

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2012 — 946 [C – 2012/00197]

5 MEI 2011. — Ministerieel besluit tot goedkeuring van het bijzonder nood- en interventieplan SEVESO – UCB Pharma van de Gouverneur van de provincie Waals-Brabant

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Gelet op artikel 2^{ter} van de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, ingevoegd bij de wet van 28 maart 2003;

Gelet op de wet van 15 mei 2007 betreffende de civiele veiligheid;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen;

Gelet op het bijzonder nood- en interventieplan SEVESO – UCB Pharma, voorgelegd door de Gouverneur van de provincie Waals-Brabant,

Besluit :

Enig artikel. Het bijzonder nood- en interventieplan SEVESO – UCB Pharma van de Gouverneur van de provincie Waals-Brabant wordt goedgekeurd vanaf de inwerkingtreding van dit besluit.

Brussel, 5 mei 2011.

Mevr. A. TURTELBOOM

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2012 — 946 [C – 2012/00197]

5 MAI 2011. — Arrêté ministériel portant approbation du plan particulier d'urgence et d'intervention SEVESO – UCB Pharma du Gouverneur de la province du Brabant wallon

La Ministre de l'Intérieur,

Vu l'article 2^{ter} de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, inséré par la loi du 28 mars 2003;

Vu la loi du 15 mai 2007 relative à la sécurité civile;

Vu l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention;

Vu le plan particulier d'urgence et d'intervention SEVESO – UCB Pharma, soumis par le Gouverneur de la province du Brabant wallon,

Arrête :

Article unique. Le plan particulier d'urgence et d'intervention SEVESO – UCB Pharma du Gouverneur de la province du Brabant wallon est approuvé à compter de l'entrée en vigueur de cet arrêté.

Bruxelles, le 5 mai 2011.

Mme A. TURTELBOOM

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2012 — 947 [C – 2012/14031]

19 MAART 2012. — Koninklijk besluit betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan ieder voertuig voor wegvervoer, zijn onderdelen en zijn veiligheidstoebehoren moeten voldoen, artikel 1;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie administratienijverheid, gegeven op 2 juni 2008;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies nr. 45.405/4 van de Raad van State, gegeven op 24 november 2008, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit bepaalt de voorwaarden waaronder aan de gebruikers van langere en zwaardere slepen vergunning wordt verleend om deze combinaties in het verkeer te brengen in het kader van proefprojecten.

Art. 2. § 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :
1^o « het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer » :

het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

2^o « het technisch reglement van de motorvoertuigen » :

het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2012 — 947 [C – 2012/14031]

19 MARS 2012. — Arrêté royal relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er};

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er};

Vu l'avis de la commission consultative administration-industrie donné le 2 juin 2008;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis n^o 45.405/4 du Conseil d'Etat, donné le 24 novembre 2008, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté fixe les conditions sous lesquelles les utilisateurs de trains de véhicules plus longs et plus lourds sont autorisés à mettre ceux-ci en circulation dans le cadre de projets-pilotes.

Art. 2. § 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté on entend par :

1^o « le règlement général sur la police de la circulation routière » :

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;

2^o « le règlement technique des véhicules automobiles » :

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;

3° « een langere en zwaardere sleep » :

een sleep, die wegens zijn samenstelling de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt, die zijn bepaald in de reglementen vermeld onder 1° en 2°, ook LZV genoemd;

4° « de minister » :

de Minister tot wiens bevoegdheid het Wegverkeer behoort;

5° « de gemachtigde ambtenaar » :

de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, of in geval van verhindering, zijn gemachtigde;

6° « proefproject » :

project georganiseerd door één of meerdere Gewesten met betrekking tot de vervoersactiviteit van goederen uitgevoerd voor eigen rekening of voor rekening van derden, door een onderneming, die bij wijze van proef langere en zwaardere slepen gebruikt;

§ 2. De niet-gedefinieerde begrippen in dit besluit die worden gebruikt om auto's, hun aanhangwagens of hun kenmerken aan te duiden, moeten overeenkomstig hun definities in het technisch reglement van de motorvoertuigen begrepen worden.

