



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page1de15

INTRODUCTION

Selonlamajoritédesprévisions,etmalgrélacris fossileenaugmentation,lacroissancedutransport venir:

économiqueetunprixdel'énergied'origine routierdevraitsepoursuivredanslesannéesà

«Apolitiqueinchangée,lenombretotaldetonnes 68%entre2008et2030,soituntauxdecroissance nombredetkmsurleterritoirebelgeestdavantage pourletransportnational.

-kilomètres(tkm)enBelgiqueaugmentede annuelmoyende2,4%.L'évolutiondu marquéepourletransportinternationalque

Entre2008et2030,letauxdecroissancedestkme laBelgique,de76%pourcellesentrantenBelgique Letransportnationalaugmentequantàluide52%. Letransportparcamionrestelemoyendetransport routier(camionetcamionnette)diminuecependantl auprofitdurail(11%en2008et15%en2030)et, intérieure(13%en2008et14%en2030).»BureauF

stde94%pourlesmarchandisessortantde etde67%pourlesmarchandisesentransit.

dominanten2030.Lapartdutransport égèremment(75%en2008et71%en2030) dansunemoindre mesure,delanavigation édéralduplanWP11-12.

Lesecteurdutransportroutierestconfrontéàde économiquesetsociauxdontnotamment:

nombreuxenjeuxenvironnementaux,

- uneconcurrenceextrêmeentreopérateurs;
- uneconcurrenceimportante detransporteurssitués salariauxsontplusbasqueceuxd'applicationenB
- dansuneperspectivedemoyenterme,lesecteurévo chauffeurs,particulièrementenpériodedecroissan

dansd'autrespaysdontlescoûts elgique; queuneprobablepénuriede ceéconomique.

Ledéveloppementdurablerecouvredesobjectifsqui contrainteséconomiques,socialesetenvironnementa durableimposentdoncqueletransportparrouteso

recherchentunéquilibreentreles les.Lescontraintesdudéveloppement itplusefficace,plussûretmoinspolluant.

Undesscénariosenvisagésdanscecadretdéjàmi paysdel'Unioneuropéenne,notammentenNorvègeet consisteenuneaugmentationdelacapacitédesens longsetpluslourds.

senœuvreouexpérimentédanscertains enSuèdemaiségalementauxPays-Bas, emblesroutiers,avecdesvéhiculesplus

Définitions

Danslecadre delaréglementationactuelle,pourl longueurde18,75metunpoidsmaximumde44T.

etransportnational,lalimiteestfixéeàune

Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page2de15

Pour le transport international, sauf exception comme la longueur maximale est aussi de 18,75m mais le

me pare exemple le transport dans le Benelux, poids maximum est limité à 40T.

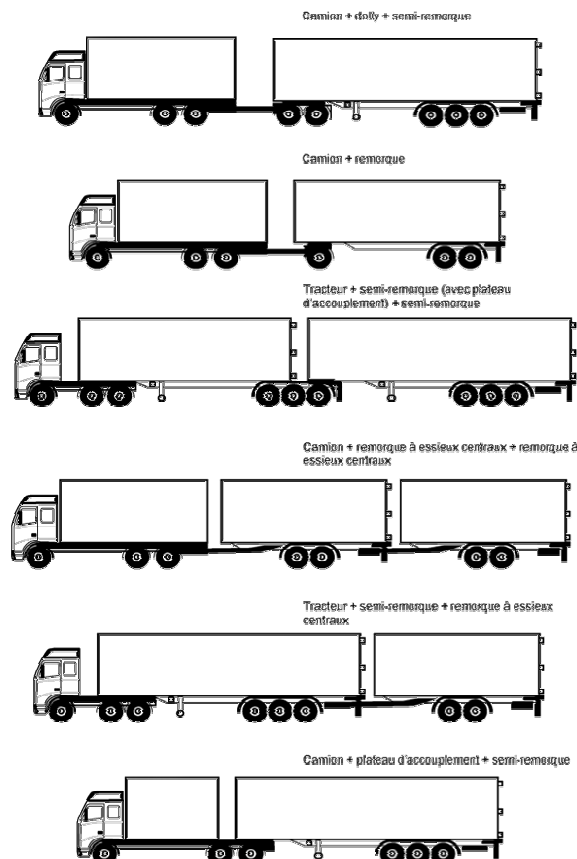
Les secteurs demandent de voir les limites fixées longueur maximum dans le cadre de projets pilotes, d'une certaine généralisation mais toujours pour des identifiés. Les secteurs souhaitent donc étendre ces

en matière de poids maximum et de qui, après évaluation, pourraient faire l'objet de marchés spécifiques et de itinéraires limites à:

- une longueur maximale de 25,25m, avec deux articulations;
- un poids maximum autorisé de 60T.

