des Travaux publics sur les accidents localisés enregistrés dans le fichier des accidents de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) du SPF Economie.

La méthode de calcul du système de points figure à l'annexe au présent arrêté. Le score le plus bas est attribué à l'itinéraire le plus approprié. Un itinéraire approprié a, dans un sens comme dans l'autre, un score de 95 points maximum. Un itinéraire de raccord pour lequel il n'existe pas d'itinéraire de retour approprié est également inapproprié.