Art. 3. § 1. Het in het verkeer brengen van langere en zwaardere slepen mag gebeuren in het kader van een proefproject, mits een voorafgaande schriftelijke vergunning van de minister of de gemachtigde ambtenaar.

De vergunning met een geldigheidsduur van twee jaar is na evaluatie eenmaal vernieuwbaar.

§ 2. In geval van een verkeersongeval in het kader van een proefproject of van het niet naleven van de bepalingen van dit besluit, kan de Minister of de gemachtigde ambtenaar de vergunning intrekken.

Art. 4. De bestuurder van een langere en zwaardere sleep dient :

a) sedert ten minste 5 jaar houder te zijn van een rijbewijs van categorie C+E;

b) te beantwoorden aan de voorwaarden bepaald in artikel 6, 3°, d) van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Art. 5. Om in het verkeer te kunnen worden gebracht in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit, mag een langere en zwaardere sleep de lengte van 25,25 meter en de maximale massa van 60 ton niet overschrijden.

De voorschriften van het technisch reglement van de motorvoertuigen zijn erop van toepassing, behalve voor de specifiek in de bijlage bij dit besluit geregelde maatregelen.

Art. 6. Onverminderd de voorschriften van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer geldt :

1° Het verkeer van langere en zwaardere slepen is verboden bij ijs en sneeuw en bij weersomstandigheden die het zicht beperken tot minder dan 200 meter. Indien deze weersomstandigheden zich voordoen tijdens het transport, dient de bestuurder, om zijn weg verder te zetten, de sleep te ontbinden, op een plaats die dit toelaat en zonder de veiligheid van de andere weggebruikers in het gedrang te brengen;

2° De langere en zwaardere slepen mogen de voertuigen die meer dan 50 km/u. rijden niet inhalen;

3° In geval van incident of obstakel waardoor de toegestane reisweg niet langer kan gevolgd worden, dient de bestuurder, om zijn weg verder te zetten, de sleep te ontbinden, op een plaats die dit toelaat en zonder daarbij de veiligheid van de andere weggebruikers in het gedrang te brengen.

Art. 7. Teneinde de uitreiking toe te laten van de vergunning vermeld in artikel 3, stuurt de onderneming een aanvraag aan de gemachtigde ambtenaar.

De aanvraag vermeldt verplicht de volgende informatie :

a) de identificatiegegevens van de onderneming, met inbegrip van haar ondernemingsnummer;

b) de identificatiegegevens van de betrokken langere en zwaardere sleep (slepen) - chassisnummers en inschrijvingsnummers, evenals de massa's en afmetingen en het type van de combinaties.

De aanvrager dient alle informatie nodig voor het onderzoek van het dossier aan de gemachtigde ambtenaar te verstrekken. Deze laatste moet de betrokken slepen kunnen onderzoeken en alle nodige nazichten kunnen uitvoeren.

3° « un train de véhicules plus long et plus lourd » :

un train de véhicules, qui par son assemblage, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées par les règlements visés aux 1° et 2°, nommé aussi VLL;

4° « le ministre » :

le Ministre ayant la Circulation routière dans ses attributions;

5° « le fonctionnaire délégué » :

le directeur général de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière, ou, en cas d'empêchement, son délégué;

6° « projet-pilote » :

projet organisé par une ou plusieurs Régions en rapport avec l'activité de transport de marchandises exercée pour compte propre ou pour compte de tiers, par une entreprise, utilisant à titre expérimental des trains de véhicules plus longs et plus lourds;

§ 2. Les notions non définies dans le présent arrêté utilisées pour désigner des véhicules automobiles, leurs remorques ou leurs caractéristiques doivent être comprises conformément aux définitions qui en sont données dans le règlement technique des véhicules automobiles.

Art. 3. § 1^{er}. La mise en circulation de trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre d'un projet-pilote peut avoir lieu, moyennant une autorisation écrite préalable du ministre ou du fonctionnaire délégué.

L'autorisation, d'une durée de validité de deux ans est renouvelable une fois, après évaluation.