De nombreux vocables ont été utilisés pour des camions qui dépassent la longueur maximum, ou les plus longs et plus lourds (VLL), méga trucks, éco-combi ou European Modular Systems (EMS) qui sont composés de modules standards - camions, remorques, véhicule tracteur, L'avantage de ces combinaisons est que les convois peuvent être décomposés en véhicules traditionnels. Dans la suite de ce rapport, nous considérerons exclusivement ces EMS qui concernent les combinaisons suivantes (voir A.R. du 19 mars 2012):

ons qui excèdent la longueur maximum, ou les plus longs et plus lourds (VLL), méga trucks, éco-combi ou European Modular Systems (EMS) qui sont composés de modules standards - camions, remorques, véhicule tracteur, L'avantage de ces combinaisons est que les convois peuvent être décomposés en véhicules traditionnels. Dans la suite de ce rapport, nous considérerons exclusivement ces EMS qui concernent les combinaisons suivantes (voir A.R. du 19 mars 2012):





Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport – EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page3de15

La majorité des demandes se concentrent sur l'ensemble 1, soit camion + dolly + semi-remorque.

Cadre législatif

La Directive européenne 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixe, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Les réglementations nationales ne peuvent imposer de limites inférieures à celles de cette Directive, mais le principe de subsidiarité permet de fixer des limites supérieures de poids et de dimension sous certaines conditions.

Cette directive prévoit la possibilité de déroger aux limites de dimensions en transport national, notamment dans le cas d'ensembles modulaires.

Ceci a été confirmé par la Directive 2002/7/EC: *«Les Etats membres peuvent déroger à cette Directive 96/53/CE et mettre en œuvre des véhicules d'expérimentation sur leur territoire national, pour concurrence internationale dans le secteur de transport, qu'ils soient menés durant une période d'essai, et que les Etats membres effectuent ces expérimentations en informant la Commission européenne».*

La directive 96/53/CE est en cours de révision au sein de la Commission. Cette révision devrait notamment permettre plus explicitement de mener des expérimentations au niveau international.

La révision a également pour objet la problématique des contrôles.

Dans ce cadre, le pouvoir fédéral belge a publié l'A.R. du 19 mars 2012 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds qui permet d'accorder des autorisations pour la circulation d'EMS (max 25,25 m et max 60 T) dans le cadre de projets pilotes d'une durée de validité de deux ans. Cet A.R. prévoit une série de conditions, dont notamment:

- Chauffeur:
 - o chauffeur doit être titulaire du permis C+E depuis au moins 5 ans;
 - o l'AR mentionne l'interdiction pour le chauffeur d'avoir eu une déchéance du droit de conduire au cours des trois dernières années.
- Véhicule:
 - o maximum 25,25 m et 60 T;
 - o puissance de minimum 5 kW par tonne, soit 300 kW pour un train de véhicule de 60 T;



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page4de15

- o systèmesEBS,ESCouRSSobligatoires;
- o panneauàl'arrière«attention25,25mètres»;
- Trajets;
- Circulation:
 - o Circulationinterditeencasdeverglasoudevisibilitéinférieureà200m;
 - o Interdictiondedépasserdesvéhiculescirculantà plusde50km/h.

LeConseild'Etataconfirméque,danslecadrede larépartitionactuelledescompétences,la policegénérale,lesprescriptionstechniquesetle compétencealiéesàlagarantie'd'une circulationensécuritéontdescompétencesfédérales.Touteslescompétencesquiconcernent l'infrastructureroutièresontdescompétencesexclusivementrégionales.

Undécretstencoursd'approbationenRégionFlam andeconcernantlaprotectionde l'infrastructureencasdetransportexceptionnel, quiprévoitaussidesprescriptionspourdes transportsparEMSdanslecadredeprojetspilotes .Cedocument(stuck18702012-2013)aété approuvéenséancedelaCommissionMobilitéduPar lementflamandle28février2013.