§ 2. En cas d'accident de roulage survenu dans le cadre d'un projet-pilote ou de non-respect des dispositions du présent arrêté, le ministre ou le fonctionnaire délégué peut retirer l'autorisation précitée.

Art. 4. Le conducteur d'un train de véhicules plus long et plus lourd doit :

a) être titulaire d'un permis de conduire de catégorie C+E depuis au moins 5 ans;

b) remplir les conditions prévues à l'article 6, 3°, d), de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Art. 5. Pour pouvoir être mis en circulation conformément aux dispositions du présent arrêté, un train de véhicules plus long et plus lourd ne peut dépasser la longueur maximale de 25,25 mètres et la masse maximale de 60 tonnes.

Les prescriptions du règlement technique des véhicules automobiles lui sont applicables, sauf pour les matières réglées de manière spécifique dans l'annexe au présent arrêté.

Art. 6. Sans préjudice des prescriptions du règlement général sur la police de la circulation routière :

1° La circulation de trains de véhicules plus longs et plus lourds est interdite en cas de verglas et de neige et lorsque les conditions atmosphériques réduisent la vue à moins de 200 mètres. Si de telles conditions se présentent lors du transport, le conducteur doit, pour poursuivre son trajet, procéder au désassemblage du train de véhicules, à un endroit qui le permet et sans compromettre la sécurité des autres usagers de la route;

2° Les trains de véhicules plus longs et plus lourds ne peuvent pas dépasser les véhicules roulant à plus de 50 km/h;

3° En cas d'incident ou d'obstacle tel que l'itinéraire autorisé ne peut être suivi, le conducteur doit, pour poursuivre son trajet, procéder au désassemblage du train de véhicules, à un endroit qui le permet et sans par cela compromettre la sécurité des autres usagers de la route.

Art. 7. En vue de l'octroi de l'autorisation mentionnée à l'article 3, l'entreprise adresse une demande au fonctionnaire délégué.

La demande mentionne obligatoirement les informations suivantes :

a) les données d'identification de l'entreprise, y compris son numéro d'entreprise;

b) les données d'identification du ou des trains de véhicules plus longs et plus lourds concernés - numéros de châssis et numéros d'immatriculation, ainsi que les masses et dimensions et le type de combinaisons.

Le demandeur est tenu de fournir toutes les informations nécessaires pour l'instruction du dossier au fonctionnaire délégué. Celui-ci doit pouvoir examiner les trains de véhicules concernés et procéder à toutes les vérifications nécessaires.

Art. 8. De onderneming, titularis van de vergunning vermeld in artikel 3, dient tevens alle bijkomende vragen om uitleg betreffende de proefprojecten, die door de gedelegeerde ambtenaar aan hem worden gericht, te beantwoorden.

Art. 9. Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2012 en treedt buiten werking op 28 februari 2018. Op deze laatste datum, zijn de afgeleverde vergunningen niet meer geldig.

Art. 10. De Minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 19 maart 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Bijlage bij het koninklijk besluit van 19 maart 2012 betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten

§ 1. Bestuurdersruimte

Het stuur van het trekkende voertuig dient zich aan de linkerkant te bevinden.

§ 2. Lengte

De totale lengte van de sleep mag niet meer bedragen dan 25,25 meter met inbegrip van de lading.

Een combinatie van een oplegger met een dolly wordt beschouwd als aanhangwagen voor zover de lengte ervan 13,60 m niet overschrijdt, dissel van de dolly niet inbegrepen. Een tolerantie van 1 % wordt aanvaard.

§ 3. Massa

De totale maximale massa van de sleep wordt op 60 ton gebracht voor zover het proces-verbaal van goedkeuring van het trekkend voertuig een dergelijke massa vermeldt voor de sleep.

In geval van een voertuigcombinatie bestaande uit een motorvoertuig + aanhangwagen + aanhangwagen, dient de massa van de combinatie van de vrachtwagen en de eerste aanhangwagen te voldoen aan de maximale massa's overeenkomstig artikel 32bis van het technisch reglement van de motorvoertuigen.