Ilconvientenfinderappelerquel'accorddeGouve rnement«UnEtatfédéralplusefficaceetdes entitésplusautonomes»du11octobre2011prévoit une6^eréformedel'Etatletransfertaux Régionsdelaréglementationenmatièredesûretéde uchargementetdemassemaximale autoriséeetdesmassesentreessieuxdesvéhicules surlavoiepublique,ainsiquela réglementationrelativeautransportdangereuxete xceptionnel.

AspectstechniquesdesEMS

Encequiconcernelescaractéristiquestechniques decesvéhicules,lesétudesréaliséesetles évaluationssuiteauxexpérimentationsconcluentque:

- lepoidsparéssieud'unEMSestengénéralinférieuràceluidecamionsclassiques;
- ladistancedefreinage'd'unEMSn'estpassupérieureàcelled'uncamionplus traditionnel;
- lamaneuvrabilitéencourbedesEMSsemblepasdifférerdefaçonsubstantiellede celleDESCAMIONSde40ou44T;
- lesEMSsontcomposésd'élémentsstandardsquipeuventlecaschéantêtredécouplés, parexemplepourterminerledéplacementdanslesc entresurbains;
- desconditionsminimumdepuissancedumoteurdevraientêtreimposéesafind'assurer quelesbandesdelancementpourl'accèsauxautoroutesnedevrontpasêtremodifiées;
- lamajoritédesétudesrecommandentl'équipementdesystèmesABSouESP. systèmesdesécuritételsles



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page5de15

L'effet des EMS sur les infrastructures, et les aspects techniques des véhicules sont largement détaillés dans le rapport CRR-Véhicules plus long et plus lourds, et plus lourds, La Suède et la Finlande ont autorisé sur leur territoire, dès 1996, la circulation sans contrainte particulière des EMS jusqu'à 25,25m et 60 tonnes. A partir de 2000, les Pays-Bas ont lancé des projets pilotes (moyennant autorisation) et ils ont été suivis à partir de 2008 par la Norvège et le Danemark. Des expérimentations ont eu lieu également dans certains Länder en Allemagne. Si la configuration de pays comme la Suède et la Norvège est particulière, avec de vastes parties du territoire très peu peuplées, les expériences urbaines plus proches de celles que l'on peut rencontrer en Belgique ou en Wallonie.

Aspects positifs liés à la mise en œuvre des EMS

Le secteur du transport routier fait face à de nouveaux défis et à de nouvelles contraintes (compétitivité des entreprises, enjeux environnementaux, pénurie de chauffeurs, ...). L'introduction d'EMS permet, pour certains marchés spécifiques, de répondre à certains défis et contraintes, notamment par le fait que certains transports par camion traditionnels peuvent être remplacés par deux transports par EMS.

De nombreuses conséquences en résultent, toutes autres choses restant égales par ailleurs:

- économie en matière de coûts salariaux (deux chauffeurs au lieu de trois, soit 33% d'économie) mais aussi une meilleure adéquation entre la demande de transport et la disponibilité en chauffeurs qualifiés;
- valorisation du métier pour les chauffeurs d'EMS (véhicule valorisant l'expérience, projets pilotes, ...) et de l'emploi local (expériences limitées aux frontières nationales);
- économie en matière de consommation. On considère en général que, compte tenu de la réduction d'un nombre de camions, les réductions de consommation par tonne transportée peuvent être estimées à 20%. Le projet-pilote aux Pays-Bas montre une diminution de 11% de CO₂ et de 14% de NO_x par tonne transportée;
- réduction des émissions de particules fines;
- réduction de l'emprise des camions sur les routes. Toutes choses égales par ailleurs, la longueur occupée sur la route par deux EMS remplace trois camions, en tenant compte d'une distance réglementaire minimale entre poids lourds de 50m, est réduite de 25% ($2 \times (25,25 + 50) = 150,5$ au lieu de $2 \times 16,5 + 18,75 + (3 \times 50) = 201,75$ m).



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page6de15

De façon synthétique, les études considérées en génie par un EMS sont inférieures d'environ 20% à celles de 40T.

également que les coûts par tonne transportée par transport par camion conventionnel

Par le fait qu'ils agitent des expériences pilotes en ce qui concerne le pourcentage de trafic lié à ces véhicules représentent

des études et des marchés de niche, le fait est qu'il y a une part très faible de trafic routier.

Aspects négatifs liés à la mise en œuvre des EMS

Les aspects les plus négatifs de la mise en œuvre de volumes de transport sont dus à la réduction des coûts. Les volumes peuvent être affectés notamment:

des EMS résultent des impacts attendus sur les coûts de transport par route via des EMS.

- par une augmentation de la demande de transport sur route – mesurée par l'élasticité aux prix. Le Joint Transport Research Center de l'O.C.D.E., qui a effectué une synthèse de études réalisées (longerand heavy vehicles for freight transport), estime l'élasticité de la demande entre -0,5 et -1,5;
- par une augmentation de la demande de transport par route suite à un transfert modal, notamment du rail vers la route – mesurée par l'élasticité croisée. Suivant l'étude citée, l'élasticité croisée rail-route devrait se situer entre 0,3 et 2, dépendant de la distance et du type de chargement.

Plusieurs études ont été réalisées, mais les conclusions varient énormément en fonction des hypothèses de départ, notamment en ce qui concerne les deux élasticités évoquées. Il est donc difficile de tirer des conclusions univoques d'études réalisées.

Plusieurs études ont été réalisées, mais les conclusions varient énormément en fonction des hypothèses de départ, notamment en ce qui concerne les deux élasticités évoquées. Il est donc difficile de tirer des conclusions univoques d'études réalisées.

Les études d'expériences menées aux Pays-Bas ne sont pas significatives.

Il est important de noter que les expériences pilotes menées actuellement au niveau local ou national ne concernent que des trajets pour des distances réduites. Les études réalisées plus importantes pour des distances plus longues. Les projets pilotes ne permettent donc pas d'évaluer tout l'impact du risque de transfert modal.

Il est important de noter que les expériences pilotes menées actuellement au niveau local ou national ne concernent que des trajets pour des distances réduites. Les études réalisées plus importantes pour des distances plus longues. Les projets pilotes ne permettent donc pas d'évaluer tout l'impact du risque de transfert modal.

Il est important de noter que les expériences pilotes menées actuellement au niveau local ou national ne concernent que des trajets pour des distances réduites. Les études réalisées plus importantes pour des distances plus longues. Les projets pilotes ne permettent donc pas d'évaluer tout l'impact du risque de transfert modal.

Par ailleurs, si la mise en œuvre des EMS devait être étendue au trafic international, les sites de parkings devront être adaptés afin de prévoir des emplacements pour ce type de véhicules.

Par ailleurs, si la mise en œuvre des EMS devait être étendue au trafic international, les sites de parkings devront être adaptés afin de prévoir des emplacements pour ce type de véhicules.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page7de15

Aspectssécurité routière

L'impact des EMS en matière de sécurité routière peut être évalué à partir de l'expérience menée aux Pays-Bas (Monitoring Verkeersveiligheid Langereen Zwaardere Vrachtwagens 2010).

Après plusieurs expériences pilotes, une expérience aux Pays-Bas. Ainsi, en 2010, 397 tracteurs d'EMS ont été enregistrés, dont un seul impliquant des VLL ont été enregistrés, dont un seul EMS est en cours depuis novembre 2007 appartenant à 153 entreprises circulant sur de, se terminant mi-2010, 19 accidents loccasionnant des blessures légères.

La principale conclusion du suivi de ces accidents typiques de poids lourds (par exemple accidents lors de sortie, où un véhicule tenté de s'insérer devant un poids lourd) est que ces accidents sont des accidents de manœuvre de dépassement, d'insertion ant le poids lourd). A ce stade, suivant l'étude, la sécurité substantiellement plus importante des EMS par rapport aux poids lourds traditionnels.

Néanmoins, l'étude attire l'attention sur plusieurs éléments:

- lors de manœuvres de dépassement ou d'insertion, le sautres usagers n'identifient pas nécessairement les EMS tant qu'ils ne sont pas devant;
- lors de voyages à vide, les EMS peuvent faire preuve d'un comportement plus difficile en cas de conditions climatiques particulières (vent, pluie);
- problèmes lors de tournants courts;
- problématique des places de stationnement;
- il est plus difficile d'effectuer un marche arrière avec un EMS.

Par ailleurs, l'étude menée par TRL (Published report PPR285-Longer and/or longer heavy goods vehicles: a study of the likely effects if permitted in the UK) indique que, même si on peut supposer une légère augmentation du risque en matière de sécurité routière par km parcouru, compte tenu du remplacement de la capacité supplémentaire de chargement des EMS, l'augmentation du risque par tonne transportée devrait diminuer.