De totale massa van de sleep mag niet hoger zijn dan vijf keer de maximale goedgekeurde massa van de as of de motoras(sen) in afwijking van artikel 32bis, 1.4.1.2. van het technisch reglement van motorvoertuigen.

§ 4. Categorieën van elementen en motor

De trekkers van aanhangwagens of opleggers zijn van categorie N3, gedekt door een proces-verbaal van goedkeuring afgegeven door een lidstaat van de Europese Unie, en voldoen aan de minimale milieucategorie EURO V, overeenkomstig het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de Richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen, of overeenkomstig het reglement nr 49 ECE.

De motor heeft een minimale kracht van 5 kW per ton.

De aanhangwagens en opleggers zijn voertuigen van de categorie 03 of 04, gedekt door een proces-verbaal van goedkeuring afgegeven door een lidstaat van de Europese Unie.

Het gebruik van de cruise control is verboden behalve als het over een intelligente cruise control gaat.

§ 5. Samenstelling

De slepen mogen over maximaal twee draaipunten beschikken.

De voertuigen van de sleep moeten afzonderlijk kunnen gebruikt worden in de normale toegelaten combinaties.

Art. 8. L'entreprise, titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 3 est tenue de répondre à toute demande d'information concernant les projets pilotes lui adressée par le fonctionnaire délégué.

Art. 9. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} mars 2012 et cesse d'être en vigueur le 28 février 2018. A cette dernière date, les autorisations délivrées ne sont plus valables.

Art. 10. Le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 19 mars 2012.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Annexe à l'arrêté royal du 19 mars 2012 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes

§ 1^{er}. Cabine

Le véhicule tracteur doit avoir une conduite à gauche.

§ 2. Longueur

La longueur totale du train de véhicules ne peut excéder 25,25 mètres en ce compris le chargement.

Une combinaison d'une semi-remorque avec un dolly est considérée comme une remorque pour autant que la longueur ne dépasse pas 13,60 m, timon du dolly exclus. Une tolérance d'1 % est acceptée.

§ 3. Masse

La masse maximale du train de véhicules est portée à 60 tonnes pour autant que le procès-verbal d'agrément du véhicule tracteur mentionne une telle masse du train.

Dans le cas d'une combinaison de véhicules se composant d'un véhicule à moteur + remorque + remorque, la masse de la combinaison du camion et de la première remorque doit correspondre aux masses maximales visées à l'article 32bis du règlement technique des véhicules automobiles.

La masse totale du train de véhicules ne peut dépasser cinq fois la masse maximale autorisée de l'essieu ou des essieux moteur(s) par dérogation à l'article 32bis, 1.4.1.2. du règlement technique des véhicules automobiles.

§ 4. Catégories des éléments et moteur

Les tracteurs de remorques ou de semi-remorques sont de la catégorie N3, couverts par un procès-verbal d'agrément délivré par un état membre de l'Union européenne et satisfont à la classe environnementale minimale EURO V, conformément à l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des Directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité, ou conformément au règlement n° 49 ECE.

Le moteur a une puissance minimale de 5 kW par tonne.

Les remorques et semi-remorques sont des véhicules de la catégorie 03 ou 04, couverts par un procès-verbal d'agrément délivré par un état membre de l'Union européenne.

L'usage du cruise control est interdit, sauf s'il s'agit du cruise control intelligent.

§ 5. Assemblage

Les trains routiers peuvent disposer au maximum de deux centres de giration.

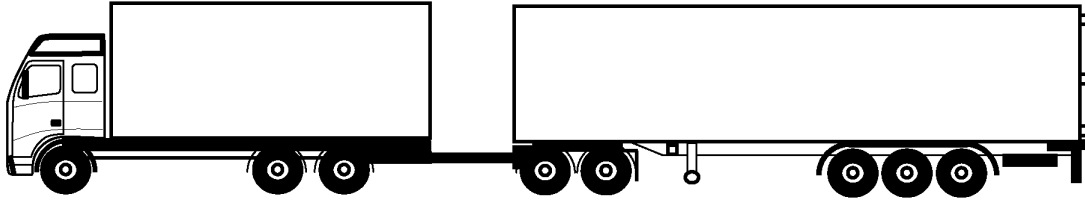
Les véhicules provenant du train routier doivent pouvoir être utilisés séparément dans les combinaisons normalement autorisées.

§ 6. Mogelijke voertuigcombinaties met toegestane asconfiguraties

§ 6. Combinaisons de véhicules possibles et configurations d'essieux autorisées.

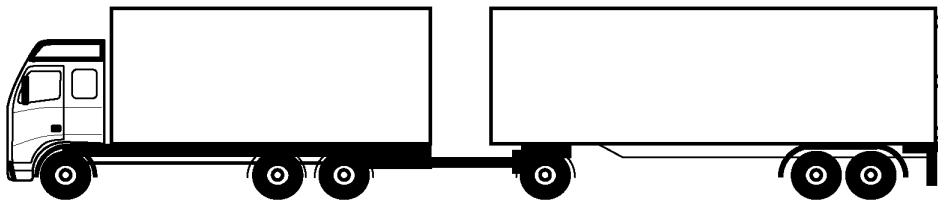
Vrachtwagen + dolly + oplegger

Camion + dolly + semi-remorque



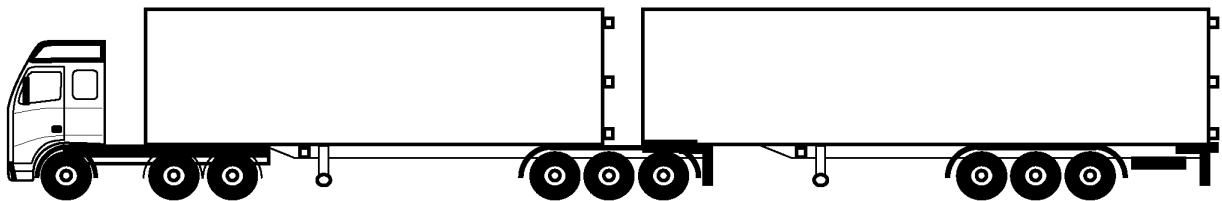
Vrachtwagen + aanhangwagen

Camion + remorque



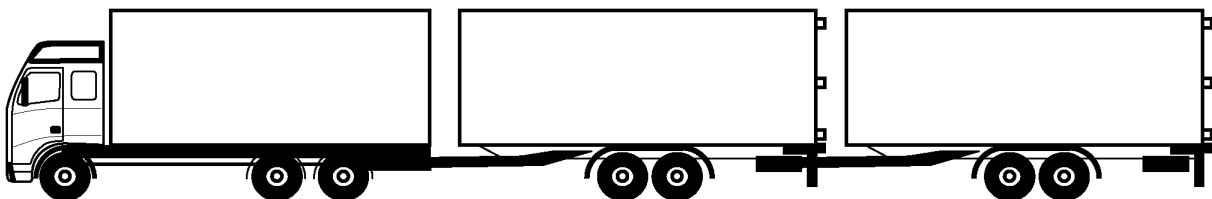
Trekker + oplegger (met oplegpunt) + oplegger

Tracteur + semi-remorque (avec plateau d'accouplement) + semi-remorque



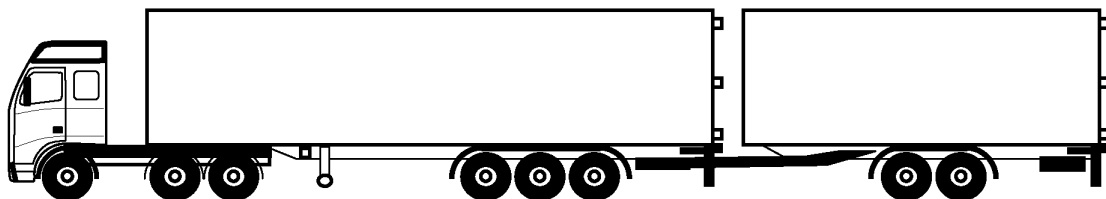
Vrachtwagen + middenas-aanhangwagen + middenas-aanhangwagen