Il convient cependant d'être conscient que l'énergie dissipée lors d'une collision est égale à la masse fois le carré de la vitesse. Dès lors, à vitesse équivalente, en cas de choc avec un EMS de 60 tonnes, l'énergie dissipée sera 1,5 fois plus importante que avec un camion de 44T. Les conséquences liées à un tel choc, par exemple lors d'un choc à l'arrière d'une file, risquent donc d'être particulièrement importantes.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page8de15

Cetaspectdevradoncêtreprisencomptelorsdel
pourcequiconcernelarésistancedespilesdepon
hauteurdesponts.

'évaluationdestrajetsautorisés,notamment
toudesbarrièresdesécurité,notammentà



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page9de15

RECOMMANDATIONS

Considérant les résultats des études à disposition, le CSWSR estime qu'il n'y a pas d'opposition à ce que des autorisations soient accordées pour des projets pilotes dans le cadre de l'A.R. du 19 mars 2012, moyennant les conditions suivantes:

- une période déterminée,
- un transporteur identifié, pour un itinéraire identifié approuvé par un service du SPW dédié (par exemple usage de services qui occupent du transport exceptionnel);
- pour un ou des chauffeurs spécifiquement identifiés répondant aux critères de l'A.R. du 21 mars 2012 et ayant réussi avec succès une évaluation «EMS» dont le contenu est à définir, et ce pour un type d'EMS spécifié,
- pour des modules (véhicules) spécifiquement identifiés et qui répondent aux prescriptions fixées.

Recommandation 1: préparation d'une évaluation de l'expérience pilote

Le CSWSR recommande que, si des projets pilotes d'EMS sont autorisés, un organisme soit chargé de réaliser une évaluation de ces expériences pilotes.

Cette évaluation pourrait couvrir différents aspects:

- sécurité routière;
- consommation, émission et aspects environnementaux ;
- économiques;
- impact des EMS sur l'infrastructure des trajets autorisés;
- évaluation des aspects techniques (contrôle techniques-usure des freins,...).

Le CSWSR recommande que les aspects sécurité routière soient notamment couverts par le suivi, et dès lors recommande que, lorsqu'une autorisation pour des trajets par EMS est accordée, le transporteur soit obligé d'établir un rapport sur les circonstances de tout accident qui interviendrait sur la voie publique, et d'adresser copie de ce rapport à l'organisme mentionné ci-dessus.

Le CSWSR recommande que le rapport d'évaluation lui soit soumis.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page10de15

Recommandation 2a: absence de déchéance du droit de conduire au cours des trois années précédentes pour la catégorie concernée, mais égale ment pour toute autre catégorie du permis de conduire.

L'A.R. du 19 mars 2012 spécifie que le conducteur doit remplir les conditions prévues à l'article 6,3,d) de l'A.R. du 23 mars 1998. Ces conditions concernent l'absence de déchéance de permis de conduire lors des trois dernières années.

Le CSWSR recommande que le conducteur ne doit pas être ou avoir été déchu du droit de conduire dans les trois ans qui précèdent la date de délivrance de l'autorisation pour la catégorie concernée, et également pour toute autre catégorie du permis de conduire.

Recommandation 2b: évaluations spécifiques pour les chauffeurs d'EMS

Le CSWSR recommande que toute délivrance d'une autorisation dans le cadre du projet pilote ne s'effectue que pour des conducteurs identifiés qui, outre les conditions prévues dans l'A.R. du 19 mars 2012, doivent avoir réussi une évaluation spécifique.

Cette évaluation devrait inclure une partie théorique et une partie pratique.

Lapartie théorique de l'évaluation devrait se focaliser sur les niveaux 3 et 4 de la matrice GDE («goals for driver education») et notamment inclure les matières suivantes:

- réglementations spécifiques aux poids lourds et aux EMS;
- anticipation des situations à risques;
- évaluation des compétences et risques liés à une diminution des facultés – alcool, drogues, médicaments, fatigue;
- contrôle du chargement et influencé d'un mauvais chargement;
- problématique des angles morts (vélo et piétons);
- distances de freinage et facteurs qui influencent la distance de freinage, distances de sécurité;
- sensibilisation au non usage du téléphone portable – même équipé d'un kit «mains-libres».

Lapartie pratique de l'évaluation doit couvrir les niveaux 1 et 2 de la matrice GDE, mais également les niveaux 3 et 4 et porter sur le comportement du conducteur. Une première phase de cette évaluation peut se dérouler sur le parking du transporteur, une deuxième phase doit se dérouler sur l'itinéraire (ou une partie de celui-ci) pour laquelle le transporteur a obtenu une autorisation du SPW. L'évaluation doit se dérouler via un type d'EMS pour lequel l'autorisation



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page11de15

aétédemandée. LeCSWSRrecommandequel' autorisa tiondélivréeneconcernequetype d'EMSaveclequell' évaluationaétéréalisée.

LeCSWSRrecommandequedesformationssoientorgan iséesàdestinationsdescandidats conducteursd'EMS, tantpourlapartithéoriquequ epourlapartiepratique. Audémarragede l'expérience, unaccorddecoopérationpourraitêtr econcluavecl' instanceorganisantles modulesdeformationauxPays-Bas.

Recommandation3: exigences particulières concerna ntlevéhicule

LaWallonienedisposepasàcejourdescompétence spourimposerdesexigences supplémentairesconcernantlescaractéristiquetec hniquesdesvéhiculescomposantdesEMS.

LeCSWSRrecommandeependantque, lorsdetouteac quisitiond'unvéhiculetracteurpourdes EMS, letransporteurveilleàéquipercelui-cid'un «Intelligentcruisecontrol»etd'un«lane departurewarningsystem»(système d'avertissement desortiedevoie).

Pourrappel, le«dolly»estunvéhiculedelacat égorieOquiestsoumisaucontrôletechnique.

Recommandation4: itinéraires autorisés

LeCSWSRrecommandequetouteautorisationdecircu lationd'unEMSpourunitinéraire spécifique.surleterritoiredelaWalloniedoiveê treapprouvéeparunservice duSPWdésignéà ceteffet. Ceservice devrafixerlaprocédureà suivreetcoordonnerlesavisdesdifférents intervenants.

LeCSWSRrecommandequedanslecadredelaprocéd ure, lesavissuivantssoientdemandés:

- ServicesconcernésdelaDGO1, dontPerexetlefon ctionnaire«déplacementsdoux»;
- Policedelaroute;
- Policelocaleconcernéesparlesvoirieshorsauto route;
- Sofico.

LeCSWSRrecommandequedanslecadredelaprocéd ured' autorisationpourunitinéraire, les zonesoùlesEMSpeuventprocéderaudécouplagesoi entidentifiées.

LeCSWSRrecommandequedanslecadredelaprocéd ure, lesconséquencesliéesàuneénergie libéréeplusimportanteencasdechocimpliquantu nEMSenmouvementssoient consciencieusementévaluées.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport – EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page12de15

LeCSWSRrecommandequellesservicesdelaDGO1s'a ssurentdelacompatibilitédestemps dedégagementetdetransitionentrefeuxantagonis tesaveclepassaged'EMS,lorsqu'une demandepouritinéraireinclutlaprésencedecarre foursàfeux.

LeCSWSRrecommandequelorsdel'évaluationd'une demanded'autorisationd'EMSpourun itinérairedéterminé,leservicecompétents' assure quecetitinérairenestpasenconcurrence directeavecuntransportpossibleparrailoupar voied'eau,afind'éviterlestransfertsmodaux.

LeCSWSRrecommandequetouteautorisationdélivrée parleSPWpourlacirculationd'EMS surunitinérairespécifiquesoitcommuniquéeà la Policefédérale,auxcommunesconcernéespar l'itinéraireetauxzonesdepoliceconcernéespar l'itinéraire.

LeCSWSRrecommandequelaPolicefédéraleetleszonesdepoliceorganisentpériodiquement uncontrôledesEMS.

Recommandation5:contrôlesetsanctions

LamiseenœuvredesEMSdansuncadreréglementéimposequelerespectdesréglementations soitvérifiéetcontrôléetque,lecaséchéant,des sanctionssoientprisesencasd'infraction.

Danscecadre,l'approchedelaRégionflamandeave cleprojetdedécretconcernantla protectiondel'infrastructuremériteuncertainin térêt.Ceprojetdedécretprévoitnotamment dessanctionsencasd'infractionssurlesnormesnmatièrededimensionsoudepoidspourles transportsexceptionnelsetlestransportsparEMS.