Camion + remorque à essieux centraux + remorque à essieux centraux



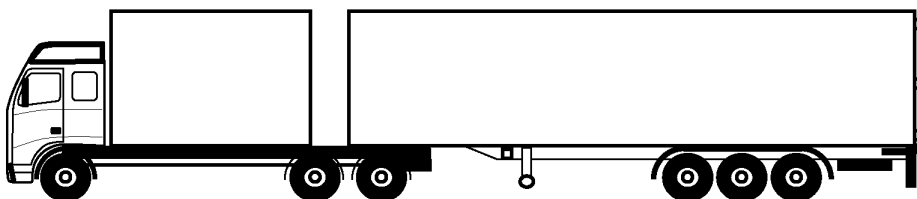
Trekker + oplegger + middenas-aanhangwagen

Tracteur + semi-remorque + remorque à essieux centraux



Vrachtwagen + oplegpunt + oplegger

Camion + plateau d'accouplement + semi-remorque



§ 7. Lading

De totale ruimte gereserveerd voor de lading dient ten minste 18 meter lang te zijn.

Voor het vervoer van containers is het toegelaten een maximale lading gelijk aan 3 containers TEU (Twenty Feet Equivalent Unit, die de standaard meting is voor de ISO-containers) te vervoeren. Het vervoer van 45 voet containers is niet toegelaten.

Het is tevens verboden om gevaarlijke goederen of vloeistoffen in tanks te vervoeren, zoals ook ondeelbare voorwerpen in de zin van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. Het vervoer van levende dieren is verboden.

§ 8. Remmen

Het remsysteem dient conform te zijn aan het reglement nr. 13 ECE, met inbegrip van zijn wijzigingen.

De systemen EBS (Electronic Braking System) en ESC (Electronic Stability Control) of RSS (Rolling Stability System) zijn verplicht voor deze slepen. De calculator en de modulator van EBS reageren onmiddellijk in functie van de ladingsgraad van de voertuigen.

Gezien de lengte van de sleep langer is en de massa zwaarder dan de voertuigen die dimensies en massa's hebben overeenkomstig het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de Richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen en het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 houdende uitvoering van de Richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen, hun onderdelen en technische eenheden alsook hun veiligheidstoebehoren, dient men erover te waken dat de responstijden van de remcircuits voldoen aan voornoemde koninklijke besluiten inzake remmen, door de eventuele plaatsing van bijkomende tussenkleppen op de voertuigen.

De harmonisering van het remsysteem van de sleep moet worden verzekerd.

De voertuigen moeten overigens over een remcircuit beschikken met remschijven of trommels en dienen uitgerust te zijn, op iedere as, met de technologie van de pneumatische ophangingen en/of niet-luchtgeveerde ophangingen die aan de eisen van bijlage 14, artikel 1 van het technisch reglement van de motorvoertuigen beantwoorden.

Bijgevolg dient een proces-verbaal van test of een remcertificaat, afgeleverd door een erkend technisch laboratorium, te worden voorgelegd dat bewijst dat de sleep een stabiel weggedrag heeft in alle omstandigheden, het remmen inbegrepen.

§ 9. Markeringen

De sleep dient te worden uitgerust met retro-reflecterende markeringen overeenkomstig de voorschriften van artikel 28, § 5, van het technisch reglement van de motorvoertuigen.

Hij moet eveneens uitgerust worden van aanvullende achterkantsignalisatie zoals voorzien in artikel 28, § 4 van het technisch reglement van de motorvoertuigen.

De installatie van de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen dient te voldoen aan de voorschriften van reglement nr. 48 ECE.

Aan de achterkant van de sleep, een waarschuwbord, gelijkvormig aan bijlage 11, appendix XIII van het technisch reglement van de motorvoertuigen, zal in zwarte tekst met een hoogte van 12 cm vermelden « LET OP : 25.25 METER ».