Parailleurs,l'accorddeGouvernement«UnEtatfé déralplusefficaceetdesentitésplus autonomes»du11octobre2011prévoitune6 réformedel'EtatetletransfertauxRégionsdel a réglementationenmatièredesûretéduchargement demassemaximaleautoriséeetdes t demassemaximaleautoriséeetdes massesentreessieuxdesvéhiculesurlavoiepubl ique,ainsiquelaréglementationrelativeau transportdangereuxetexceptionnel.D'autreslégi slations,commeparexemplelerespectdes tempsdeconduiteetderepos,restentcependantde compétencefédérale.

Lalégislationapparaît doncparticulièrementcompl exe,etlescompétencesenmatièrede contrôleparlesforcesdepolice,lesfonctionnair esfédérauxetlesagentsdelapolicedomaniale apparaissentparticulièrementmorcelées.Untelmo rcèlementimpliquequecertainsagents contrôlentcertainsaspects(parexemplelerespect despoidsetdimensions),maisnesontpas compétentspourd'autresaspectspourlesquelsils peuventsubodorerdessinfractions.Detelles situationsconduisentàunsentimentd'impunitécertainementdommageableaurespectdesrègles etdoncàlasécuritéroutière.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page13de15

LeCSWSRrecommandequelédécetrelatifauxautorisationsd'EMSenWallonieintègreau mieuxlesdifférentsélémentsdelalégislationen question.

LeCSWSRrecommandequ'ungrupedetravailspécifi quesoitmisenplace(endehorsdes aspectsliésàl'autorisationdesEMS)afind'analyserl'ensembledelalégislationconcernantle traficloudetlescompétencesenmatièredecontrôlesainsiquelesdéveloppementsattendus danslecadredelasixième réformedel'état.Ce grupedetravailserachargédefairedes recommandationsenvuedeproposerdessimplifications,desaccordsdecoopérationoudes modificationsdelégislationafind'aboutiràunepolitiquedecontrôles,depoursuitesetdesanctionspluscohérente,plushomogèneetplusefficace.



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page14de15

BIBLIOGRAPHIE

- CRR-Véhicules plus longset plus lourds-Rapport Final
- Etat et Perspectives des Ensembles modulaires en Europe Wanda De Bauche, B. Jacob
- CRR dossier 11-Les systèmes modulaires Européens pour le transport routiers de marchandises.
- Monitoring verkeersveiligheid Langereenzwaardere vrachtwagens 2010-Rijkswaterstaat NL
- Giga liners safety
- TML-Transport Mobility Leuven-Final report TREN G3
- Commission Européenne Proposition de directive modifiante la directive 96/53/CE
- EGSR 2007-Rapport CFSR Transport de personnes et de marchandises par route.
- OECD-Moving freight with better trucks
- TRL-Published report PPR285-Longer and/or heavier goods vehicles as a study of the likely effects if permitted in the UK
- JRC Scientific and technical reports-Ongershe avier vehicles for freight transport.
- SOFICO-Etude d'opportunités des EMS (European Modular System)
- Dossier de presse éco combis 2012-
- Risico verhogende factoren voor langereenzwaardere vrachtauto combinatie op het onderliggend wegennet-SWOVR 2008-2
- Training chauffeur Lange en zware voertuigen VTL training en opleiding
- Toetsmatrijs Chauffeur LZW-01/08/2011
- SPF mobilité et transports-AR du 19 mars 2012 MB du 28/03/2012



Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière

Projet de Rapport du GT Transport-EMS

Datedelaversion23/04/2013

Page15de15

- Ontwerpvan decreet-VlaamsParlementbescherming

infrastructuurstuk1870

LISTE DES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Patric DERWEDUWEN, Président du CSWSR

Bernard BOXUS (Perex)

Daniel MARATTA (UBOTFGTB)

Isabelle DEMAEGT (Febetra)

Jacques QUOIRIN (GOCA)

Jean-Claude BRIHAYE (WPRHainaut)

Jean-François GAILLET (IBSR)

Jean-Marie ROVENNE (IBSR)

Juliette ANSELOT (GOCA)

Marc LECLERCQ (SOFICO)

Michaël REUL (UPTR)

Olivier DAUTREBANDE (DGO1)

Olivier DRADIN (Chargé de mission-activité physique et enseignement-DGEO)

Philippe DEGRAEF (Febetra)

Roberto PARILLO (CSC)

Samuel SAELENS (UWE)

Sophie SCHEQUENNE (UPTR)

Wanda DEBAUCHE (CRR)