§ 10. Bestuurbaarheid en draaicirkel

Er wordt afgeweken van artikel 32bis punt 3.3. van het technisch reglement van de motorvoertuigen, met betrekking tot de bestuurbaarheid en de draaicirkel. In plaats van een cirkel begrepen tussen 5,3 m en 12,5 m, zullen de waarden respectievelijk 6,5 m en 14,5 m bedragen.

§ 11. Brandstofverbruik

De sleep dient uitgerust te worden met een brandstofverbruikmeter of een boardcomputer die toelaat om het brandstofverbruik tot op 1/10 liter nauwkeurig te meten.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 19 maart 2012 betreffende de langere en zwaardere slepen in het kader van pilootprojecten.

Gegeven te Brussel, 19 maart 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

§ 7. Chargement

L'espace total réservé au chargement doit mesurer au moins 18 mètres de long.

Pour le transport de conteneurs, il est autorisé de transporter au maximum l'équivalent de 3 conteneurs TEU (Twenty Feet Equivalent Unit, qui est la mesure standard des conteneurs ISO). Le transport de conteneurs de 45 pieds n'est pas autorisé.

Il est également interdit de transporter des substances dangereuses ou des liquides transportés par citernes ou des objets indivisibles au sens de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. Le transport d'animaux vivants est interdit.

§ 8. Freinage

Le système de freinage doit être conforme au règlement n° 13 ECE, en ce y compris ses modifications.

Les systèmes EBS (Electronic Braking System) et ESC (Electronic Stability Control) ou RSS (Rolling Stability System) sont obligatoires pour ces trains de véhicules. Le calculateur et les modulateurs de l'EBS donnent une réponse immédiate en fonction de l'état de charge des véhicules.

Vu que la longueur du train de véhicules est plus longue et la masse du train de véhicules plus lourde que les véhicules qui ont des masses et dimensions conformes à l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité et l'arrêté royal du 4 août 1996 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, leurs composants et entités techniques ainsi que leurs accessoires de sécurité, il y a lieu de s'assurer que les temps de réponse des circuits de freinage satisfont aux arrêtés royaux précités en matière de freinage, par le placement éventuel de valves relais supplémentaires sur les véhicules.

L'harmonisation du système de freinage du train de véhicules doit être assurée.

En outre, les véhicules doivent avoir un circuit de freinage utilisant des disques de freins ou des tambours et doivent être équipés, sur chaque essieu, de la technologie des suspensions pneumatiques et/ou des suspensions non pneumatiques répondant à l'annexe 14, article 1^{er} du règlement technique des véhicules automobiles.

Par conséquent, un procès-verbal d'essais ou un certificat de freinage, délivré par un laboratoire technique agréé, devra être présenté pour certifier que le train de véhicules a un comportement routier stable en toutes circonstances, freinage inclus.

§ 9. Marquages

Le train routier doit être équipé de marquages rétro-réfléchissants selon les prescriptions de l'article 28, § 5, du règlement technique des véhicules automobiles.

Il doit aussi être équipé des dispositifs complémentaires de signalisation arrière tels que prévus par l'article 28, § 4 du règlement technique des véhicules automobiles.

L'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse doit être réalisée selon les prescriptions du règlement n° 48 ECE.

A l'arrière du train de véhicules, un panneau d'avertissement, conforme à l'annexe 11, appendice XIII du règlement technique des véhicules automobiles mentionnera en caractère noir d'une hauteur de 12 cm : « ATTENTION : 25.25 METRES ».

§ 10. Manœuvrabilité et inscription en courbe

Il est dérogé à l'article 32bis point 3.3. du règlement technique des véhicules automobiles, relatif à la manœuvrabilité et à l'inscription en courbe. Au lieu d'un anneau circulaire compris entre 5,3 m et 12,5 m, les valeurs seront respectivement 6,5 m et 14,5 m.

§ 11. Consommation de carburant

Le train routier doit être équipé d'un compteur de consommation ou d'un ordinateur de bord qui permet de mesurer la consommation de carburant au 1/10^e de litre près.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 19 mars 2012 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets-pilotes.

Donné à Bruxelles, le 19 mars 2012.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET