

SIGNALISATION ET ACCOMPAGNEMENT DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

CODE DE BONNES PRATIQUES

Avant-propos

Le transport exceptionnel (TE) est un monde particulier. En effet, on y autorise des choses qui sont en principe tout bonnement interdites d'après la réglementation générale.

Les transports de ce type doivent cependant s'effectuer. Ils sont nécessaires pour la construction, l'industrie, l'agriculture, les transports en commun, l'approvisionnement énergétique, etc.

La réglementation s'applique à des transports exceptionnels ayant à peine quelques centimètres ou kilos de plus que les transports ordinaires, mais aussi d'autres transports exceptionnels qui dépassent largement les transports normaux en termes de longueur, de largeur, de hauteur, ou de masse.

Bien souvent, il faut vérifier les limites imposées par l'infrastructure et, parfois, effectuer des manœuvres particulières pour passer à certains endroits. Par exemple pour traverser un rond-point (éventuellement à contresens), pour franchir un pont en roulant au pas, pour parcourir un tronçon de route en marche arrière afin d'aborder plus facilement un carrefour, etc.

Les autres usagers de la route ne s'attendent évidemment pas à rencontrer de tels transports, qui doivent donc être clairement signalés. Dans le cas d'un véhicule de très grandes dimensions, un accompagnement spécifique est prévu pour faire comprendre aux autres usagers ce que l'on attend d'eux.

La tâche de l'accompagnateur consiste donc à veiller à ce que les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger à cause du transport exceptionnel. L'accompagnateur doit également s'assurer que le transport puisse s'effectuer en toute sécurité. Dans les cas où ces deux finalités sont en conflit, l'accompagnateur doit privilégier la sécurité des autres usagers de la route.

Le présent code de bonnes pratiques a été conçu pour offrir un complément clair et compréhensible aux textes réglementaires ainsi qu'une référence solide pour toute personne concernée par un TE.

Par ailleurs, ce code de bonnes pratiques est aussi la base pour les examens à passer par le candidat-accompagnateur.

Les réponses à toutes les questions de l'examen se trouvent dans ce code de bonnes pratiques, plus précisément à la rubrique « À retenir » figurant à la fin de chaque chapitre.

Table des matières

Avant-propos	1
Table des matières	2
1 Transport exceptionnel	6
1.1 Qu'est-ce qu'un véhicule exceptionnel ?	6
1.2 Conditions à remplir pour qu'un véhicule exceptionnel puisse circuler sur la voie publique	6
1.3 Textes réglementaires	6
1.4 À retenir.....	7
2 Signalisation d'un véhicule exceptionnel	8
2.1 Généralités	8
2.2 Largeur.....	8
2.3 Longueur.....	9
2.4 Hauteur et masse	9
2.5 Panneaux	9
2.6 Pour le contrôle	10
2.7 Mise en place concrète de la signalisation sur un véhicule	10
2.7.1 Signalisation d'un transport vide trop long et trop large	11
2.7.2 Chargement rectangulaire trop large.....	11
2.7.3 Chargement cylindrique trop large sans saillie	13
2.7.4 Chargement ellipsoïdal avec saillie.....	16
2.7.5 Chargement triangulaire avec saillie (pale d'éolienne).....	18
2.7.6 Grue avec saillie.....	19
2.7.7 Autres formes spécifiques	20
2.8 Position du marquage continu	20
2.9 À retenir.....	21
3 De quel accompagnement un véhicule exceptionnel a-t-il besoin ?	22
3.1 Nombre de véhicules accompagnateurs et le convoi	22
3.2 Sur la base des manœuvres.....	22
3.3 Sur la base de la largeur	23
3.4 Sur la base de la longueur	23
3.5 Règles complémentaires	23
3.5.1 Généralités	23
3.5.2 L'autorisation.....	23
3.5.3 Dépassement arrière.....	24
3.5.4 Demande d'accompagnement par un service de police	24

3.6	Position initiale des véhicules accompagnateurs dans le convoi	24
3.7	À retenir.....	25
4	Interdictions de circulation applicables aux véhicules exceptionnels.....	26
4.1	Généralités	26
4.2	Sur la base des dimensions.....	26
4.3	Exceptions.....	26
4.3.1	Véhicules agricoles	26
4.3.2	Dérogations	26
4.4	Interdictions en raison de la météo	27
4.4.1	Dispositions légales	27
4.4.2	Application pratique.....	27
4.4.3	Exceptions.....	28
4.5	À retenir.....	28
5	Agrément de l'entreprise d'accompagnement et de l'accompagnateur	29
5.1	Entreprise d'accompagnement	29
5.2	Accompagnateur	29
5.3	Textes réglementaires	30
5.4	À retenir.....	31
6	Équipement du véhicule accompagnateur et de l'accompagnateur	32
6.1	Aspect du véhicule.....	32
6.2	Équipement du véhicule accompagnateur.....	32
6.3	Utilisation d'une motocyclette	33
6.4	Utilisation des flèches directionnelles d'avertissement de couleur jaune.....	33
6.5	Utilisation de l'équipement du véhicule accompagnateur	35
6.5.1	Panneau C3 et lampe torche	35
6.5.2	Cônes ou feux de balisage et panneau A51 tripode.....	35
6.5.3	Décamètre et perche de mesurage extensible	37
6.5.4	Matériel de communication pour le contact avec les autres véhicules du convoi	38
6.5.5	Extincteur de 3 kg.....	38
6.6	Équipement de l'accompagnateur	38
6.7	À retenir.....	39
7	Compétences de l'accompagnateur – application pratique	40
7.1	Base légale des indications données par un accompagnateur	40
7.2	Position du véhicule accompagnateur	40
7.2.1	Détermination de la position du véhicule accompagnateur roulant devant le TE.....	40

7.3	Ce que l'accompagnateur peut signaler ou non	41
7.3.1	Arrêter la circulation des rues perpendiculaires ou à un carrefour	42
7.3.2	Arrêter la circulation à contresens ou allant dans le même sens sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée n'est pas supérieure à 70 km/h	43
7.3.3	Empêcher la circulation venant de l'arrière, dans le même sens que le véhicule exceptionnel, de dépasser ou de contourner ce dernier	45
7.4	Exemples détaillés	46
7.4.1	Franchir un pont au pas sur une route à 2x1 bande, le TE seul sur le pont	46
7.4.2	Franchir un pont au pas sur une route à 2x2 bandes sur sa propre voie, le TE seul sur le pont dans le sens de circulation concerné.....	47
7.4.3	Accompagnement simple dans un rond-point.....	48
7.4.4	Aborder un rond-point à contresens.....	49
7.4.5	Traversée d'un rond-point.....	53
7.4.6	Rouler à contresens sur les routes ayant au moins deux bandes de circulation dans chaque sens	55
7.4.7	Protéger un TE à l'arrêt	60
7.5	À retenir.....	61
8	Attitude de l'accompagnateur.....	62
8.1	Point de vue des autres usagers de la route	62
8.2	Première impression	62
8.3	À retenir.....	63
9	Règlement sur la circulation et conditions techniques appliqués aux accompagnateurs de transport exceptionnel.....	64
9.1	Code de la route	64
9.2	Conditions techniques.....	64
9.2.1	Concepts importants	64
9.2.2	Masses et dimensions maximales des véhicules.....	65
9.2.3	Masse maximale d'un pneumatique, d'un essieu et d'un groupe d'essieux	66
9.2.4	Formule-pont.....	66
9.2.5	Différents maxima.....	67
9.2.6	Autres conditions.....	68
9.3	À retenir.....	68
10	Temps de conduite et de repos.....	69
10.1	Justification.....	69
10.2	Temps de conduite et de repos.....	69
10.3	L'accompagnateur et les temps de conduite et de repos	69
10.4	À retenir.....	70

11	Reconnaître un itinéraire	71
11.1	Obligation de reconnaissance	71
11.1.1	Reconnaissance préalable à la demande d'autorisation.....	71
11.1.2	Reconnaissance peu avant la réalisation du transport	71
11.2	Sites Web utiles	72
11.3	À retenir.....	72
12	Contenu d'une autorisation	73
12.1	Utilisateur	73
12.2	Genre du véhicule(s) :.....	73
12.3	Conditions d'application.....	73
12.4	Durée de validité	73
12.5	Nature du chargement	73
12.6	Caractéristiques du transport exceptionnel.....	73
12.7	Type d'autorisation	74
12.8	Itinéraire	74
12.9	Fiche du véhicule	75
12.10	Annexes	77
12.11	A retenir.....	77
13	Charge divisible	78
13.1	Masse d'alourdissement	78
13.2	Chargement divisible composé (Art. 9 et 10).....	78
13.3	Transports d'éléments longs préfabriqués (Art 11)	80
13.4	L'équipement auxiliaire	80
13.5	Réduction des dimensions d'un véhicule exceptionnel (Art 12).....	80
13.6	Chargement des véhicules auxiliaires Art15)	81
13.7	La réduction du dépassement arrière	81
13.8	A retenir.....	81

Abréviations utilisées dans le présent code de bonnes pratiques :

- Transport exceptionnel ou Véhicule exceptionnel : TE ou VE
- Véhicule accompagnateur : VA

1 Transport exceptionnel

1.1 Qu'est-ce qu'un véhicule exceptionnel ?

Un véhicule exceptionnel est un véhicule automobile, une remorque ou un train de véhicules tels que définis à l'article 1er du règlement technique qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique ([Article 2, 6° du Décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière](#))

1.2 Conditions à remplir pour qu'un véhicule exceptionnel puisse circuler sur la voie publique

Le VE doit en premier lieu répondre à la définition de VE. Un VE muni d'un chargement divisible non autorisé ne peut pas circuler sur la voie publique.

De plus, tout VE doit disposer d'une autorisation valable pour TE. À cette fin, le TE doit être conforme en ce qui concerne :

- Les dimensions et masses mentionnées dans l'autorisation ;
- Les véhicules mentionnés dans l'autorisation ;
- L'itinéraire ou le réseau d'itinéraires mentionné dans l'autorisation ;
- Les conditions spécifiquement établies dans l'autorisation ;
- Les conditions générales établies par la réglementation :
 - Temps de conduite ;
 - Signalisation ;
 - Reconnaissance.

Certains transports ne sont pas soumis à l'obligation d'une autorisation :

- Transports effectués par l'armée, les gestionnaires de voiries, les services de police, les pompiers et la protection civile. Notez bien qu'il s'agit de transports effectués « par » et non « pour » ces services. Toute personne qui effectue un transport pour un gestionnaire de voirie, par exemple, est donc soumise à l'obligation d'autorisation ;
- Les déneigeuses et véhicules d'épandage ne sont pas soumis à la réglementation sur les VE dans le cadre de l'exercice de leur mission ;
- Les transports effectués dans le cadre de catastrophes pour lesquelles du matériel est requis. Dans ce cas, le transport s'effectue sous la responsabilité du service requérant le matériel (pompiers, protection civile, etc.) ;
- Les transports effectués dans une zone portuaire en application d'un règlement portuaire complémentaire.

1.3 Textes réglementaires

La Belgique a une structure étatique très spécifique composée d'un État fédéral et de trois Régions (Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale et Région wallonne).

Jusqu'à la veille de la sixième réforme de l'État, l'État fédéral était compétent pour tout ce qui concernait la sécurité routière et les véhicules, et les Régions pour tout ce qui concernait l'infrastructure.

Le texte au niveau fédéral est contenu dans [l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation](#)

[routière des véhicules exceptionnels](#). Cette réglementation est toujours d'application en Région flamande et en Région Bruxelloise.

Depuis la sixième réforme de l'État (entrée en vigueur le 1/1/2015), les Régions sont devenues compétentes en matière de transport exceptionnel.

En ce qui concerne la Région wallonne, le cadre de la réglementation en matière de transport exceptionnel est fixé par le [décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière](#).

Les conditions spécifiques en matière de circulation des véhicules exceptionnels et de délivrance d'autorisation sont quant à elle déterminées dans l'AGW TE :

Arrêté du Gouvernement wallon du 21 mars 2024 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels et fixant les modalités et conditions de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel

Outre la réglementation spécifique du TE, les textes suivants revêtent aussi de l'importance :

[Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique](#)

Ce texte est également appelé « Code de la route ». Les règles qu'il contient décrivent comment il faut se comporter sur la voie publique.

[Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité](#)

Ce texte décrit les conditions auxquelles les véhicules doivent satisfaire. Dans le cadre du TE, c'est surtout l'article 32bis qui est important.

1.4 À retenir

- Qu'est-ce qu'un transport exceptionnel ?
- Un transport doit disposer d'une autorisation et se conformer aux conditions qu'elle énonce.
- Des exceptions existent pour les autorités, les services de secours, les services de lutte contre la neige et le verglas ou pour les réquisitions en cas de catastrophe.
- Les conditions générales doivent toujours être respectées.
- Code de la route : connaissances normales que tout conducteur d'un véhicule est supposé posséder et qui sont considérées comme immédiatement mobilisables. Signalisation routière, position sur la chaussée, règles de priorité, vitesse, etc.
- Exigences techniques : chapitres pouvant être applicables au TE, et connaissance de l'article 32bis pour ce qui concerne les véhicules des classes II et III.

Les textes réglementaires, les dates, la structure de l'État, etc. ne font pas l'objet de questions.

2 Signalisation d'un véhicule exceptionnel

2.1 Généralités

Indépendamment de l'accompagnement d'un VE, celui-ci doit toujours avoir une signalisation spécifique. La signalisation suivante est toujours exigée (chapitre 5 de l'AGW TE) :

- Le panneau TE : À la fois à l'avant et à l'arrière ; à minimum 40 cm au-dessus du sol sont situés dans un plan vertical et perpendiculaire au plan de symétrie du véhicule. Ces panneaux ou inscriptions restent visibles en tout temps et sont lisibles le jour par temps clair à une distance minimum de quarante mètres. Les panneaux sont rendus invisibles dès que le véhicule n'est plus un VE. Il y a deux types de panneaux (figure 1) :
 - Panneau orange ou jaune réfléchissant à lettres noires ; plusieurs options linguistiques sont possibles ;
 - Panneau jaune et noir avec logo.
- Feux orange clignotants conformément au Règlement ECE R65 additif 64 qui ne peuvent pas gêner les autres usagers par leur intensité lumineuse :
 - À l'avant : au moins deux feux jaune-orange clignotants montés de part et d'autre sur la cabine. Visibles sous un angle de minimum 270° ;
 - À l'arrière : au moins un feu jaune-orange clignotant. Visible sous un angle de minimum 180° ;
 - un ou plusieurs feux jaune-orange clignotants peuvent être montés sur la charge de façon que l'ensemble des feux du véhicule exceptionnel soient visibles dans un angle de 360 degrés.
- Les feux de croisement et les feux rouges arrière du VE sont toujours allumés.

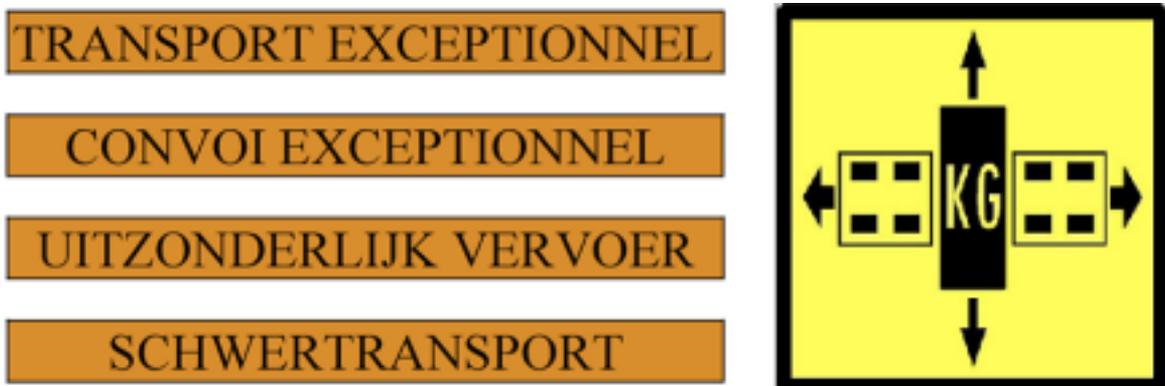


FIGURE 1

2.2 Largeur

Les véhicules exceptionnels dont la largeur est supérieure à 2,55 m sont munis de panneaux. Ces panneaux sont placés comme suit :

- Il s'agit de quatre panneaux, deux à l'avant et deux à l'arrière ;
- Les panneaux sont placés à une hauteur à partir du sol comprise entre 0,40 m minimum et 2 m maximum ;
- Les panneaux ne peuvent pas eux-mêmes constituer un obstacle ;
- Les panneaux avant sont munis d'un feu blanc et ceux arrière d'un feu rouge. Ces feux

fonctionnent en permanence ;

- Placement spécifique des panneaux en cas de formes différentes : voir plus loin.

Véhicules d'une largeur supérieure à 4,50 m : marquage rétroréfléchissant est apposé et visible à l'avant et à l'arrière sur la totalité de la largeur.

Conditions à respecter pour les panneaux : voir plus loin.

2.3 Longueur

Pour un véhicule d'une longueur supérieure à 22,00 m, un marquage rétroréfléchissant est apposé et visible des deux cotés sur au moins 80% de la longueur du véhicule exceptionnel en charge. Cela des deux côtés. Si le chargement dépasse l'extrémité arrière du véhicule de plus de 1 m, il faut y fixer un panneau. Cette signalisation est à placer comme suit :

- Il s'agit d'1 panneau ;
- Le panneau est placé à 40 cm minimum et 2 m maximum au-dessus du sol, à moins que ce ne soit impossible ;
- Le panneau ne peut pas lui-même constituer un obstacle ;
- Le panneau est muni d'un feu rouge d'une puissance équivalente aux feux de position arrière. Ce feu fonctionne en permanence.

Conditions à respecter pour les panneaux : voir plus loin.

2.4 Hauteur et masse

La hauteur et la masse n'ont pas d'influence directe sur le trafic environnant et ne doivent donc pas faire l'objet d'une signalisation particulière supplémentaire.

2.5 Panneaux

Les panneaux doivent correspondre aux panneaux décrits dans le règlement technique.

1^{er} groupe :

- Apparence :
 - Carré : minimum de 420 mm de côté
 - Rectangle : minimum de 280 mm sur 560 mm ou 140 mm sur 800 mm.
- Motif : bandes rouges et blanches d'une largeur de 70 mm à 100 mm. Ces bandes sont disposées selon un angle de 45° à 60° ;
- Les bandes rétroréfléchissantes répondent aux spécifications de la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1.
 - Une référence à la norme est marquée sur la bande rétroréfléchissante : (RA2 NBN EN 12899-1).

Ces panneaux peuvent être utilisés dans tous les cas.

2^{ème} groupe :

- Carré : minimum de 280 mm de côté mais moins de 420 mm de côté.
- Motif : bandes rouges et blanches d'une largeur de 70 mm à 100 mm. Ces bandes sont disposées selon un angle de 45° à 60° ;
- Les bandes rétroréfléchissantes répondent aux spécifications de la classe C du règlement

NO 104.

- Une référence à la norme est marquée sur la bande (ECE REG NO 104-C).

Ces panneaux NE peuvent PAS être utilisés pour indiquer la largeur dans le cas de véhicules d'une largeur supérieure à 3,50 m.

Les panneaux orientés vers l'avant ont au moins les bandes blanches rétroréfléchissantes (donc soit les blanches rétroréfléchissantes, soit les rouges et blanches rétroréfléchissantes). Ils sont munis d'un feu blanc. Les panneaux orientés vers l'arrière ont au moins les bandes rouges rétroréfléchissantes (donc soit les rouges rétroréfléchissantes, soit les rouges et blanches rétroréfléchissantes). Ils sont munis d'un feu rouge.

D'autres normes que celles mentionnées ici peuvent être marquées sur le film rétroréfléchissant. Certains panneaux sont admis, d'autres non.

C'est le SPF Mobilité et Transports qui gère cette matière.

2.6 Pour le contrôle

La réglementation est assez complexe. Parfois détaillée, elle peut aussi être sujette à interprétation. C'est pourquoi il est important de ne pas perdre de vue l'essence de la signalisation. On signale le transport afin que les autres usagers de la route sachent que le véhicule en question est différent de ce à quoi ils s'attendent dans des circonstances normales. En signalant la largeur, la longueur ou la saillie, on attire l'attention des autres usagers de la route, qui ne sont en général pas habitués aux TE.

Dès lors, examinez le véhicule d'une certaine distance pour voir comment il sera perçu par un autre usager de la route.

Tous les éléments sont-ils suffisamment éclairés ? Les panneaux sont-ils assez réfléchissants et propres ? Etc. Vérifiez aussi que le véhicule et ses éventuels VA n'éblouissent pas les autres usagers de la route.

2.7 Mise en place concrète de la signalisation sur un véhicule

Nous examinons toujours le véhicule avec une vue du dessus, une vue latérale, une vue avant et une vue arrière. Le véhicule est de couleur noire. Le chargement est de couleur violette.

Pour la vue du dessus, nous avons appliqué une trame quadrillée. Cette trame composée de carrés de 1 m sur 1 m commence aux angles avant droit et gauche du véhicule tracteur.

L'axe longitudinal qui court le long du tracteur passe exactement au milieu de celui-ci. Le tracteur est long de 4 m et le côté inférieur du pare-brise fait environ 2,50 m.

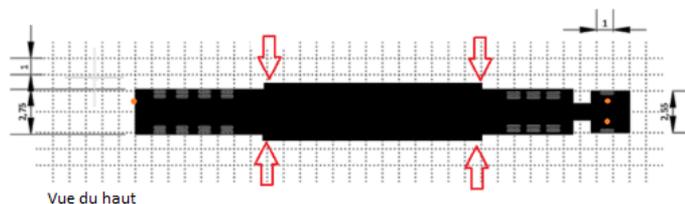
La signalisation suivante est toujours apposée sur un TE :

- Le « panneau kg » jaune. Il peut également s'agir de la variante écrite ;
- Deux gyrophares sur la cabine. Ils doivent être visibles sous un angle de 270° (sphères orange) :
 - S'il n'est pas possible d'arriver à cet angle de vision, un troisième gyrophare peut être ajouté.
- Un gyrophare à l'arrière. Il doit être visible sous un angle de 180°. Il doit donc être placé un peu en saillie et ne peut pas être masqué par le pare-chocs (sphères orange) :

- Les gyrophares et les feux de croisement fonctionnent pendant la durée du transport.

2.7.1 Signalisation d'un transport vide trop long et trop large

- En raison de la longueur (+ de 22 m) :
 - Un marquage est apposé et visible des deux cotés sur au moins 80% de la longueur du véhicule. Ce marquage doit être rétro-réfléchissant, mais la couleur est libre. Il est jaune dans ce cas-ci ;
 - Il ne doit pas nécessairement s'agir d'une ligne continue ;
 - Au-dessus des roues, ce marquage est parfois difficile à apposer ;
 - Le marquage peut aussi être apposé si le véhicule est d'une longueur inférieure à 22 m, ou même s'il n'est pas exceptionnel (p. ex. tracteur seul ou dans une combinaison ordinaire).
- Parce que la semi-remorque, à hauteur du plancher de chargement, a une largeur supérieure à 2,5 m :
 - Quatre panneaux sur les angles du plancher de chargement :
 - Voir la vue avant et la vue arrière ; voir les flèches sur la vue du dessus et la vue latérale ;
 - Les panneaux sont comme suit :
 - À l'arrière : au moins rouges rétro-réfléchissants et éclairés par un feu rouge ;
 - À l'avant : au moins blancs rétro-réfléchissants et éclairés par un feu blanc.



2.7.2 Chargement rectangulaire trop large

La signalisation de base de tout TE reste applicable (gyrophares, panneau TE, feux de croisement).

Code de bonnes pratiques relatif à la signalisation et à l'accompagnement des transports exceptionnels

Version 1.2 – 20 novembre 2024

SPW Mobilité & Infrastructures ; Cellule Transport exceptionnel

La signalisation imposée en raison de **la longueur** est un marquage rétro-réfléchissant sur toute la longueur. Attention : si le marquage est masqué par le chargement, il doit être répété à l'endroit concerné, par exemple en tendant une bande réfléchissante par-dessus le chargement.

En raison de la largeur :

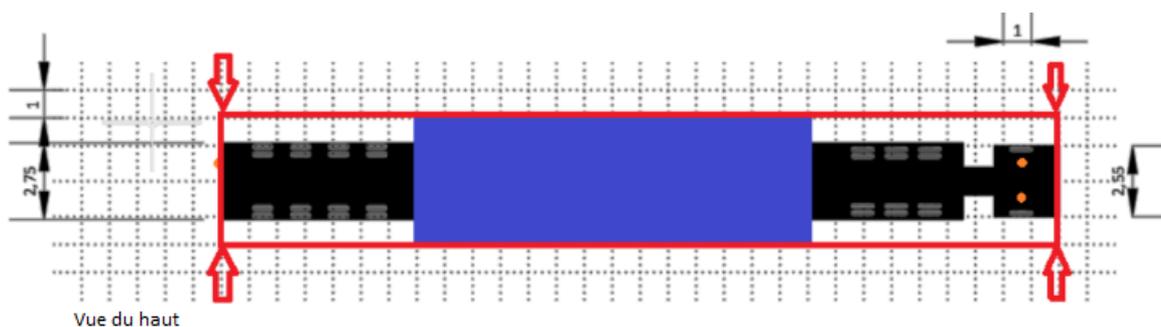
Le chargement (2,55 m + 1 m à gauche et à droite) a une largeur de 4,55 m. Comme les 4,50 m sont dépassés, il faut placer un marquage rétro-réfléchissant sur la largeur, à l'avant comme à l'arrière. Il peut s'agir d'une **combinaison** de :

- Marquage sur le véhicule, permanent ou non (en jaune dans ce cas-ci) ;
- Marquage sur le chargement (en vert dans ce cas-ci) ;
- La couleur elle-même ne joue pas de rôle, mais elle doit être réfléchissante.

Il faut aussi prévoir quatre panneaux de largeur.

Ces panneaux doivent être placés afin de délimiter les plus grandes dimensions, mais sans constituer un obstacle supplémentaire.

Si on dessine le plus large rectangle autour du véhicule chargé et qu'on place les panneaux sur les quatre angles, on obtient ceci :



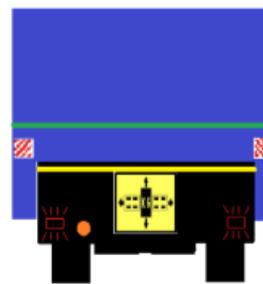
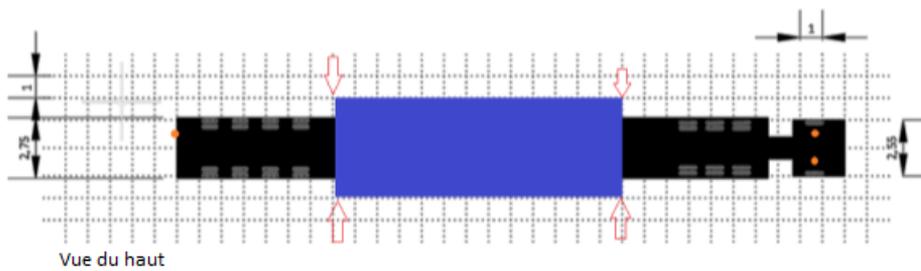
Les panneaux constituent cependant un obstacle, tant pour le trafic environnant que pour le transport lui-même.

C'est pourquoi il faut déplacer les panneaux le plus possible vers le chargement, là où il atteint sa largeur maximale.

- Il est parfois possible de placer les panneaux directement contre le chargement (p. ex. en les vissant dans le bois d'une caisse). Il arrive aussi que le chargement soit équipé pour faciliter cette opération ou qu'un système fait sur mesure soit prévu à cet effet ;
- Beaucoup de semi-remorques disposent d'un système qui permet la fixation de panneaux de largeur. Ce système est pratique, stable et rapide. Il faut cependant veiller à placer les panneaux suffisamment près du chargement.

Le bord inférieur des panneaux est placé à 40 cm minimum et 2 m maximum, à moins que ce ne soit impossible.

Pour ce chargement, le schéma de signalisation le plus approprié est le suivant :

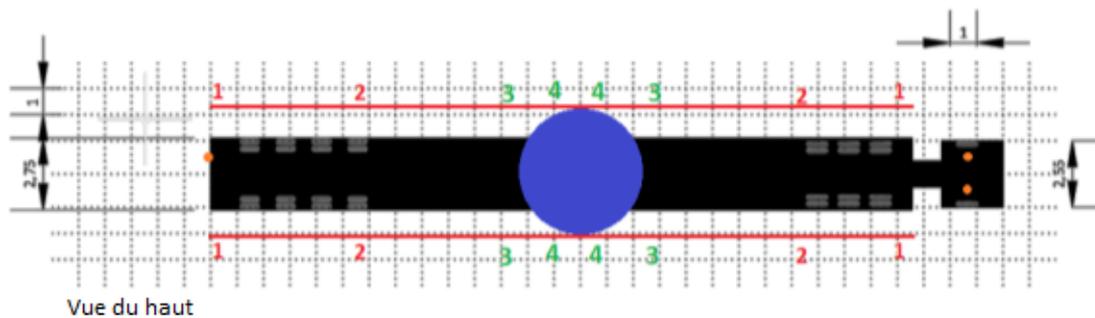


2.7.3 Chargement cylindrique trop large sans saillie

La signalisation de base (panneaux, TE, gyrophares, feux de croisement) est exigée aussi dans ce cas. Ce chargement devrait pouvoir être transporté par un véhicule plus court. Si la longueur de ce véhicule est inférieure à 22 m, le marquage rétro-réfléchissant n'est pas nécessaire.

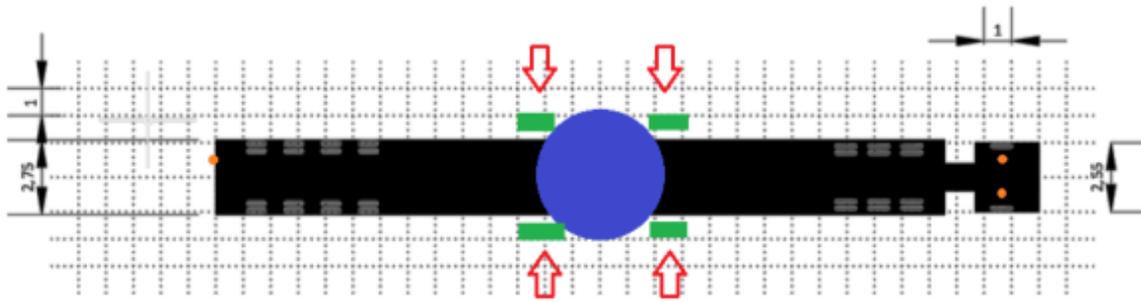
Le problème est plutôt le placement des panneaux de largeur :

- La position 1 n'est certainement pas la bonne, car les panneaux constituent clairement un obstacle ;
- La position 2 n'est pas possible non plus dans ce cas. Elle serait toutefois possible si la semi-remorque était beaucoup plus courte. Ce sont surtout les remorques surbaissées, par exemple, qui sont munies d'un système à la hauteur du col et du groupe d'essieux pour la fixation de ces panneaux. Dans ce cas, la position 2 correspond à la position 3 ;
- La position 3 est également correcte. Le panneau est placé à la hauteur du chargement ;
- La position 4 est également correcte. Veillez à ce que le panneau ne crée pas une largeur supplémentaire (il ne peut donc pas dépasser la ligne rouge) :
 - Le panneau est placé perpendiculairement au plan longitudinal du véhicule.



Pour cette situation, le schéma de signalisation est comme suit :

Les blocs verts signalés par des flèches rouges indiquent la zone dans laquelle la signalisation sera toujours considérée comme conforme.



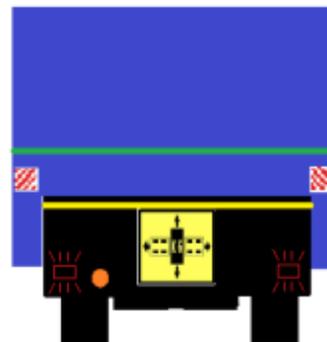
Vue du haut



Vue latérale



Vue avant



Vue arrière

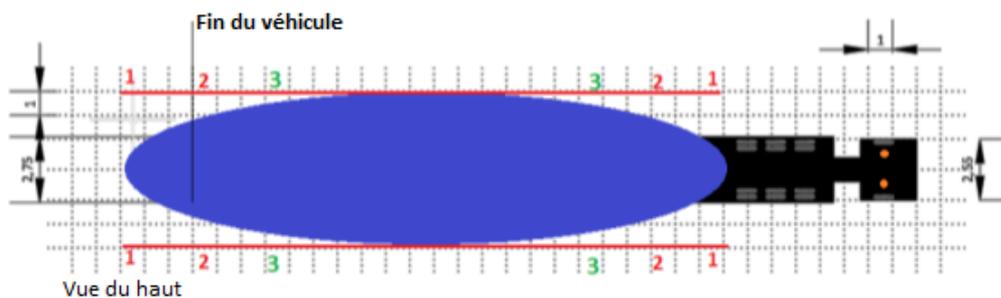
2.7.4 Chargement ellipsoïdal avec saillie

La signalisation de base (panneaux, TE, gyrophares, feux de croisement) est exigée aussi dans ce cas.

Le véhicule comporte une saillie d'un peu moins de 3 m. Un cinquième panneau est donc nécessaire pour signaler la saillie.

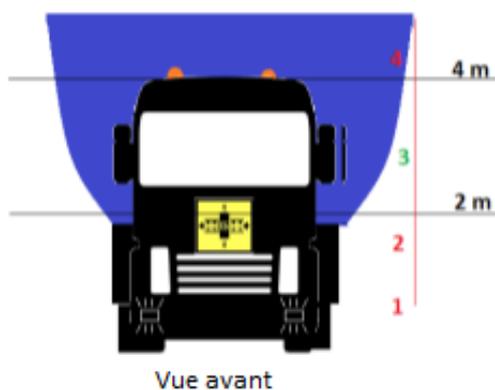
Vu du dessus, le chargement a presque une forme circulaire. Le panneau est placé de façon à signaler la plus grande largeur. Si le panneau a une largeur de 42 cm, il faut le placer suffisamment vers l'avant :

- Position 1 : ici, le panneau constituerait un obstacle indésirable. Il serait également très difficile à fixer ;
- Position 2 (à l'arrière, au bout du véhicule ; à l'avant, là où le chargement devient plus large que la semi-remorque). Ici aussi, les panneaux constituent un obstacle ;
- Position 3 : de cette façon, le panneau de 42 cm signale à peu près la largeur maximale. C'est le schéma idéal.



Sur la vue avant (idem pour la vue arrière) :

- Position 1 (de 40 cm à 1 m au-dessus du sol) : à l'évidence, un positionnement gênant ;
- Position 2 (entre 1 m et 2 m au-dessus du sol) : également un positionnement souvent gênant ;
- Position 3 : le panneau est placé suffisamment près du chargement et dans le champ de vision des autres usagers de la route.



- Position 4 : les panneaux sont positionnés à plus de 4 m de hauteur. Cette position est hors du champ de vision des autres usagers de la route. Cela n'a pas beaucoup d'utilité.

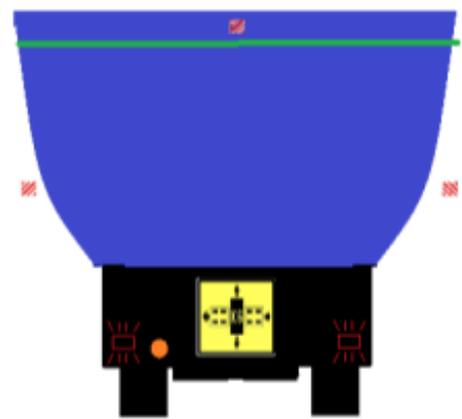
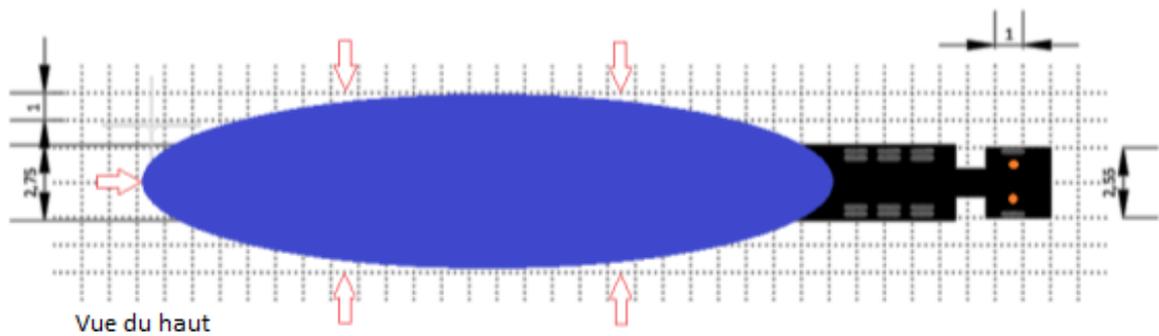
Dans cet exemple, la hauteur idéale pour placer les panneaux de largeur est entre 2 m et 4 m.

Les possibilités de fixer les panneaux jouent un grand rôle dans le choix de la position. Si les panneaux peuvent être fixés de manière facile et sûre à une hauteur de 1,80 m, cette solution est peut-être meilleure qu'un bricolage incertain à 2,50 m de hauteur.

Vu la largeur et la longueur du transport, une bande réfléchissante est également requise. De même que sur la saillie.

La saillie à l'arrière doit aussi être signalée par un panneau.

Le schéma est le suivant :



2.7.5 Chargement triangulaire avec saillie (pale d'éolienne)

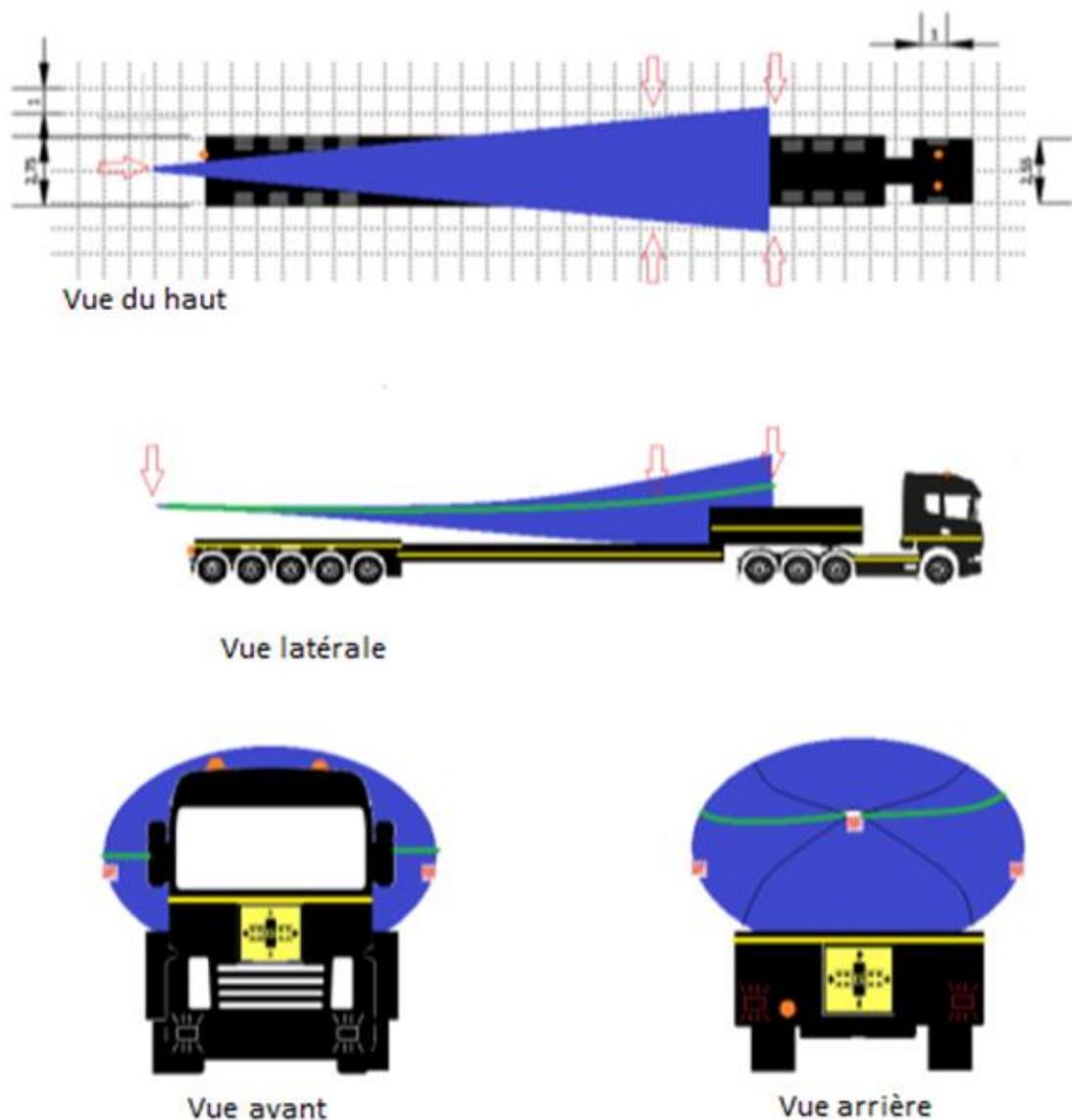
La signalisation de base (panneaux, TE, gyrophares, feux de croisement) est exigée aussi dans ce cas.

Le véhicule comporte une saillie d'un peu moins de 3 m. Un cinquième panneau est donc nécessaire pour signaler la saillie.

Un marquage latéral sur la longueur est indispensable, même sur la saillie.

Le marquage de la largeur est indispensable. Pour signaler la largeur vers l'arrière, le mieux est de tendre un ruban réfléchissant sur toute la longueur (à gauche et à droite).

Le schéma de signalisation est comme suit :



2.7.6 Grue avec saillie

La signalisation de base (panneaux, TE, gyrophares, feux de croisement) est exigée aussi dans ce cas.

Le véhicule comporte une saillie d'un peu moins de 3 m. Chaque saillie de plus de 1 m doit également être signalée. Le panneau est fixé sur la saillie, si possible à une hauteur de 40 cm à 2 m.

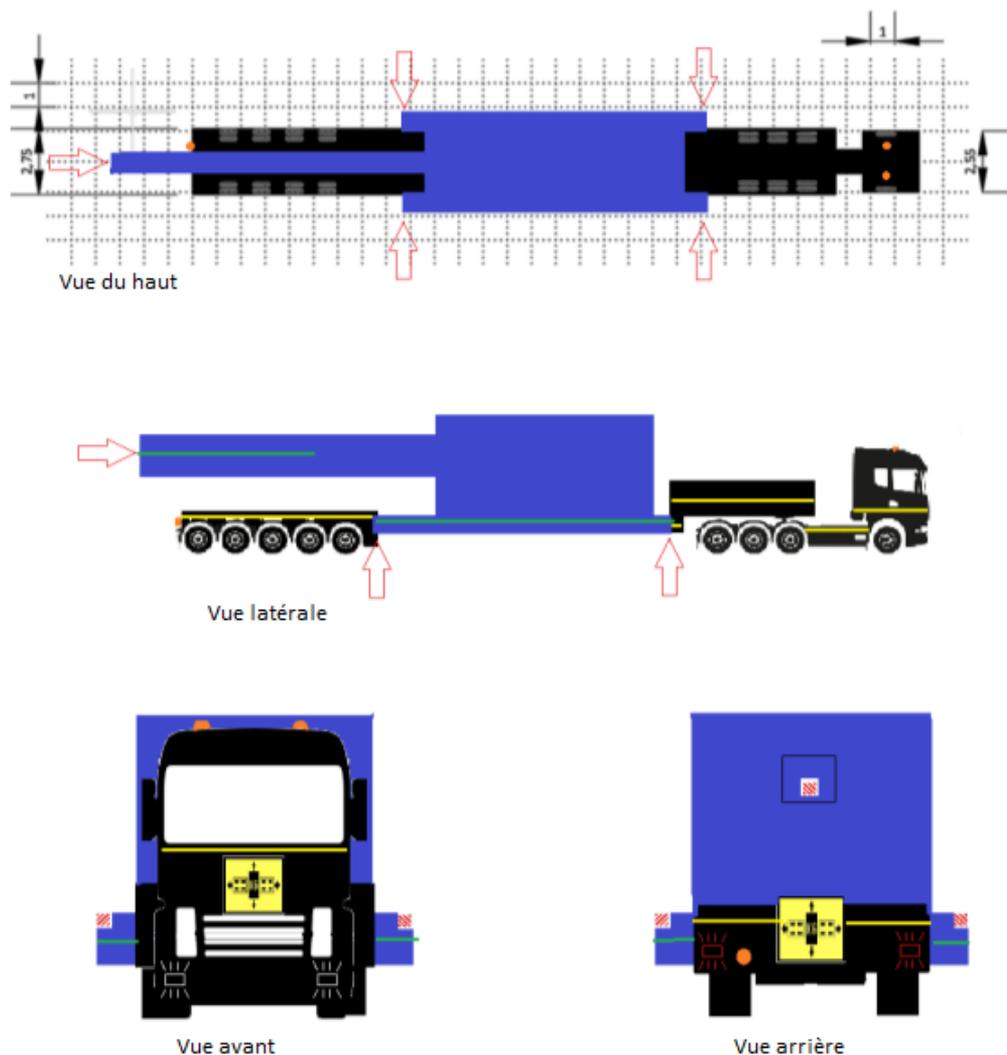
Dans cet exemple, la saillie se situe à une hauteur de 3 m à 4 m. Le panneau peut être fixé à cet endroit.

Un marquage latéral sur la longueur est indispensable, même sur la saillie.

Si le marquage fixé sur la semi-remorque est interrompu, par exemple à hauteur des chenilles, il doit être répété.

Le marquage latéral sur la largeur est indispensable.

Le schéma de signalisation est comme suit :



2.7.7 Autres formes spécifiques

Une caisse trop large qui dépasse à l'arrière

La signalisation à l'arrière est assurée par les panneaux de largeur à gauche et à droite. Mais une signalisation de la saillie doit aussi être placée au milieu. Il y a donc trois panneaux à l'arrière : à gauche, à droite et au milieu.

Si nécessaire, le marquage de la largeur est répété (à partir de 4,25 m). Le panneau « TE », le gyrophare, mais aussi les feux de la semi-remorque, son numéro de plaque, etc. doivent rester bien visibles.

Un chargement étroit dans le bas mais de plus en plus large vers le haut

Nous pensons à des hauteurs supérieures à 5 m et des largeurs supérieures à 5 m.

Fixer les panneaux de largeur dans le bas, p. ex. à 40 cm au-dessus du sol, ne convient pas car, à cet endroit, ils constituent clairement un obstacle pour les autres usagers de la route. De plus, on attire ainsi l'attention sur le bas, alors que le danger est en hauteur.

Au fur et à mesure que l'on remonte les panneaux, ils se rapprochent du chargement et risquent de frôler plus d'obstacles.

En dessous de 2 m, le risque est réel que les panneaux heurtent une personne, un véhicule, un panneau de circulation, etc.

La hauteur idéale se situe donc entre 2 m et 4 m. Elle dépend des possibilités de fixation. De plus, dans cette zone visuelle, on attire l'attention des usagers de la route sur la forme du chargement.

Placer les panneaux plus haut que 4 m n'est pas d'une grande utilité, car ils sortent alors du champ de vision des usagers de la route. De plus, ceux-ci ne se soucient guère de ce qui pourrait se passer à 4,5 m de hauteur, car cela ne les concerne pas.

Pour le chauffeur et les accompagnateurs, il est en revanche utile de voir la silhouette du transport en cas de manœuvres et autres.

2.8 Position du marquage continu

Un marquage continu est mis en place si le transport a

- Une largeur supérieure à 4,50 m ; à l'avant et à l'arrière du transport ;
- Une longueur supérieure à 22 m ; des deux côtés.

La réglementation n'impose aucune hauteur spécifique. Mais la finalité du marquage est claire : en cas de trop grande longueur ou largeur, les autres usagers de la route risquent parfois de ne pas voir certaines parties du transport. Dès lors qu'ils voient le panneau de largeur placé à l'arrière à droite ou à l'arrière à gauche, ils sont conscients de la situation exceptionnelle. Grâce au marquage continu, ils se font une idée des contours du transport et peuvent évaluer la situation.

La hauteur du marquage latéral est donc dans le champ de vision des usagers de la route, de préférence entre 40 cm et 2 m de haut, mais cette valeur peut évidemment augmenter si le chargement est plus haut.

Le marquage doit être placé sur au moins 80% de la longueur du véhicule et sur toute la largeur.

Cela n'est pas toujours facile à réaliser.

Il faut toujours garder à l'esprit que les autres usagers de la route doivent pouvoir apercevoir facilement les contours du transport.

2.9 À retenir

- Signalisation générale d'un véhicule
- Panneau « Transport exceptionnel »
- Feux jaune-orange clignotants
- Signalisation spécifique pour la largeur, la longueur et la saillie
- Panneaux
- Marquage
- Position des panneaux
- Reconnaître un panneau correct

Les dimensions spécifiques des panneaux, la norme précise, etc. ne font pas l'objet de questions. Il faut cependant savoir qu'un panneau circulaire à bandes horizontales n'est pas correct.

Il y a souvent plusieurs solutions qui sont jugées « acceptables », voire « très bonnes ». Mais il y a aussi des solutions qui sont tout simplement « erronées ». La base est toujours la même :

- Le chargement est-il bien signalé ?
 - Un autre usager de la route peut-il apercevoir les contours du transport ?
 - Un autre usager de la route qui reste hors de la silhouette des panneaux pourrait-il heurter le chargement ?
 - Les autres usagers de la route peuvent-ils bien voir les panneaux ?
- Les panneaux sont-ils placés de manière à ne pas constituer des obstacles supplémentaires ?
 - Un usager de la route pourrait-il heurter les panneaux alors qu'il se trouve encore loin du véhicule ou du chargement ?
 - Les panneaux pourraient-ils heurter des obstacles alors que le véhicule ou le chargement en sont encore loin ?
- Les panneaux ont-ils été correctement fixés ?
 - Leur fixation est-elle solide et stable ?

3 De quel accompagnement un véhicule exceptionnel a-t-il besoin ?

3.1 Nombre de véhicules accompagnateurs et le convoi

Le convoi est l'ensemble du TE et de tous ses VA.

Un VA qui fait partie d'un convoi a, à son bord, au moins un accompagnateur agréé qui réalise les tâches en rapport avec l'accompagnement du TE.

Le convoi est accompagné d'autant de VA que nécessaire en fonction des manœuvres, des dimensions ou des masses.

Par exemple : un transport d'une largeur de 5,05 m doit avoir trois VA, même si sa longueur est seulement de 25 m.

Si le nombre de VA exigé par une ou plusieurs manœuvres est supérieur au nombre de VA exigé par les dimensions, ce nombre de VA supérieur n'est exigé qu'à l'endroit ou aux endroits où s'effectuent cette/ces manœuvres.

Par exemple : un transport a une masse de 75 T, une longueur de 22 m, une largeur de 3,00 m et une hauteur de 4,30 m. Il n'a donc pas besoin d'un VA sur la base de ses dimensions.

Toutefois, son trajet comporte deux ponts qui doivent être franchis au milieu d'une chaussée (deux fois une bande de circulation) sur laquelle la vitesse maximale est de 90 km/h.

⇒ Pour ces deux ponts, le transport a besoin de deux VA, parce que, pour effectuer cette manœuvre, la circulation en sens inverse doit être interrompue (sinon le transport ne pourrait pas passer au milieu de la chaussée).

En Belgique, il n'est pas interdit de circuler avec plus de VA que strictement nécessaire. Le transport de l'exemple ci-dessus pourrait circuler avec un, deux, voire plus de VA sur tout son trajet.

3.2 Sur la base des manœuvres

Deux VA sont exigés si le transport doit effectuer l'une des manœuvres suivantes :

- Sur les routes où la vitesse maximale ne dépasse pas 90 km/h lorsque la circulation dans le même sens ou à contresens doit être arrêtée ;
- Sur les routes où la vitesse maximale dépasse 70 km/h, divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, ou sur une autoroute lorsque le TE doit circuler à vitesse réduite ;
- Lorsque l'accompagnement par un service de police est obligatoire :
 - Pour rouler à contresens de la circulation sur les routes où la vitesse maximale est de plus de 90 km/h ;
 - Pour franchir l'ouverture dans la berme centrale d'une autoroute ou d'une route ayant au moins deux bandes de circulation affectées à chaque sens de circulation ;
 - Lorsque la circulation à contresens ou dans le même sens doit être arrêtée sur une route où la vitesse maximale est de plus de 90 km/h ;
 - Lorsque l'autorisation prescrit de circuler à vitesse réduite sur une autoroute ou sur une route ayant au moins deux bandes de circulation affectées à chaque sens de circulation et sur laquelle la vitesse maximale est supérieure à 90 km/h ;

- L'autorisation peut prescrire, en lieu et place d'un service de police, l'usage d'un véhicule de signalisation muni d'un dispositif avec panneau FLR, [conforme au type III de l'annexe 3](#) à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique, et équipé d'un absorbeur de choc qui se situe en amont du véhicule exceptionnel, à une distance de minimum 100 mètres de celui-ci et de maximum 150 mètres.
- L'élément absorbeur de chocs mobile et son dispositif de montage sont conformes à [l'article 14 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique](#) et le véhicule a au moins 2 essieux et une masse en charge de minimum 9000 kg absorbeur compris.

=> Les transports dont la masse n'est pas conforme doivent très souvent franchir des ponts « dans l'axe du pont, au pas, et en étant seul sur le pont ». Cette manœuvre ne peut s'effectuer qu'avec deux accompagnateurs.

Si le véhicule circule au milieu de la route, les charges sont réparties au mieux sur toutes les poutres de ce pont.

En roulant au pas, on peut supposer que le facteur dynamique est la charge. En procédant ainsi, il y a une différence de 30 % au niveau de la charge de la structure.

Dans le cas d'un pont, il est évidemment préférable d'avoir moins de charges supplémentaires.

3.3 Sur la base de la largeur

- 1 VA est nécessaire si la largeur est supérieure à 3,20 m ;
- 2 VA sont nécessaires si la largeur est supérieure à 4,00 m ;
- 3 VA sont nécessaires si la largeur est supérieure à 5,00 m.

3.4 Sur la base de la longueur

- 1 VA est nécessaire si la longueur est supérieure à 27,00 m ;
- 2 VA sont nécessaires si la longueur est supérieure à 30,00 m ;
- 3 VA sont nécessaires si la longueur est supérieure à 35,00 m.

3.5 Règles complémentaires

3.5.1 Généralités

Les accompagnateurs respectent, ou font respecter, sur autoroute une distance de 2 kilomètres entre les véhicules exceptionnels d'un même transport circulant en plusieurs convois.

3.5.2 L'autorisation

Outre les conditions reprises dans la réglementation, l'autorisation de mise en circulation d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique peut requérir l'accompagnement par un ou plusieurs véhicules accompagnateurs afin de répondre aux exigences prévues à l'article 8, § 1er, alinéa 2, 1° à 3° du décret du 4 avril 2019, à savoir :

1. assurer la sécurité routière, la fluidité de la circulation et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel ;
2. empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines ;
3. éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables.

3.5.3 Dépassement arrière

En cas de dépassement arrière de plus de 3,00 mètres, au moins un véhicule accompagnateur est requis.

Dans le cas où un véhicule accompagnateur est déjà nécessaire sur base des dimensions du transport (Longueur > 27,00m ou 3,20 < largeur < 4,00m) alors un second véhicule accompagnateur, dont un avec un coordinateur de la circulation, est requis.

3.5.4 Demande d'accompagnement par un service de police

Les modalités de l'accompagnement sont fixées par le service de police intervenant.

La demande d'accompagnement est introduite au minimum quatre jours ouvrables avant le départ du transport auprès des services de police.

Cette demande est toujours accompagnée de la première page de l'autorisation et de la fiche d'information complémentaire dûment complétée dont le modèle est publié sur le site internet de l'administration.

Si l'horaire convenu entre le service de police et l'utilisateur ne peut pas être respecté par ce dernier, l'utilisateur en avertit immédiatement le service de police concerné. Si l'accompagnement ne peut pas être réorganisé le même jour, une nouvelle demande est nécessaire et le transport exceptionnel est postposé.

3.6 Position initiale des véhicules accompagnateurs dans le convoi

Par « position initiale » des véhicules accompagnateurs, on entend la position qu'occupent les véhicules lorsque le transport n'effectue pas de manœuvres spécifiques ou quand ces manœuvres sont préparées.

- 1 VA :
 - Le VA roule à l'avant du convoi ;
 - Le VA roule à l'arrière seulement sur les routes ayant au moins deux bandes de circulation dans chaque sens :
 - Attention : une route ayant deux bandes de circulation dans chaque sens est différente d'une route avec berme centrale.
- 2 VA :
 - 1 VA à l'avant et 1 à l'arrière ;
 - Sur les autoroutes ou les routes ayant au moins 2 bandes de circulation dans chaque sens, le 2^{ème} VA **peut** aussi rouler à l'arrière :
 - Attention : ce cas est différent d'une route avec berme centrale.
 - Sur une telle route, il peut être utile que le véhicule roule quand même à l'avant. P. ex. :
 - Afin d'avertir les usagers des voies transversales ou bretelles d'accès ;
 - Afin d'avertir le TE de la présence d'obstacles sur la bande d'arrêt d'urgence (chargement large).
- 3 VA :
 - 2 VA à l'avant et le 3^{ème} à l'arrière :
 - Sur les autoroutes ou les routes ayant au moins 2 bandes de circulation dans chaque sens, les 3 VA **peuvent** rouler à l'arrière :
 - Attention : ce cas est différent d'une route avec berme centrale.
 - Sur une telle route, il peut être utile qu'un véhicule roule quand même à l'avant. P. ex. :
 - Afin d'avertir les usagers des voies transversales ou bretelles d'accès ;
 - Afin d'avertir le TE de la présence d'obstacles sur la bande d'arrêt d'urgence (chargement large).

3.7 À retenir

- Les dimensions, les manœuvres et le nombre de VA nécessaires qui y sont associés. Ces informations doivent être connues et pouvoir être appliquées.
- Connaître la position des VA et être capable de l'appliquer.

4 Interdictions de circulation applicables aux véhicules exceptionnels

4.1 Généralités

• **Interdiction de circulation le week-end :**

- Quand ? Interdiction en vigueur de chaque samedi à 22h00 jusqu'au dimanche à minuit (24h00) ;
- Où ? Sur toutes les routes ;
- Pour qui ? Tous les TE, à l'exception des :
 - Véhicules grues ne dépassant pas une masse de 108T ou une largeur de 3 m.

Interdiction de circulation aux heures de pointe :

- Quand ? Interdiction en vigueur chaque jour ouvrable de 7h00 à 9h00 et de 16h00 à 18h00 ;
- Où ? Sur toutes les routes et autoroutes ;
- Pour qui ? Tous les TE, à l'exception des :
 - Transports ne dépassant pas une masse de 60 T, une largeur de 3,50 m ou une longueur de 27 m pour autant que l'autorisation ne prévoise pas de prescription qui peut avoir un impact sur la fluidité du trafic en imposant sur l'itinéraire des manœuvres particulières, ou en limitant la vitesse du véhicule exceptionnel.

4.2 Sur la base des dimensions

Interdiction de circulation en journée : toutes routes

- Quand ? Interdiction en vigueur tous les jours de 6h00 à 21h00 ;
- Où ? Sur toutes les routes et autoroutes ;
- Pour qui ? Tous les TE :
 - D'une largeur supérieure à 4 m ;
 - D'une longueur supérieure à 30 m.

Interdiction de circulation en journée : autoroutes à deux bandes de circulation

- Quand ? Interdiction en vigueur tous les jours de 6h00 à 21h00 ;
- Où ? Sur les autoroutes ayant moins de trois bandes de circulation dans chaque sens, dans le sens suivi, à l'exception des voies d'accès et de sortie (sauf sur les réseaux) ;
- Pour qui ? Tous les TE :
 - D'une largeur supérieure à 3,50 m ;
 - D'une longueur supérieure à 30 m.

4.3 Exceptions

4.3.1 Véhicules agricoles

Les interdictions de circulation mentionnées ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules agricoles.

4.3.2 Dérogations

L'autorisation peut comporter des prescriptions spécifiques qui permettent au transport de s'effectuer en dehors des heures normales.

Les conditions et limitations de ces prescriptions contenues dans l'autorisation doivent faire être scrupuleusement respectées.

Des dérogations peuvent être accordées dans le cadre de travaux de voirie. Par exemple, une dérogation est prévue pour le nettoyage des tunnels de Cointe.

4.4 Interdictions en raison de la météo

4.4.1 Dispositions légales

La circulation de tous les VE (donc aussi les véhicules agricoles et les transports ayant une dérogation visée au point 4.3.2) est interdite lorsque l'Institut royal météorologique (IRM) annonce des conditions :

- glissantes ou de brouillard dont le code est orange ou rouge
- de vent, de pluie ou d'orage dont le code est rouge.

4.4.2 Application pratique

La neige et le brouillard peuvent apparaître subitement et localement. Et on peut évidemment toujours discuter pour savoir quand il y a réellement du brouillard.

Une chute de neige qui ne laisse rien ou à peine une pellicule blanche sur la chaussée doit-elle être une cause d'interdiction de transport ?

Même si tout va bien à un endroit spécifique, la situation 10 km plus loin peut faire qu'il serait complètement irresponsable d'autoriser un transport exceptionnel.

Il existe en Europe un système émettant des [avertissements météorologiques](#) qui constituent la référence pour les codes météorologique.

[L'application de l'IRM](#) permet de recevoir des notifications sur un smartphone.

Les journaux télévisés ou radiodiffusés annoncent des codes spécifiques, mais ceux-ci sont très régulièrement actualisés.

Conditions glissantes

- Code jaune : la prudence est conseillée ; des précipitations de neige fraîche sont possibles, mais les routes principales feront alors l'objet d'un épandage ;
- Codes orange et rouge : le transport exceptionnel est interdit.

Brouillard

- Code jaune : la prudence est conseillée. La visibilité peut être localement limitée à moins de 200 m. Prenez des précautions lors de la signalisation des manœuvres dans les zones à visibilité limitée. Si ce n'est pas possible, mettez en attente l'exécution du transport ;
- Codes orange et rouge : le transport exceptionnel est interdit.

Vent, pluie ou orage

- Code jaune ou orange : la prudence est conseillée.
- Code rouge : le transport exceptionnel est interdit.

Autres types d'avertissements météorologiques

Tous les avertissements météorologiques peuvent influencer la circulation routière. En outre, des types d'avertissement n'ayant pas d'influence directe sur le transport peuvent quand même compliquer le travail des services de secours.

Par exemple, une tempête a causé la chute d'une grue à tour sur la route, provoquant le blocage de la route par un TE. Cela complique et retarde l'arrivée des pompiers sur place.

- Tout code jaune demande que l'on redouble de prudence ;
- Tout code orange demande que l'on réfléchisse de façon critique au transport. [Un code orange pour conditions glissantes et brouillard empêche la poursuite du transport](#) ;

Code de bonnes pratiques relatif à la signalisation et à l'accompagnement des transports exceptionnels

Version 1.2 – 20 novembre 2024

SPW Mobilité & Infrastructures ; Cellule Transport exceptionnel

- Tout code rouge signifie qu'il y a de gros risques de problèmes sur la route, raison pour laquelle il vaut mieux postposer le transport exceptionnel.

4.4.3 Exceptions

Il n'y a aucune exception à ces règles.

Les déneigeuses, les véhicules d'épandage, les véhicules réquisitionnés ou mis en circulation par les autorités ne sont pas soumis à la réglementation relative aux VE.

Les véhicules de ce type peuvent donc circuler. Ils peuvent appliquer la signalisation normale et se faire accompagner par des accompagnateurs normaux.

Dans de tels cas, il est conseillé d'assurer un accompagnement supplémentaire du transport en faisant appel à la police, aux pompiers, à la protection civile (gyrophares bleus) ou à des VA supplémentaires.

4.5 À retenir

- Les jours, heures et dimensions pour lesquels les transports exceptionnels sont interdits ou autorisés ;
- Les interdictions en raison des conditions glissantes, du brouillard et d'autres circonstances ;
- Ces informations doivent être connues et pouvoir être appliquées.

Le candidat-accompagnateur doit être capable de répondre à des questions normales sur ces sujets.

Des questions complexes comme : « *Le 1^{er} novembre est un lundi. Un véhicule grue de 48 T (largeur de 2,70 m) peut-il rouler le dimanche 31 octobre vers 17 h ?* » ne seront pas posées.

5 Agrément de l'entreprise d'accompagnement et de l'accompagnateur

5.1 Entreprise d'accompagnement

Un transport exceptionnel ne peut être accompagné que par une entreprise d'accompagnement agréée.

L'entreprise d'accompagnement doit répondre aux conditions suivantes :

- Elle a le statut d'entreprise (numéro d'entreprise, coordonnées, etc.) ;
- Elle dispose d'une assurance appropriée pour ses activités ;
- Elle confie ses tâches d'accompagnement uniquement à des accompagnateurs agréés en tenant compte de leur qualification ;
- Elle a payé toutes les redevances.

L'entreprise d'accompagnement ne doit pas disposer de ses propres VA ou accompagnateurs. En théorie, elle peut faire appel à des sous-traitants pour exécuter toutes ses activités.

Toute entreprise d'accompagnement peut accompagner ses transports, ceux d'une autre entreprise ou d'un particulier.

L'accompagnement d'un transport exceptionnel peut être effectué par plusieurs entreprises d'accompagnement.

5.2 Accompagnateur

L'accompagnateur est une personne physique. Il dispose d'un agrément en tant qu'accompagnateur.

Pour travailler en tant qu'accompagnateur, il faut répondre aux conditions ci-dessous, tant au moment de la demande que lors de l'exercice de la fonction :

- Être titulaire d'un permis de conduire B, B+E, C, C+E, D, D+E, ou A s'agissant d'un accompagnateur utilisant une motocyclette depuis au moins 3 ans ;
- Au cours de la dernière année, ne pas avoir été déchu du droit de conduire pendant 1 mois ou plus ;
- Au cours des 3 dernières années, ne pas avoir été condamné à un emprisonnement ou à une autre peine pour :
 - vol, recel, extorsion, abus de confiance, escroquerie, homicide, coups et blessures volontaires ;
 - les infractions visées aux articles 227, 280, 323, 324 et 324ter du Code pénal ;
 - à la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et ses arrêtés d'exécution ;
 - à la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions et ses arrêtés d'exécution ;
 - à la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme et la xénophobie ;
 - n'est pas suspendu du droit d'accompagner un transport exceptionnel par une mesure administrative ou par une décision judiciaire ou administrative ;

=> Une personne qui, par exemple, aurait été déchu du droit de conduire pendant plus de 1 mois ne pourra plus exercer cette fonction pendant 1 ans.

Pour un accompagnateur de type I :

- L'attestation de compétence d'accompagnateur de type I, que l'on obtient après avoir réussi l'examen théorique ;
OU

- Jusqu'au 1^{er} octobre 2024, l'ancienne attestation de compétence d'agent de gardiennage - accompagnateur de véhicules exceptionnels ; en application de la loi sur la sécurité privée.

Pour un accompagnateur de type II :

- L'attestation de compétence d'accompagnateur de type II, qu'un accompagnateur de type I peut obtenir après avoir effectué un stage ;
OU
- Jusqu'au 1^{er} octobre 2024, l'ancienne attestation de compétence d'agent de gardiennage - accompagnateur de véhicules exceptionnels (en application de la loi sur la sécurité privée).

Lors de l'octroi de l'agrément, l'administration délivre la carte d'identification de type I ou de type II. Chaque carte d'identification possède un numéro unique.

- La carte d'identification de type I permet l'accompagnement d'un transport exceptionnel nécessitant uniquement un véhicule accompagnateur
- La carte d'identification de type II permet l'accompagnement de tout transport exceptionnel

La procédure d'agrément de l'accompagnateur est suivie par l'accompagnateur lui-même. Il doit donc veiller à faire suivre la communication, à mettre ses données à jour (déménagement, nouveau permis de conduire, nouvelle adresse e-mail, etc.) et à payer la redevance annuelle. L'administration prévoit cependant que l'accompagnateur puisse renseigner une seconde adresse e-mail, p. ex. celle de son employeur, afin que celui-ci soit aussi chaque fois mis au courant des informations communiquées. L'accompagnateur pourra toujours faire changer ces adresses.

Le **coordinateur de la circulation** est l'accompagnateur qui dirige le convoi. Si le convoi n'a besoin que d'un accompagnateur, cette personne est aussi le coordinateur de la circulation. Dans ce cas, le coordinateur de la circulation peut être un accompagnateur de « type I » ou de « type II ». Si le convoi nécessite plusieurs accompagnateurs, un coordinateur de la circulation est désigné. Cet accompagnateur doit être un accompagnateur de « type II ». Les autres doivent également être des accompagnateurs de « type II »

5.3 Textes réglementaires

Les textes réglementaires sont :

L'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, art. 41.3.1 2^e et 41.3.2 ou, plus simplement, [l'article 41.3 du Code de la route](#).

« Les usagers doivent obéir aux indications qui sont formulées en vue d'assurer la sécurité des véhicules exceptionnels, par les accompagnateurs et les coordinateurs de la circulation.

Pour arrêter la circulation, ces accompagnateurs et coordinateurs de la circulation doivent faire usage d'un disque représentant le signal C3. »

Ce texte est la base légale qui indique que les usagers de la route doivent obéir aux ordres de l'accompagnateur et qui permet à celui-ci, le cas échéant, de verbaliser.

[Décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière](#)

[Arrêté du Gouvernement wallon du 8 septembre 2022 relatif à l'accompagnement des véhicules exceptionnels](#)

[Arrêté ministériel du 24 août 2023 déterminant les modalités de paiement des redevances et les modèles](#)

de documents visés par l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 septembre 2022 relatif à l'accompagnement des véhicules exceptionnels

5.4 À retenir

- L'administration et le paiement des redevances doivent être suivis par l'accompagnateur lui-même et non par son employeur ;
- Certaines condamnations ont pour effet que la fonction ne peut plus être exercée ;
- La base légale, dans le Code de la route, qui rend possible le travail d'accompagnateur.

6 Équipement du véhicule accompagnateur et de l'accompagnateur

6.1 Aspect du véhicule

Le VA peut être une voiture, une voiture mixte ou une camionnette. Le véhicule doit être de **couleur jaune** : codes RAL 1003, 1004, 1023. Le VA a une hauteur de toit d'au moins 1,75 mètres sur une longueur d'au moins 2,50 mètres.

Il est muni à l'avant et à l'arrière du **panneau TE** (panneau jaune avec logo ou panneau orange avec lettres noires).

L'avant et l'arrière sont recouverts de **bandes blanches et rouges**.

Au moins les bandes blanches de l'avant et les bandes rouges de l'arrière sont rétro réfléchissantes. Leur surface est d'au moins $\frac{1}{2}$ m².

Des « **flèches ouvertes** » sont apposées de chaque côté du véhicule, sur au moins 1 m de long et 30 cm de haut.

Le véhicule accompagnateur peut être pourvu sur les deux côtés d'un **logo ou du nom de l'entreprise** dont la taille maximale est de 1,00 mètre sur 0,50 mètre. Celui-ci n'est pas rétro réfléchissant. Le fond du logo est de couleur identique à celle du véhicule accompagnateur.

Le véhicule est équipé d'au moins **deux feux jaune-orange clignotant sur le toit**, visibles dans toutes les directions à une distance d'au moins 50 mètres. Ces feux fonctionnent durant le transport.

Le véhicule circulant à l'arrière est équipé, sur le toit, d'une **rampe lumineuse** en ligne directionnelle ou munie de flèches directionnelles d'avertissement de couleur jaune. Cette rampe lumineuse est visible et fonctionne durant le transport exceptionnel.

Cette rampe lumineuse fonctionne durant le transport pour les VA circulant à l'arrière du transport.

Les véhicules accompagnateurs peuvent être équipés de panneaux utilisant la technologie LED représentant les signaux A51, C3 ou C35 du code de la route.

Les dispositifs au Règlement ECE R65 additif 64 ne peuvent pas gêner les autres usagers par leur intensité lumineuse.

6.2 Équipement du véhicule accompagnateur

Lors de l'accompagnement d'un transport, au moins un des VA doit embarquer l'équipement ci-dessous. En pratique, il est donc préférable que chaque VA ait cet équipement à bord :

- 1 extincteur de 3 kg ;
- 10 cônes rétro réfléchissants blanc-orange d'une hauteur de 40 centimètres au minimum répondant à la norme NBN EN 13422 ou équivalent ou feux de balisage jaune-orange ;
- 2 lampes torches blanches sur batterie avec cônes jaune-orange comme accessoires ;
- 2 panneaux de signalisation réfléchissants C3 sur manche ;
- 2 panneaux de signalisation A51 tripodes ;
- 1 décamètre ;
- 1 perche de mesurage extensible de 6 m minimum ;
- Matériel de communication pour le contact avec les autres véhicules du convoi.

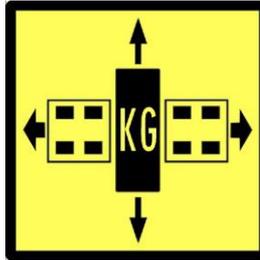
6.3 Utilisation d'une motocyclette

Si 3 VA sont requis, une motocyclette de catégorie A est autorisée pour remplacer un des VA.

La motocyclette doit être de **couleur jaune** : codes RAL 1003, 1004, 1023.

Ces dernières sont équipées de :

- 1 feu jaune-orange clignotant sur un mat à l'arrière du véhicule et visible dans toutes les directions et de 2 feux orange placés à l'avant du véhicule qui fonctionnent durant le transport exceptionnel ;
- 1 logo ci-dessous, rétro-réfléchissant et placé sur les flancs de la motocyclette :



- surfaces rétro-réfléchissantes de couleur rouge et blanche ou rouge et jaune avec des flèches ouvertes sont dirigées vers l'avant du véhicule et ont une longueur de minimum 0,30 mètre et une largeur de minimum 0,05 mètre, apposées de chaque côté du véhicule.

6.4 Utilisation des flèches directionnelles d'avertissement de couleur jaune



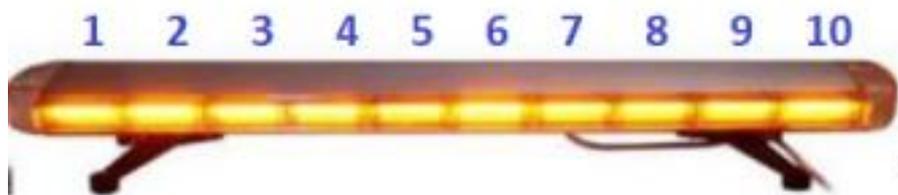
Une rampe lumineuse peut avoir des motifs lumineux très variés.

Nous les répartissons en trois groupes :

1. Motifs symétriques : le motif part du milieu et va vers la gauche et la droite de façon symétrique. Ces motifs servent à avertir le trafic venant de l'arrière ;
2. Motifs vers la gauche : le motif va de droite à gauche. Ils servent à indiquer au trafic venant de l'arrière que le dépassement par la gauche est possible ;
3. Motifs vers la droite : le motif va de gauche à droite. Ils servent à indiquer au trafic venant de l'arrière que le dépassement par la droite est possible.

Il y a, dans chacun de ces groupes, des motifs qui vont plus ou moins vite, avec plus ou moins de lampes allumées, etc.

Un motif lumineux vif et intense fonctionnant pendant tout le trajet est gênant pour les conducteurs venant de l'arrière. Ceux-ci trouveront cette lumière désagréable et essaieront de dépasser le transport pour ne plus être gênés.



Pendant le jour et par temps clair, une forte intensité lumineuse est nécessaire. Si possible, augmentez légèrement l'intensité lumineuse. Vous pouvez aussi choisir un motif dans lequel plus de lampes s'allument ou restent allumées.

De nuit, les lampes se remarquent beaucoup plus. Diminuez donc l'intensité lumineuse et choisissez un motif dans lequel moins de lampes s'allument.

Par exemple, vous voulez indiquer que l'on peut dépasser par la gauche.

De jour, cela donnerait ceci : Aucune lampe, lampe 10, lampes 10 et 9, lampes 10, 9 et 8, lampes 10, 9, 8 et 7... jusqu'à la position où toutes les lampes s'allument.

De nuit, cela donnerait ceci : Aucune lampe, lampe 10, lampe 9, lampe 8... lampe 1.

Lorsque le transport s'apprête à réaliser une manœuvre, on peut passer à un motif plus intense (plus rapide, plus de lampes, etc.) et allumer les quatre feux clignotants du TE.

Les VA qui roulent devant le transport doivent aussi allumer leur rampe lumineuse. S'ils sont positionnés près du transport, cette lumière peut devenir gênante pour son chauffeur.

Si les VA roulent plus loin en avant, d'autres véhicules pourraient s'insérer dans le convoi (dépassement, carrefours, sortie d'un site, etc.). Les conducteurs de ces véhicules doivent eux aussi pouvoir se rendre compte que le véhicule qui les précède remplit une fonction particulière.

6.5 Utilisation de l'équipement du véhicule accompagnateur

6.5.1 Panneau C3 et lampe torche



FIGURE 2: PANNEAU C3



FIGURE 3: LAMPE TORCHE

Si l'accompagnateur veut faire comprendre aux autres usagers qu'ils doivent aller sur le côté, s'arrêter, qu'ils ne peuvent plus passer, etc., il fait usage du panneau C3. Dans certains cas, il peut le faire depuis la voiture en marche. Pensez que les usagers de la route se trouvant à droite du véhicule ne peuvent pas voir ces signaux.

Dans ce cas, il s'agit seulement d'un signal supplémentaire à l'intention des usagers de la route, p. ex. pour indiquer qu'ils ne peuvent plus dépasser par la gauche.

Pour qu'un signal ait vraiment un effet contraignant, l'accompagnateur doit descendre de son véhicule, puis donner le signal.

Le panneau C3 n'est pas utilisé « entre la tombée et le lever du jour » ni si la visibilité est limitée.

Dans ces cas, la lampe torche est utilisée.

Ces deux accessoires sont importants pour l'accompagnateur. C'est pourquoi la réglementation exige d'en avoir de rechange.

En résumé : le panneau C3 de jour ; la lampe torche de nuit ou par visibilité limitée.

6.5.2 Cônes ou feux de balisage et panneau A51 tripode



FIGURE 4: CÔNE DE SIGNALISATION



FIGURE 5: FEUX DE BALISAGE



FIGURE 6 : PANNEAUX A51 TRIPODE

L'équipement se compose de dix cônes ou de dix feux de balisage et de deux panneaux A51 tripode.

Cet équipement permet de signaler une situation statique aux usagers de la route. Par exemple un véhicule en panne qui est garé partiellement sur la chaussée.

Cet équipement ne permet cependant pas de fermer un carrefour pour le passage d'un transport.

6.5.3 Décamètre et perche de mesurage extensible



FIGURE 7 : DÉCAMÈTRE OU RUBAN DE MESURE



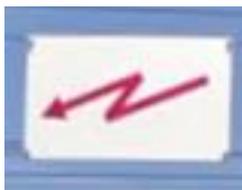
FIGURE 8 : PERCHE DE MESURAGE

L'accompagnateur doit pouvoir contrôler les dimensions du transport. Il a donc besoin de matériel adéquat pour ce faire.

Par ailleurs, il peut être pratique de pouvoir placer une perche en équerre sur la perche de mesurage extensible pour mesurer la hauteur d'un transport.

La perche de mesurage extensible permet aussi de mesurer la hauteur d'un pont.

ATTENTION : ne mesurez jamais la hauteur d'un câble électrique ! À un passage à niveau, vous pouvez prendre des mesures jusqu'aux fils d'avertissement ou au panneau représentant un éclair.



6.5.4 Matériel de communication pour le contact avec les autres véhicules du convoi

Le coordinateur de la circulation, les accompagnateurs et le chauffeur doivent pouvoir communiquer entre eux pendant le transport. Le coordinateur de la circulation comprend l'ensemble des prescriptions contenues dans l'autorisation, s'exprime dans au moins une des trois langues nationales et s'assure de la bonne compréhension de l'ensemble des accompagnateurs. Il communique avec le chauffeur dans la même langue. À défaut, il fait appel à ses frais au service d'un interprète présent aux côtés du chauffeur.

Les détails techniques tels que la fréquence ou les appareils compatibles doivent être réglés au plus tard avant le départ.

Si l'assistance de la police est requise, celle-ci doit aussi pouvoir communiquer. Il faut donc prévoir aussi du matériel pour la police.

Un GSM, qui est aussi un moyen de communication, est plus fiable sur les grandes distances.

6.5.5 Extincteur de 3 kg

À utiliser en cas d'incendie.

Faites attention à sa date de péremption.

6.6 Équipement de l'accompagnateur

Si un accompagnateur donne des indications en dehors de son véhicule, il doit porter des vêtements de signalisation appropriés.

En tant qu'accompagnateur, vous ne pouvez jamais être sûr de ne pas devoir descendre du véhicule pendant le travail d'accompagnement. Vous devez donc porter ces vêtements en permanence ou pouvoir les enfiler très vite, p. ex. s'il s'agit d'une veste.

Ces vêtements répondent à la norme NBN EN ISO 20471 classe 3. Les vêtements portent une étiquette comme représentée ici :

Cette tenue se compose d'une veste de couleur jaune et éventuellement d'un pantalon ou d'une combinaison de même couleur.

Le « logo KG », figure sur le dos de la veste ou de la combinaison. Le même logo est placé sur le côté droit de l'avant du vêtement.



La veste, le pantalon et la combinaison doivent être en bon état pour bien remplir leur fonction de signalisation. Ils doivent donc être propres et sans marques d'usure.

La réglementation impose uniquement la veste. Un pantalon muni de bandes réfléchissantes n'est cependant pas interdit et est même vivement conseillé.

L'accompagnateur doit, dans diverses circonstances, se trouver sur la chaussée pour donner des indications aux usagers de la route. La première exigence est que ceux-ci puissent voir l'accompagnateur. Un transport exceptionnel est entouré de nombreux signaux (panneaux, gyrophares, VA, etc.). L'accompagnateur doit donc lui aussi être bien visible.

6.7 À retenir

- Apparence d'un VA
- Utilisation des indicateurs de direction
- Utilisation de l'équipement du VA
- Vêtements de l'accompagnateur

7 Compétences de l'accompagnateur – application pratique

7.1 Base légale des indications données par un accompagnateur

La tâche de l'accompagnateur est définie à l'article 31 de l'AGW. :

« Le coordinateur de la circulation et les accompagnateurs veillent au bon déroulement du transport exceptionnel et donnent aux usagers de la voirie les indications nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation et pour faciliter le passage du véhicule exceptionnel. »

Le coordinateur de la circulation et les accompagnateurs agissent et se comportent sur la voie publique conformément aux instructions et aux prescriptions déterminées par le ministre.

Ils évitent tout dégât à l'infrastructure et aménagements routiers et garantissent leur remise en état initial après le passage du transport exceptionnel. »

Le coordinateur de la circulation veille au bon déroulement du transport. Il s'agit notamment de :

- Veiller au respect des dispositions contenues dans les autorisations :
 - Suivre l'itinéraire correct ;
 - Franchir les ponts correctement ;
 - Effectuer les manœuvres correctement et, si des panneaux, signaux, etc. doivent être déplacés, veiller à bien les remettre en place.
- Assurer la sécurité des autres usagers de la route :
 - Les autres usagers de la route ne s'attendent pas à rencontrer directement un transport exceptionnel et ignorent quelles manœuvres celui-ci pourrait effectuer. Face à ces inconnues, ils ont besoin d'indications pour savoir ce que l'on attend d'eux. L'accompagnateur doit leur donner ces indications avec clarté ;
 - Si les usagers de la route ignorent les indications données, l'accompagnateur doit s'assurer que le danger reste limité. Il doit alors en informer le chauffeur et lui faire stopper le véhicule.

Le Code de la route stipule ceci (article 41.3.1.2° e) :

« Les usagers doivent obéir aux indications qui sont formulées :

1°...

2° en vue d'assurer la sécurité :

a) ...

e) des véhicules exceptionnels, par les accompagnateurs et les coordinateurs de la circulation. »

L'article 41.3.2 décrit l'usage qui est fait du signal C3.

7.2 Position du véhicule accompagnateur

7.2.1 Détermination de la position du véhicule accompagnateur roulant devant le TE

On ne peut pas déterminer une distance universelle de 20 m ou de 150 m, par exemple.

Le VA qui roule devant a pour but de prévenir les usagers circulant en sens inverse et ceux pouvant déboucher des rues transversales qu'un TE arrive et qu'il est préférable, si possible, de laisser le champ libre pour permettre au transport de passer en toute sécurité.

- Si le transport n'est pas spécialement large et ne gêne pas la circulation à contresens, le VA n'a à ce moment pas d'indication directe à donner à ces usagers de la route. Une distance de 50 m à 100 m convient à cette situation. Elle donne à l'accompagnateur le temps de réagir si un imprévu se produit.
- Si le transport gêne la circulation à contresens :
 - Les usagers de la route doivent avoir l'occasion de comprendre les indications, d'évaluer la situation, puis d'effectuer la manœuvre appropriée, de se ranger sur le côté, etc. ;

- Si l'usager de la route et le VE roulent à 50 km/h, ils s'approchent l'un de l'autre à 100 km/h. Soit 28 m/s. S'ils sont distants de 100 m, ils se rencontreront en moins de 4 s ;
- En fonction de la météo et du revêtement de la route, la distance de freinage d'une voiture roulant à 50 km/h est d'environ 20 m. Pour un TE, cette valeur peut être augmentée de moitié.

=> on pourrait en déduire que plus la distance est grande, mieux c'est, et donc décider de rouler à 300 m ou 400 m devant le TE.

- Il y a des raisons pour lesquelles le VA ne peut pas être trop loin du transport :
 - L'usager de la route doit pouvoir faire le lien entre le signal donné par l'accompagnateur et le danger effectif. S'il doit attendre 20 s avant de voir le TE, l'usager de la route risque fort d'avoir oublié le signal de l'accompagnateur ou de mal l'interpréter ;
 - Sur les routes plus droites, la vitesse est plus élevée et l'accompagnateur peut rouler plus en avant.

Un bon principe général est de rouler à une distance de 75 m à 150 m en avant.

- **Diminuez la distance (75 m) si :**
 - **Le convoi roule à moindre vitesse ;**
 - **La route est sinueuse et la visibilité réduite.**
- **Augmentez la distance si :**
 - **Le convoi roule plus vite ;**
 - **La route est dégagée et la visibilité bonne.**

=> En diminuant la vitesse du transport, on laisse du temps et de l'espace aux usagers de la route. Une vitesse réduite est toujours recommandée sur les tronçons routiers dangereux.

- Il arrive que la circulation à contresens, du moins les voitures, ne soit presque pas gênée par le TE. Le croisement peut s'effectuer à une vitesse quasi normale :
 - L'accompagnateur n'a alors presque pas d'indications à donner. Si c'est un camion que l'on va croiser, l'accompagnateur a cependant intérêt à le faire ralentir en agitant le signal C3 ou la lampe torche hors de la voiture ;
- Si la circulation doit être fortement ralentie ou mise en attente, il est recommandé à l'accompagnateur de s'adresser aux autres usagers de la route en leur expliquant brièvement ce que l'on attend d'eux :
 - Les gens se montrent en général plus compréhensifs s'ils savent ce que l'on attend d'eux et pour quelle raison.
- Il y a parfois tellement peu de place pour faire attendre la circulation à contresens que les accompagnateurs doivent aller eux-mêmes plus loin en avant. Dans ce cas, il est conseillé de positionner plusieurs accompagnateurs à l'avant.

7.3 Ce que l'accompagnateur peut signaler ou non

Les compétences des accompagnateurs sont également définies (art. 32) :

« 1° sur les carrefours non équipés de feux de signalisation, arrêter la circulation des rues perpendiculaires ;

2° sur les carrefours équipés de feux de signalisation, maintenir l'arrêt de la circulation résultant d'un feu rouge le temps nécessaire afin que le convoi puisse se dégager du carrefour ;

3° arrêter la circulation à contresens ou allant dans le même sens sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée n'est pas supérieure à 90 km/h ;

4° empêcher la circulation venant de l'arrière, dans le même sens que le véhicule exceptionnel, de dépasser ou de contourner ce dernier. »

Les accompagnateurs et les coordinateurs de la circulation sont tenus d'observer le Code de la route. Les accompagnateurs et les coordinateurs de la circulation ne sont pas habilités à faire les choses suivantes :

Rouler à contresens

Même si l'autorisation précise que le transport doit rouler à contresens de la circulation, le VA n'est pas autorisé à précéder ni à suivre le transport. S'il y a une assistance de la police, celle-ci peut toutefois décider d'autoriser le VA à rouler à contresens.

La police est habilitée à rouler à contresens et à obliger les autres usagers de la route à en faire autant.

Rouler trop vite, franchir un feu rouge, etc.

L'accompagnateur doit parfois laisser le reste du convoi le dépasser. Il doit ensuite tâcher de redépasser le convoi et de reprendre sa place.

L'accompagnateur doit parfois prendre de l'avance sur le VE.

Dans ce cas, plus vite il avance, plus vite il peut résoudre le problème. S'il doit attendre à un feu rouge, il peut perdre plusieurs minutes.

Toutefois, l'accompagnateur doit toujours respecter le Code de la route.

Si nécessaire, le VE s'arrête et attend que l'accompagnateur reprenne sa place.

Comme tout autre conducteur, l'accompagnateur se trouvant dans un carrefour peut sortir de celui alors que les feux de signalisation sont en phase rouge.

Un « conducteur ordinaire » ne peut s'engager dans un carrefour que s'il sait qu'il pourra également en sortir. L'accompagnateur peut s'engager dans un carrefour afin d'y accomplir sa tâche qui durera plus longtemps qu'une phase des feux de signalisation.

Reprise en conduite manuelle d'une semi-remorque

Certaines semi-remorques, surtout en cas de transports de grande taille, peuvent être conduites de façon entièrement autonome à l'aide d'une commande à distance. Cette tâche est réalisée par une personne qui roule à l'arrière du transport et qui a donc une bonne visibilité sur la situation.

Laisser l'accompagnateur s'en charger est une pratique courante.

Cette pratique est interdite et fait donc l'objet de procès-verbaux. L'accompagnateur doit assurer la sécurité de la circulation environnante. Cette mission, en plus de la conduite du VA, exige déjà une grande concentration.

Il est possible de mobiliser un VA supplémentaire ou un autre véhicule et de conduire la semi-remorque à partir de celui-ci. Le véhicule en question peut parfaitement rouler dans le convoi.

Si l'on mobilise un VA, il n'effectue pas de tâche de signalisation pendant qu'il conduit la semi-remorque.

La conduite manuelle d'une semi-remorque est nécessaire aux endroits compliqués (carrefour, rond-point, etc.), là même où l'on a besoin d'un nombre suffisant d'accompagnateurs pour régler la circulation.

7.3.1 Arrêter la circulation des rues perpendiculaires ou à un carrefour

Tout comme l'accompagnateur peut prévenir les usagers venant en sens inverse qu'un T'arrive et les inciter à se ranger sur le côté, il peut aussi avertir un usager de la route venant d'une rue transversale ou le laisser passer devant s'ils vont dans le même sens.

Dans certains cas, cela peut se faire sans descendre du véhicule (surtout pour les rues transversales du côté

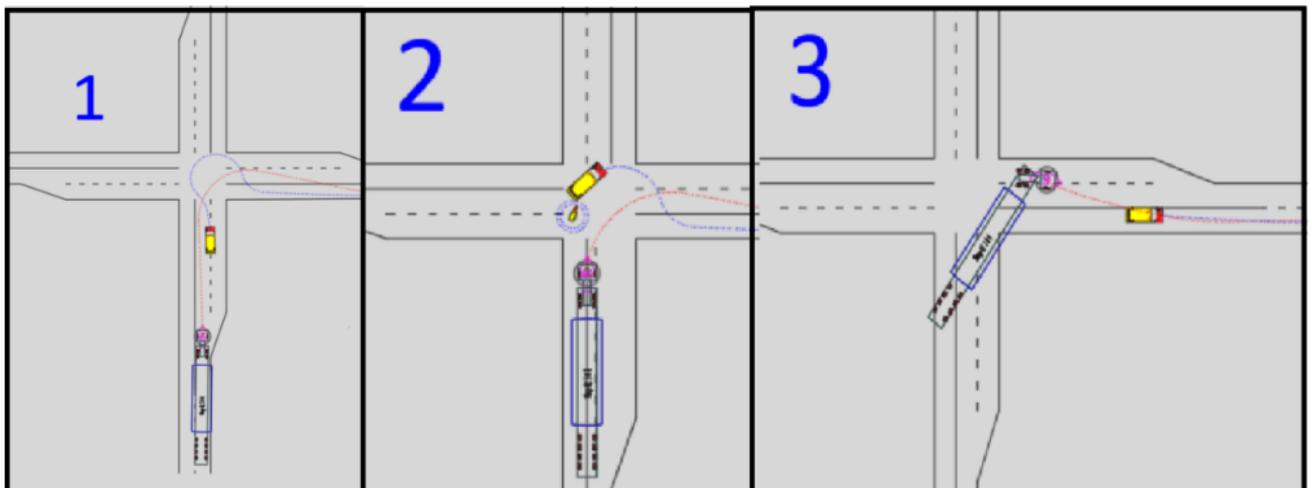
gauche) ; dans d'autres cas, l'accompagnateur doit descendre de son véhicule.

Un accompagnateur peut arrêter la circulation d'une rue, que cette rue ait priorité sur sa voie ou non.

Arrêter la circulation d'une rue perpendiculaire revient en principe au même que d'arrêter la circulation à un carrefour.

Arrêter la circulation d'une perpendiculaire ou à un carrefour s'impose lorsque le transport a besoin de plus d'espace pour effectuer une manœuvre. Cette manœuvre peut s'effectuer correctement à l'aide d'un seul accompagnateur.

1. L'accompagnateur entre dans le carrefour en suivant les règles de priorité normales :
 - Donc comme les panneaux de signalisation le commandent.
 - Si le carrefour est équipé de feux de signalisation :
 - Le VA passe au feu vert, mais toujours de façon à ne pas gêner la circulation à contresens qui passe aussi au feu vert.
2. L'accompagnateur positionne son véhicule dans le carrefour :
 - De manière à ce que les usagers de la route le voient clairement comme un obstacle ;
 - Avec ses gyrophares, feux clignotants et flèches directionnelles allumés ;
 - L'accompagnateur descend de son véhicule afin d'arrêter la circulation à l'aide du panneau C3 ou de la lampe torche ;
 - Normalement, comme le transport se trouve à proximité, les usagers voient pour quelle raison on les fait attendre.
3. Si le transport entame la manœuvre, l'accompagnateur peut quitter le carrefour et repositionner son VA à l'avant du transport.



7.3.2 Arrêter la circulation à contresens ou allant dans le même sens sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée n'est pas supérieure à 90 km/h

7.3.2.1 Arrêter la circulation venant de l'arrière

Cette tâche incombe au VA qui roule à l'arrière.

Le VA de l'avant ne participe pas directement à cette manœuvre et doit continuer à rouler à l'avant. Le/les VA de l'arrière :

- Renforcent la signalisation :
 - En réglant la rampe lumineuse directionnelle sur un motif symétrique plus intense ;
 - En allumant les quatre feux clignotants ;
 - En sortant le panneau C3 ou la lampe torche par la fenêtre et en l'agitant de haut en bas.

Code de bonnes pratiques relatif à la signalisation et à l'accompagnement des transports exceptionnels

Version 1.2 – 20 novembre 2024

SPW Mobilité & Infrastructures ; Cellule Transport exceptionnel

- Se positionnent, à vitesse normale, à l'arrière du transport :
 - S'il n'y a qu'une bande de circulation, l'accompagnateur roule sur cette bande ;
 - S'il y a plusieurs bandes de circulation, il roule à peu près au milieu de ces bandes afin de gêner les usagers de la route qui voudraient dépasser ;
 - S'il y a plusieurs VA, ils peuvent rouler côte à côte.
- Diminuent progressivement la vitesse jusqu'à l'arrêt ;
- Une fois que tous les véhicules sont à l'arrêt, vous pouvez demander aux usagers de la route d'allumer leurs quatre feux clignotants de manière à signaler de loin la file de véhicules qui s'est créée ;
- Après la manœuvre, les VA reprennent de la vitesse progressivement. Ils réduisent la signalisation en diminuant l'intensité de la rampe lumineuse directionnelle, en éteignant les feux clignotants et en n'utilisant plus le panneau C3 ou la lampe torche :
 - Si les usagers de la route peuvent dépasser, faites de la place et réglez la rampe lumineuse directionnelle en conséquence ;
 - Si les usagers de la route sont à l'arrêt depuis un certain temps, il est conseillé de les laisser passer. Les gens qui ont l'impression de perdre beaucoup de temps deviennent nerveux et risquent de tenter des manœuvres dangereuses. Tâchez d'éviter une telle situation.

Si le TE a un seul accompagnateur, celui-ci roule à l'avant (sauf sur les routes ayant au moins deux bandes de circulation dans chaque sens).

Si le TE ralentit, la circulation venant de l'arrière ralentit également. Cette façon de procéder peut cependant poser des problèmes :

- Le transport doit passer seul sur un pont. Dans ce cas, la circulation le suit de trop près. S'il ne s'agit que d'une voiture, cela ne pose habituellement pas de problème. S'il s'agit d'un camion, le pont risque de subir des dommages.
- Le VE prend un virage, ce qui fait se déporter son chargement faisant saillie. Dans ce cas, le premier véhicule pourrait subir des dommages.
- Le VE doit effectuer une marche arrière pour réaliser une manœuvre, ce qui est impossible si les véhicules le suivent de trop près.
- La circulation venant de l'arrière essaie de dépasser le transport. Souvent, le chauffeur ne peut pas voir cela.

Si l'une de ces situations se produit, l'accompagnateur doit se positionner à l'arrière ou il faut prévoir un second accompagnateur.

7.3.2.2 Arrêter la circulation à contresens

Arrêter la circulation à contresens n'est pas la même chose que prévenir cette circulation de l'arrivée d'un TE.

Dans ce cas, il suffit que l'accompagnateur, depuis sa voiture, utilise le panneau C3 ou la lampe torche pour enjoindre la circulation à ralentir ou à se ranger sur le côté jusqu'à ce que le TE soit passé.

Pour arrêter la circulation à contresens par rapport au sens de circulation du transport, il faut que les véhicules venant d'en face soient effectivement maintenus à l'arrêt. Cela peut être nécessaire si le transport doit parcourir un tronçon de route à contresens. Cette manœuvre est confiée à l'accompagnateur qui roule à l'avant.

- À cette fin, un accompagnateur doit se porter plus en avant, puis tourner de manière réglementaire pour se trouver à contresens :
 - Il le fait en étant suffisamment loin, de manière à avoir assez de place pour réduire progressivement la vitesse.
- Il peut alors procéder comme déjà décrit plus haut :
 - Renforcer la signalisation ;

- Choisir une position correcte sur la chaussée ;
- Réduire progressivement la vitesse ; utiliser le panneau C3 ou la lampe torche ;
- Une fois la circulation à l'arrêt, l'accompagnateur peut sortir de son véhicule afin d'informer brièvement les usagers de la route et de leur demander d'allumer leurs feux clignotants.
- Le VA reprend ensuite sa place à l'avant du convoi :
 - Le VA veille à tourner de manière réglementaire.
- La circulation à contresens peut alors redémarrer ;
- Pendant un moment, le transport n'a plus d'accompagnateur à l'avant. Ce n'est pas très grave, car il n'y a plus de circulation à contresens à ce moment ;
- Si l'accompagnateur a arrêté la circulation à contresens et qu'un véhicule vient quand même en sens inverse :
 - Soit le conducteur de ce véhicule n'a pas vu la signalisation (p. ex. parce qu'il a pris la chaussée depuis une habitation, un magasin, etc.), soit il s'agit d'un conducteur téméraire qui ignore tous les signaux. Ces deux situations sont dangereuses.

Il faut toujours arrêter la circulation à contresens. On peut en théorie ralentir la circulation mais cette action est particulièrement difficile à organiser et n'en vaut pas la peine.

7.3.3 Empêcher la circulation venant de l'arrière, dans le même sens que le véhicule exceptionnel, de dépasser ou de contourner ce dernier

S'il n'y a qu'un VA et qu'il roule devant le convoi, ce cas ne s'applique pas :

- Il appartient aux autres usagers de la route d'évaluer la situation pour déterminer s'ils peuvent dépasser le transport. Comme ils le feraient pour dépasser un camion normal, une voiture ou un véhicule agricole ;
- La signalisation du TE leur indique qu'ils ont un véhicule exceptionnel devant eux.

Sur les autoroutes ou les routes ayant au moins deux bandes de circulation dans chaque sens, ou s'il y a plus d'un accompagnateur, il faut qu'au moins un accompagnateur roule à l'avant.

C'est surtout sur une route ayant plusieurs bandes de circulation dans chaque sens que le dépassement peut être problématique. Sur certains tronçons, le dépassement est permis. Sur d'autres, ou si un axe spécifique doit être suivi pour le franchissement d'un pont, le dépassement est interdit.

Pour empêcher le dépassement, le ou les VA roulant à l'arrière :

- Renforcent la signalisation :
 - Règlent la rampe lumineuse directionnelle sur un motif symétrique plus intense ;
 - Allument les quatre feux clignotants ;
 - Sortent le panneau C3 ou la lampe torche par la fenêtre et l'agitent de haut en bas pour enjoindre la circulation à ne plus dépasser.
- Ils se positionnent, à vitesse normale, à l'arrière du transport :
 - S'il n'y a qu'une bande de circulation, l'accompagnateur roule sur cette bande ;
 - S'il y a plusieurs bandes de circulation, il roule à peu près au milieu de ces bandes afin de gêner les usagers de la route qui voudraient dépasser ;
 - S'il y a plusieurs VA, ils peuvent rouler côte à côte.
- Si la circulation peut à nouveau dépasser, faites de la place et réglez la rampe lumineuse directionnelle en conséquence :
 - Si les usagers de la route sont bloqués derrière le transport depuis un certain temps, il est conseillé de les laisser passer. Les gens qui ont l'impression de perdre beaucoup de temps deviennent nerveux et risquent de tenter des manœuvres dangereuses. Tâchez d'éviter une telle situation.

7.4 Exemples détaillés

Les manœuvres que nous venons de voir sont les mouvements de base. Il arrive régulièrement qu'un transport doive effectuer une combinaison de ces mouvements, les divers VA doivent alors combiner plusieurs de ces techniques.

Coordonner l'application de ces techniques est la tâche du coordinateur de la circulation.

7.4.1 Franchir un pont au pas sur une route à 2x1 bande, le TE seul sur le pont

Ce schéma peut être appliqué pour toute situation où la circulation doit être arrêtée dans les deux sens. La circulation venant de l'arrière peut éventuellement être ralentie.

Pour ce mouvement, **deux VA au minimum** sont requis.

Tant la circulation à contresens que celle venant de l'arrière doivent être arrêtées.

Cette disposition s'applique à chaque manœuvre à effectuer sur une route principale avec interruption de la circulation dans les deux sens.

1

Avant le pont, on roule en formation normale.

Le VA 1 roule à l'avant du TE. Il avertit la circulation à contresens, éventuellement en agitant le panneau ou la lampe torche.

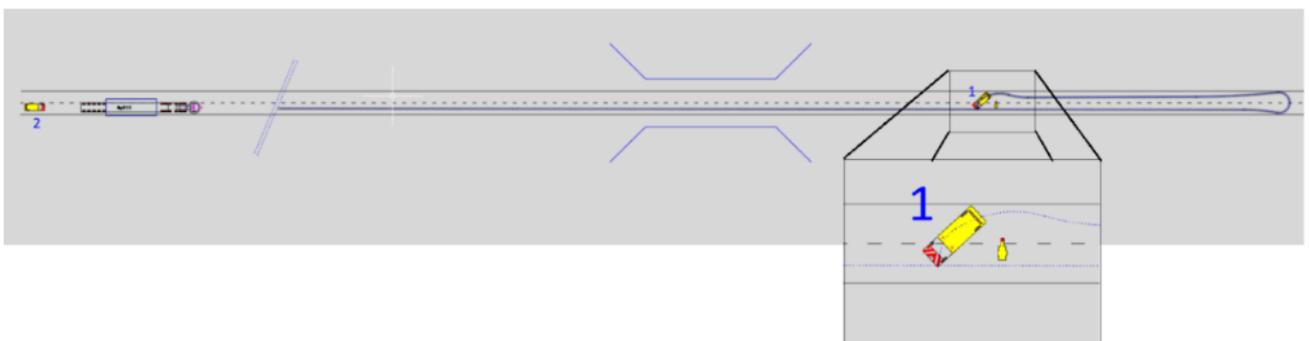
Le VA 2 roule à l'arrière du TE. Il a réglé sa rampe lumineuse directionnelle sur un motif symétrique ; les usagers de la route ne peuvent pas dépasser.

2

Le VA 1 prend de l'avance en vue d'arrêter la circulation à contresens de l'autre côté du pont.

Pour ce faire, le VA 1 se tourne devant la circulation à contresens et la prend en charge. Le transport exceptionnel doit rouler plus lentement pour laisser au VA 1 le temps de faire cette manœuvre. Le VA 2 reste derrière le transport afin d'empêcher le dépassement.

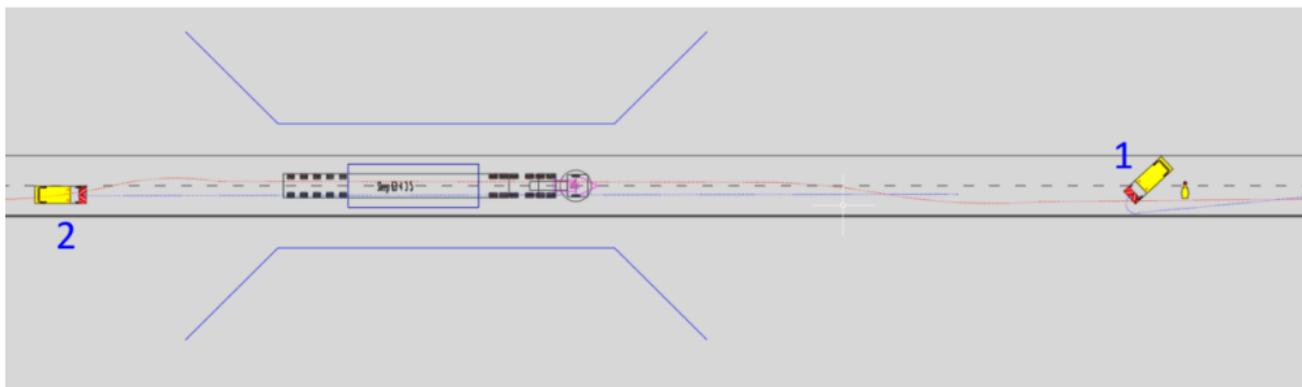
Les véhicules qui dépasseraient à partir de maintenant pourraient créer un danger. Tout cela doit être clairement indiqué par la communication.



3

Le VA 1 retient la circulation à l'arrêt et communique avec le reste du convoi. Le VA 2 retient la circulation derrière le convoi.

Le TE peut maintenant franchir le pont en passant au pas en son milieu.



4

Le TE a franchi le pont.

Le VA 1 reprend sa position à l'avant du convoi et rétablit une distance adéquate entre lui-même et le TE.

Variantes

Si un 3^{ième} VA est présent, il peut partir plus tôt à l'avant du convoi et se préparer à arrêter la circulation à contresens.

Il peut donc retenir la circulation jusqu'à ce que le TE soit passé.

Remarques

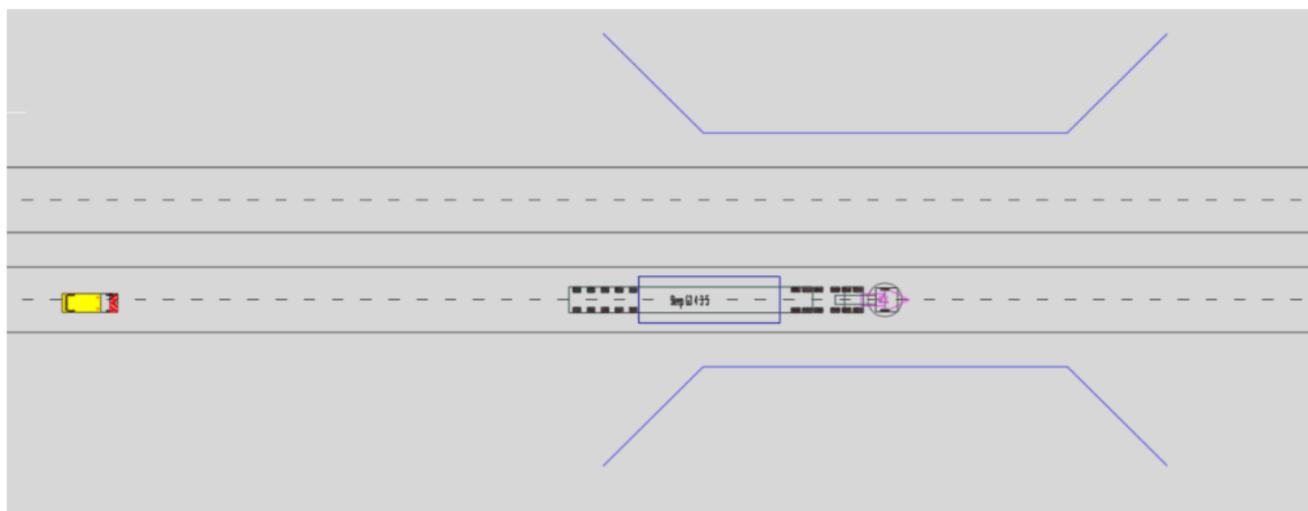
Le VA 1 ne peut pas rouler à contresens de la circulation, franchir une ligne blanche continue, rouler plus vite qu'autorisé, etc.

Le VA 1 essaie de se positionner à un endroit bien visible, donc pas juste après un virage. Il convient de tenir compte des rues transversales et des établissements Horeca, d'où des véhicules peuvent démarrer.

Tout cela s'applique aussi au VA 3.

7.4.2 Franchir un pont au pas sur une route à 2x2 bandes sur sa propre voie, le TE seul sur le pont dans le sens de circulation concerné

Il s'agit ici « simplement » de ralentir ou d'arrêter la circulation venant de l'arrière.



- Le VA règle la rampe lumineuse sur un motif symétrique (ne plus dépasser) ;

- Il en augmente l'intensité et allume ses quatre feux clignotants ;
- Le VA se positionne au milieu des bandes de circulation ; l'accompagnateur utilise le panneau C3 ou la lampe torche pour ralentir la circulation ;
- Le VA ralentit graduellement jusqu'à l'arrêt.

S'il y a deux VA, ils roulent tous les deux à l'arrière de manière à bloquer chacun une bande de circulation.

Si l'on veut réduire la vitesse très progressivement, il faut prévoir assez bien de distance. Du coup, la circulation venant d'un site le long de la route ou d'une rue transversale peut se retrouver entre le VA et le TE.

Souvent, on rencontre des feux de signalisation. Vous pouvez prendre la circulation en charge juste après les feux de signalisation et laisser la file de voitures rouler lentement jusqu'à ce que le transport soit passé.

Si la vitesse maximale est de 90 km/h, les accompagnateurs peuvent arrêter eux-mêmes la circulation.

Sur les routes où une vitesse supérieure est permise, l'assistance de la police est indispensable pour arrêter la circulation.

Voici comment faire une estimation des distances nécessaires :

Divisez la vitesse en km/h par 3,6. Vous obtenez ainsi la vitesse en m/s.

Par exemple, 90 km/h = 25 m/s.

Donc si un TE doit franchir un pont d'une longueur de 200 m à 5 km/h (1,4 m/s), il lui faudra environ 143 s, soit 2 min 23 s.

Sur ce temps, la circulation qui roule à 25 m/s parcourt 3,58 km.

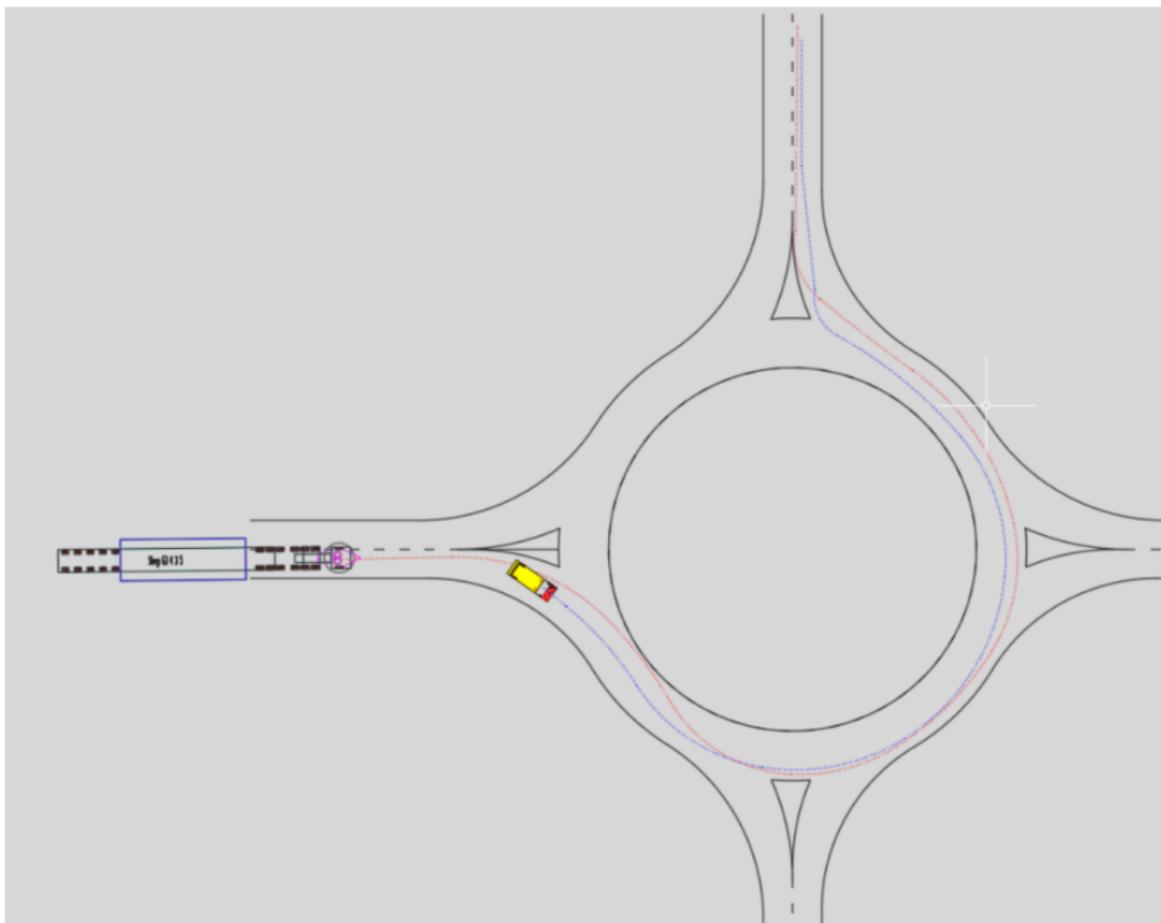
Autrement dit, si vous fermez une route pendant environ 5 min, les véhicules qui se trouvent jusqu'à 7,5 km derrière vous finiront par se retrouver dans la file créée.

7.4.3 Accompagnement simple dans un rond-point

7.4.3.1 Un accompagnateur ; rond-point à une bande de circulation

- L'accompagnateur attend avant le rond-point afin de réduire la distance entre le TE et le VA ;
- Il avertit les autres usagers de la route qu'un TE va arriver (ce qui est impossible s'il est déjà dans le rond-point ou s'il l'a passé) ;
- L'accompagnateur s'engage dans le rond-point (en respectant les règles de priorité) et tâche d'empêcher les autres usagers de la route de s'insérer entre le VA et le TE :
 - Si, quand il s'engage dans le rond-point, le TE gêne la circulation à contresens, l'accompagnateur doit descendre de son véhicule, retenir la circulation dans le rond-point, puis continuer la route à bord du VA.
- L'accompagnateur prend un peu d'avance et roule jusqu'à la branche du rond-point où le transport sortira ;
 - Si, en sortant du rond-point, le TE gêne la circulation à contresens, l'accompagnateur avertit la circulation à une certaine distance au-delà du rond-point (deux à trois fois la longueur du transport).
- Le convoi poursuit sa route normalement.

Un deuxième accompagnateur peut rester à l'arrière du transport. Il peut ainsi empêcher les autres usagers de la route de s'approcher trop près du TE et d'avoir des problèmes en raison du déportement de celui-ci.



7.4.3.2 Un accompagnateur ; rond-point à deux bandes de circulation

Il est relativement facile pour un VE de passer dans un rond-point à deux bandes de circulation s'il dispose des deux bandes.

Le problème avec les ronds-points à deux bandes de circulation est que les routes qui s'y raccordent sont souvent à deux bandes de circulation dans chaque sens (le VA roule à l'arrière) mais aussi à une bande de circulation dans chaque sens (le VA roule à l'avant).

- Si votre route avant et après le rond-point n'a qu'une bande de circulation dans chaque sens, le VA reste à l'avant, comme dans le cas d'un rond-point à une bande de circulation ;
- Si vous passez d'une bande de circulation par sens avant le rond-point à deux bandes de circulation après le rond-point, le VA reste à l'avant dans le rond-point. Une fois passé le rond-point, où il y a de l'espace, le TE peut dépasser le VA afin que celui-ci se retrouve à l'arrière ;
- Si vous passez de deux bandes de circulation par sens avant le rond-point à une bande de circulation après le rond-point, le VA dépasse le TE avant le rond-point ;
- Si votre route avant et après le rond-point a deux bandes de circulation dans chaque sens, le VA reste à l'arrière.

7.4.4 Aborder un rond-point à contresens

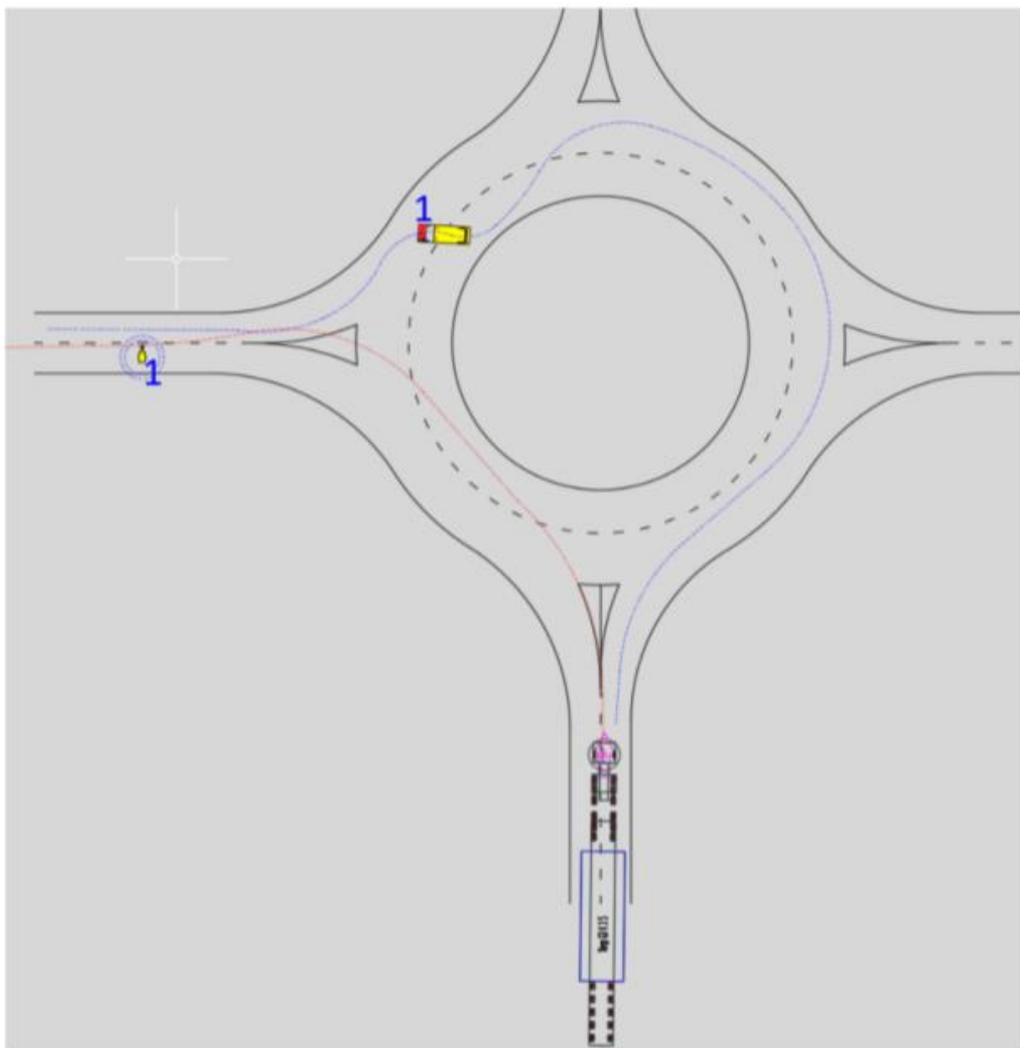
Parfois, un TE entre dans un rond-point à contresens de la circulation. Par exemple, s'il doit parcourir les $\frac{3}{4}$ du rond-point (donc tourner à gauche), il peut être plus simple d'en parcourir $\frac{1}{4}$ à contresens. Par ailleurs, certains ronds-points n'ont pas été aménagés bien au milieu des routes. Ils ont donc toujours un « côté facile » et un « côté difficile ». Dans ce cas aussi, il peut être utile d'aborder le rond-point à contresens.

L'opération consistant à rouler à contresens de la circulation doit toujours être mentionnée explicitement dans l'autorisation (mais pas dans les autorisations pour réseau).

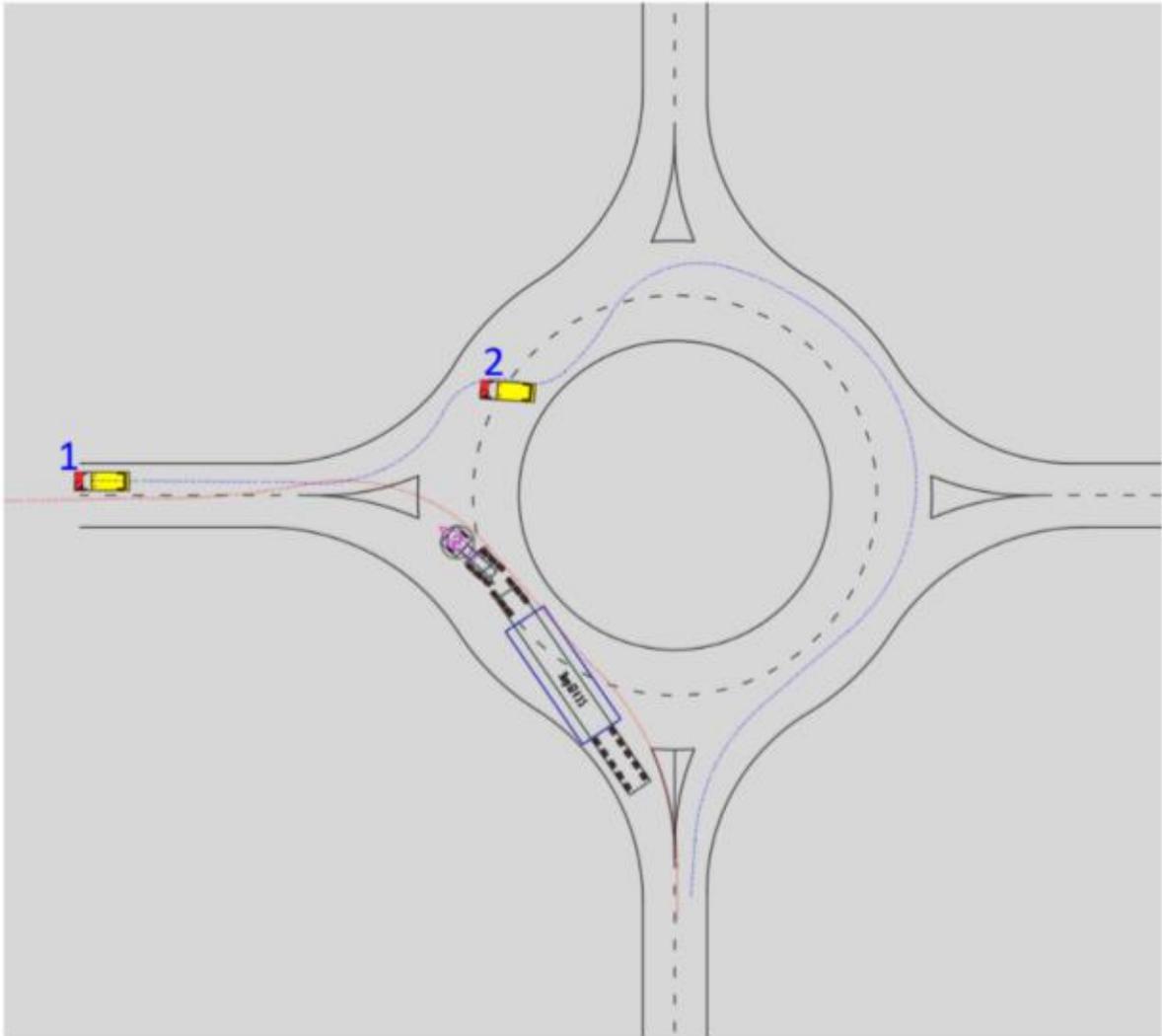
Pour cette opération, au moins deux VA sont nécessaires.

Le VA 1 à l'avant du TE et le VA 2 à l'arrière du TE.

- Le VA 1 prend de l'avance et entre dans le rond-point de façon réglementaire et avec sa signalisation en intensité maximale ;
- Avant la branche du rond-point où le TE arrivera, le VA 1 bloque la voie ET l'accompagnateur sort de son véhicule pour se rendre sur cette branche du rond-point, où il arrête la circulation ;
 - Il explique aux usagers de la route qu'ils doivent attendre que le transport soit passé.
- Ce n'est qu'alors que le TE peut aborder le rond-point à contresens ;
- Le VA 2 reste à l'arrière du TE afin d'empêcher les autres usagers de la route de le dépasser pendant qu'il attend.



- Le TE franchit le rond-point à contresens ;
- L'accompagnateur 1 retourne à son véhicule et reprend sa place à l'avant du convoi ;
- Le TE le suit ;
- Le VA 2 franchit le rond-point et prend la place du VA 1 ;
- Le VA 2 suit le TE.



Nous venons de voir la variante la plus simple de cette manœuvre.

Parfois, un TE doit passer devant une branche d'un rond-point sans l'emprunter. Le VE roule ici du sud à l'ouest. Il peut y avoir une branche au sud-ouest. Cette branche doit aussi être bloquée. Dans ce cas, les deux VA viennent se positionner pour rouler à l'avant. Le VA 2 va jusqu'à la branche au sud-ouest, tourne là et y retient la circulation.

La suite est semblable.

Cette procédure ne peut être accomplie que si le TE ne rencontre pas de problème dans le rond-point et que la circulation normale derrière le VA ne court aucun risque du fait de la manœuvre.

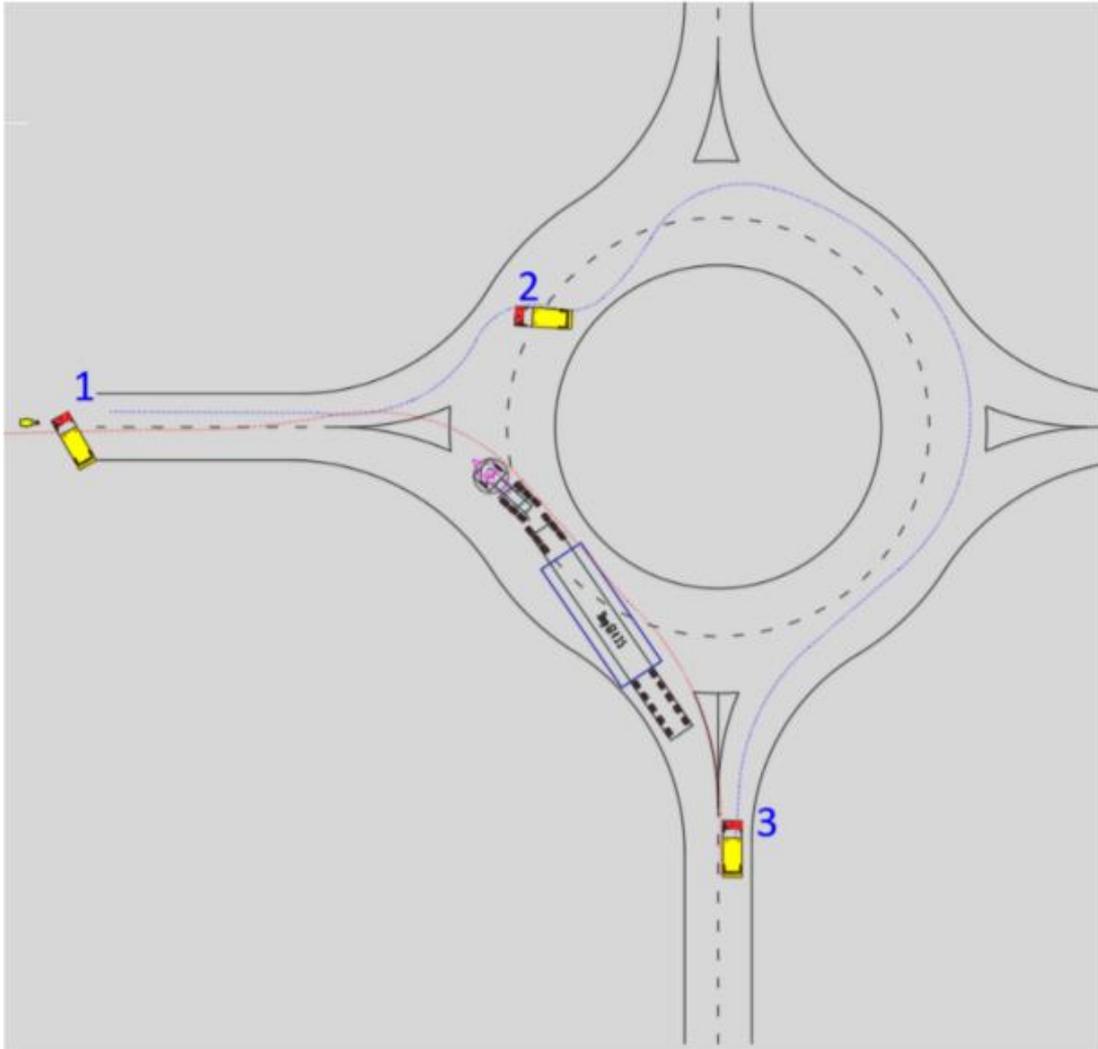
L'accompagnateur 1 descend de son véhicule et se positionne un peu plus loin. Cette méthode n'est pas idéale. S'il y a des « gens difficiles » parmi les autres usagers de la route, les choses risquent de ne pas si bien se passer.

Avec trois accompagnateurs

Cette manœuvre peut également s'effectuer avec trois accompagnateurs.

Le VA 1 et le VA 2 roulent à l'avant ; le VA 3 roule à l'arrière.

- Le VA 1 roule dans le rond-point afin de bloquer la circulation de la branche où doit arriver le TE ;
- Le VA 2 roule dans le rond-point afin de bloquer la circulation dans celui-ci (comme avec deux accompagnateurs) ;
- Le VA 3 reste à l'arrière ;
- Quand tout cela est assuré, le TE peut aborder le rond-point à contresens ;



- Juste avant que le TE ne sorte du rond-point, les VA 1 et 2 peuvent reprendre leur place à l'avant du TE ;
- Le VA 3 peut prendre la place du VA 2, puis commencer à suivre le TE.

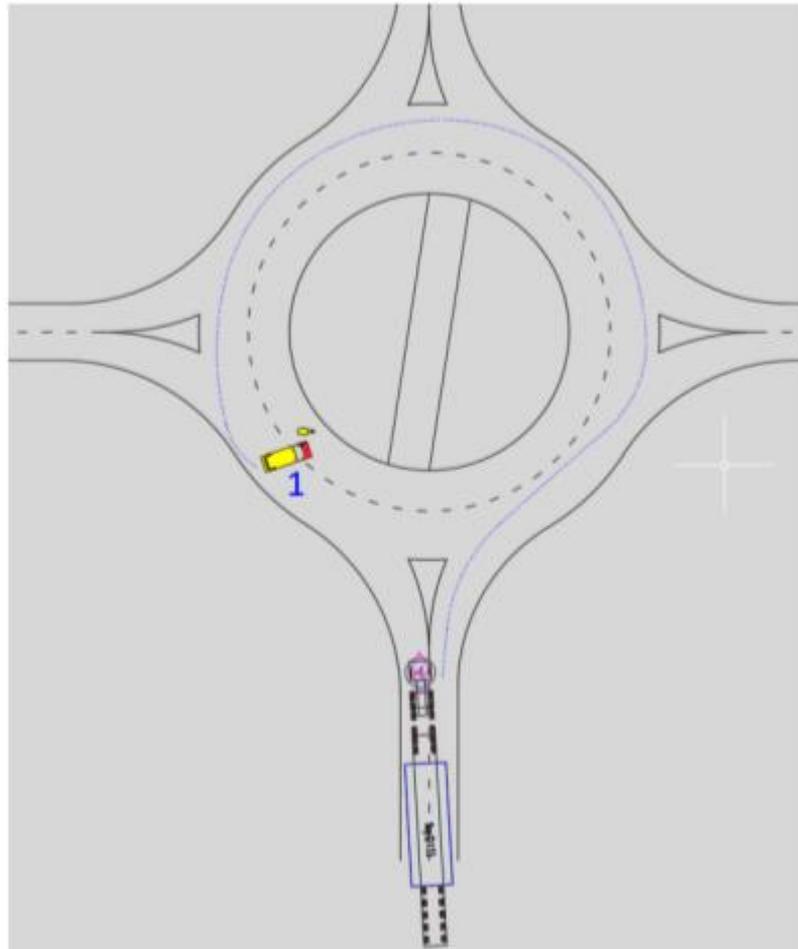
Si le rond-point a une branche sud-ouest, le VA 1 peut fermer cette branche, puis le VA 2 bloque le rond-point avec le véhicule, et l'accompagnateur se positionne sur la branche ouest.

7.4.5 Traversée d'un rond-point

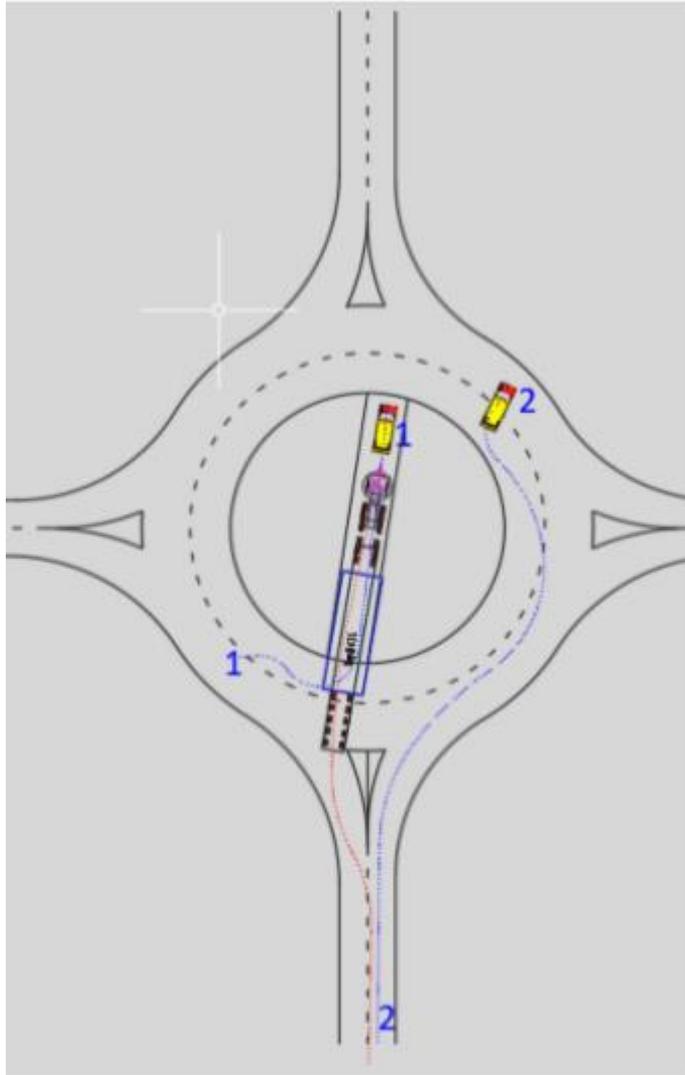
L'aménagement de la traversée d'un rond-point oblige normalement le véhicule à s'engager dans le rond-point depuis les bandes à contresens de la circulation. De cette façon, il peut directement traverser le rond-point pour se retrouver de l'autre côté dans le bon sens de circulation.

Deux VA

- Le VA 1 roule à l'avant du convoi et le VA 2 à l'arrière ;
- Le VA 1 s'engage dans le rond-point et arrête la circulation avant la branche d'où le TE arrivera (ici la branche sud) ;
- Le TE se met à rouler à gauche en direction de la traversée ;
- Le VA 2 protège le TE par l'arrière (mais reste sur sa propre bande de circulation).



- Le VA 1 s'engage sur la traversée juste avant le TE et attend que le VA 2 vienne y bloquer la circulation ;
- Le VA 2 s'engage sur le rond-point depuis le côté et bloque la circulation avant le débouché de la traversée.

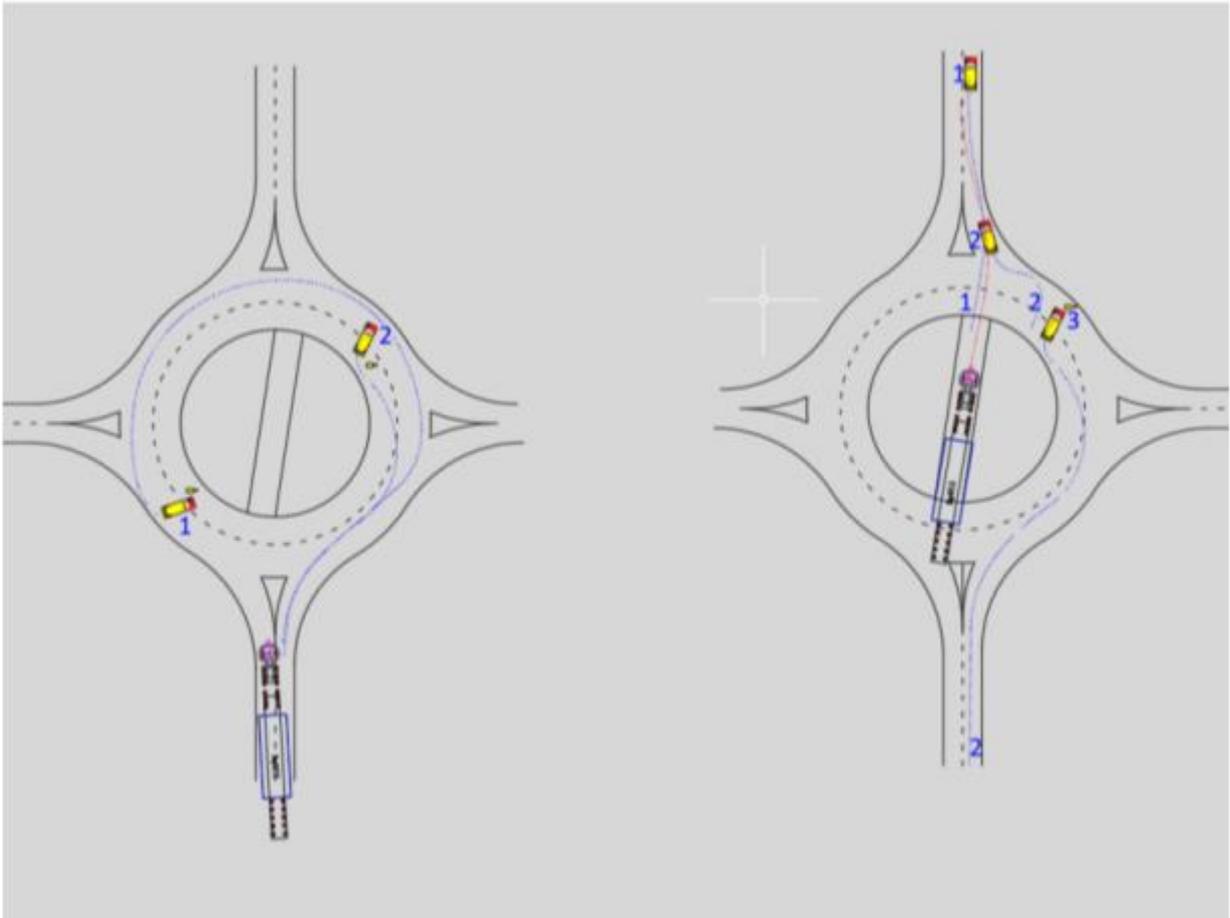


- Le VA 1 et le TE sortent de la traversée et suivent la route ;
- Le VA 2 les rejoint par l'arrière.

Trois VA

S'il y a trois VA, deux roulent à l'avant (VA 1 et VA 2) et un à l'arrière (VA 3).

- Le VA 1 fait de même que s'il y avait deux véhicules ;
- Le VA 2 bloque immédiatement la circulation à hauteur du débouché de la traversée (cf. mouvements du VA 2 à la fin dans le cas de la traversée avec deux VA) ;
- Le VA 3 reste à l'arrière ;
- Le VA 1 s'arrête juste avant la traversée afin d'y bloquer la circulation et de permettre ainsi au TE de rouler à contresens jusqu'à la traversée. Le VA 1 passe sur la traversée avant le TE et peut tout de suite continuer vers la route afin d'y avertir la circulation à contresens ;
- Le TE attend à la fin de la traversée et le VA 3 vient prendre la place du VA 2 ;
- Le VA 2 roule devant le TE et ce dernier le suit ;
- Le VA 3 ferme la marche.



=> Une bonne coordination est indispensable pour ces mouvements. Si l'un des accompagnateurs ou le chauffeur du TE n'accomplit pas sa tâche correctement, les autres usagers de la route risquent de se retrouver nez à nez avec le TE.

Cela risque aussi de modifier l'ordre du convoi, ce qui causera des problèmes.

Un rond-point avec traversée est idéal pour passer de deux accompagnateurs à l'avant à deux accompagnateurs à l'arrière, pour autant que ce positionnement soit utile plus loin sur l'itinéraire.

7.4.6 Rouler à contresens sur les routes ayant au moins deux bandes de circulation dans chaque sens

C'est là une des manœuvres les plus complexes à réaliser par les accompagnateurs. La difficulté réside dans la combinaison des différentes indications que les accompagnateurs doivent donner. Ces indications doivent se donner à différents **endroits qui souvent ne sont pas visibles entre eux**. Une bonne coordination est donc indispensable. C'est la tâche du coordinateur de la circulation. Néanmoins, tout accompagnateur doit connaître la totalité du processus pour pouvoir réaliser son travail correctement.

Le scénario prévoit que le TE va parcourir tout un tronçon de route à contresens de la circulation. Cela peut être nécessaire s'il faut passer un pont, par exemple, mais aussi en cas de travaux de voirie lorsque les bandes de circulation du sens de la marche sont trop étroites.



7.4.6.1 La base

Cette manœuvre doit s'effectuer avec au minimum deux accompagnateurs. En fonction de la route, des bandes de circulation, des carrefours, etc., plusieurs véhicules sont recommandés ou indispensables.

1. Le convoi démarre toujours en formation normale. Un véhicule à l'avant, un ou plusieurs véhicules à l'arrière ;
2. Un ou plusieurs VA (VA 1) partent en avant afin d'aller arrêter la circulation à contresens :
 - En fonction de la distance, de la complexité, des feux de signalisation, etc. à gérer par le VA 1, le TE peut continuer à rouler ou doit attendre à un endroit sûr ;
 - Le VA 1 effectue une manœuvre réglementaire pour se tourner et peut alors prendre position en préparation du point suivant.
3. Le VA 1 arrête la circulation à contresens. Il peut communiquer la description du dernier véhicule à être passé. Lorsque le dernier véhicule roulant dans ce sens est passé à hauteur du TE, cette bande de circulation est vide et le TE peut s'y engager en toute sécurité :
 - Si cet arrêt de la circulation à contresens s'effectue sur une longue distance, un véhicule du convoi peut accompagner le TE pour bien s'assurer que la bande de circulation est vide.
4. Au point de départ, le VA 2 arrête la circulation qui doit l'être afin que le TE puisse rouler à contresens en toute sécurité. **Le VA 2 doit suivre la route normale et ne peut donc plus rouler derrière le TE** (ce qui serait d'ailleurs inutile). Ensuite, le VA 2 roule jusqu'à l'endroit où le TE revient dans le sens de circulation normal ;
5. Le VA 1 et le VA 2 veillent ensemble à ce que le TE se replace dans le sens de circulation normal, et reprennent leur place dans le convoi.

Variantes

Les variantes consistent, tant au début qu'à la fin, à effectuer le passage à l'autre sens de circulation au niveau d'un carrefour (régulé ou non par des feux de signalisation), d'une traversée ou par-dessus un marquage.

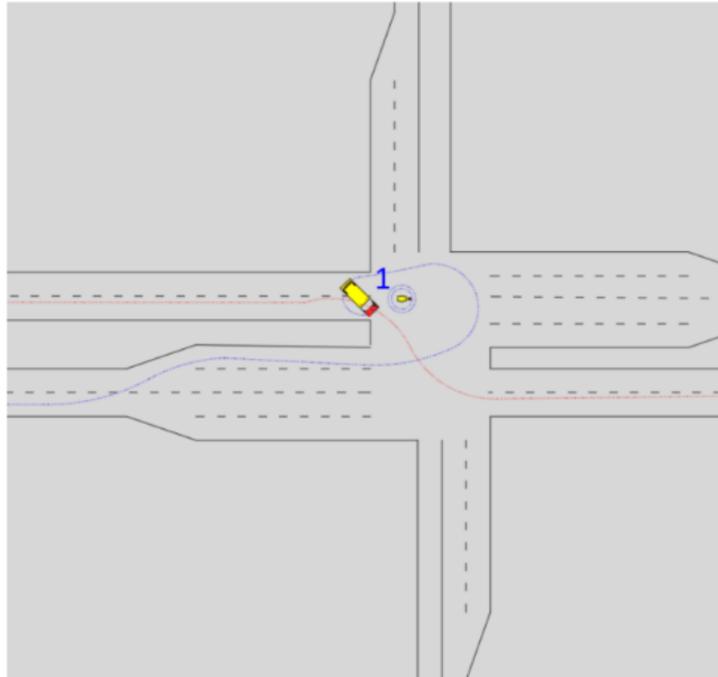
À hauteur d'une traversée, par exemple, il est parfois nécessaire de déplacer une glissière de sécurité.

7.4.6.2 Retenir la circulation à contresens à hauteur d'un carrefour à feux tricolores

Le VA 1 roule jusqu'au carrefour, tourne face à la circulation à contresens et la bloque à cet endroit en se positionnant sur la route.

- Quand le VA 1 quitte le convoi et jusqu'au moment où il commence à activer une signalisation, les flèches directionnelles et les gyrophares sont éteints ;
- Le VA 1 ne peut se placer sur les bandes de circulation que lorsque toutes les branches du carrefour sont au rouge ;
 - Le VA 1 arrive par la route normale et se tient prêt à tourner à gauche avec les autres usagers de la route. Il s'engage dans la branche à bloquer du côté le plus à droite et attend que le carrefour soit entièrement passé au rouge ;

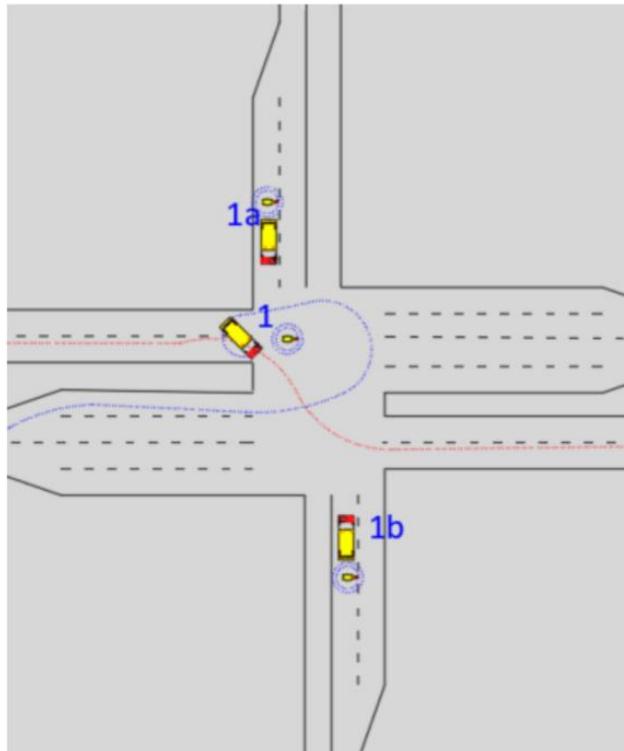
- Il place ensuite le véhicule en travers des bandes de circulation.
- L'accompagnateur sort du véhicule et, sur le carrefour, utilise le panneau C3 ou la lampe torche pour signaler aux usagers qu'ils ne peuvent plus passer ;
- Le VA 1 peut, lorsque le TE arrive, reprendre sa place à l'avant du convoi en passant juste devant le TE :
 - Ce mouvement n'est pas totalement réglementaire mais s'effectue avec la circulation à l'arrêt ;
 - Le VA 2 doit alors reprendre la mise à l'arrêt du carrefour ;
 - Si plusieurs accompagnateurs participent à la manœuvre, seul un VA doit démarrer, car les autres ont une place à l'arrière du convoi.



Variantes

En fonction de la structure du carrefour (p. ex. contournement), il est parfois impossible pour un seul accompagnateur de gérer l'ensemble du carrefour.

On peut également adopter la configuration suivante :



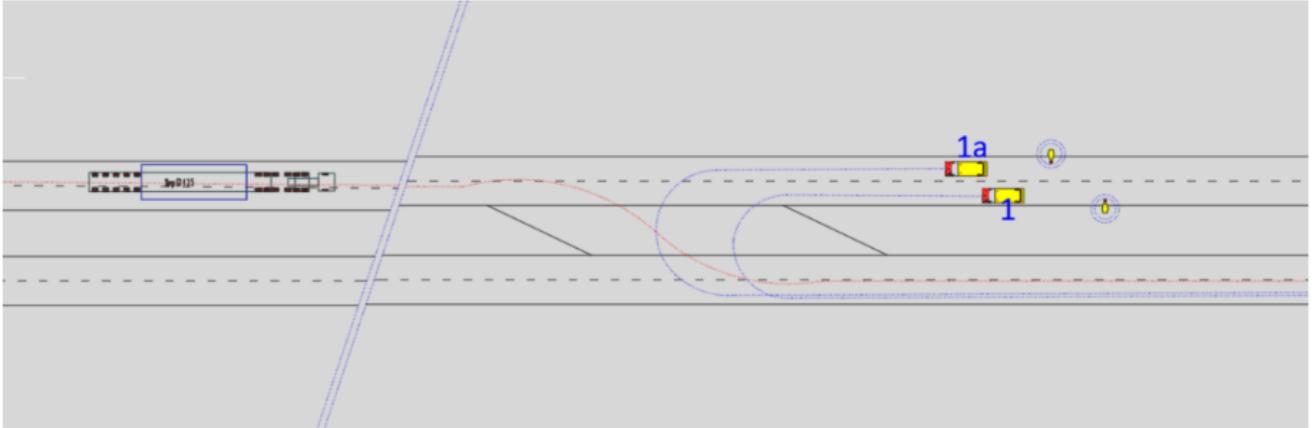
- Le VA 1a et le VA 1b viennent aider en bloquant les branches latérales du carrefour. De cette façon, il est possible de laisser rouler les usagers de la route qui ne doivent pas aller vers l'ouest. La file créée est ainsi moins longue ;
- Le VA 1a et le VA 1b doivent eux aussi attendre que le carrefour soit au rouge pour arrêter la circulation ;
- Le VA 1a et le VA 1b rejoindront le convoi à la fin en se positionnant à l'arrière.

Rond-point :

- Ce cas est similaire à celui du rond-point à contresens (voir 7.4.4) ;
- Étant donné que ce mouvement dure souvent assez longtemps, il est conseillé de l'effectuer à l'aide de plusieurs accompagnateurs.

Traversée :

- Le VA 1 et éventuellement le VA 1a bloquent les deux bandes de circulation. Le VA 1 et le VA 1a passent sur la traversée juste avant le transport de manière à en sortir également avant lui ;
- Attention : une traversée doit souvent être ouverte puis fermée. Si cette intervention est relativement compliquée, il arrive que les accompagnateurs ne puissent pas s'en charger eux-mêmes ;
- **Il est toujours préférable, plus sûr et plus facile d'arrêter la circulation à la hauteur de feux de signalisation.** Ceci est plutôt une solution d'urgence.

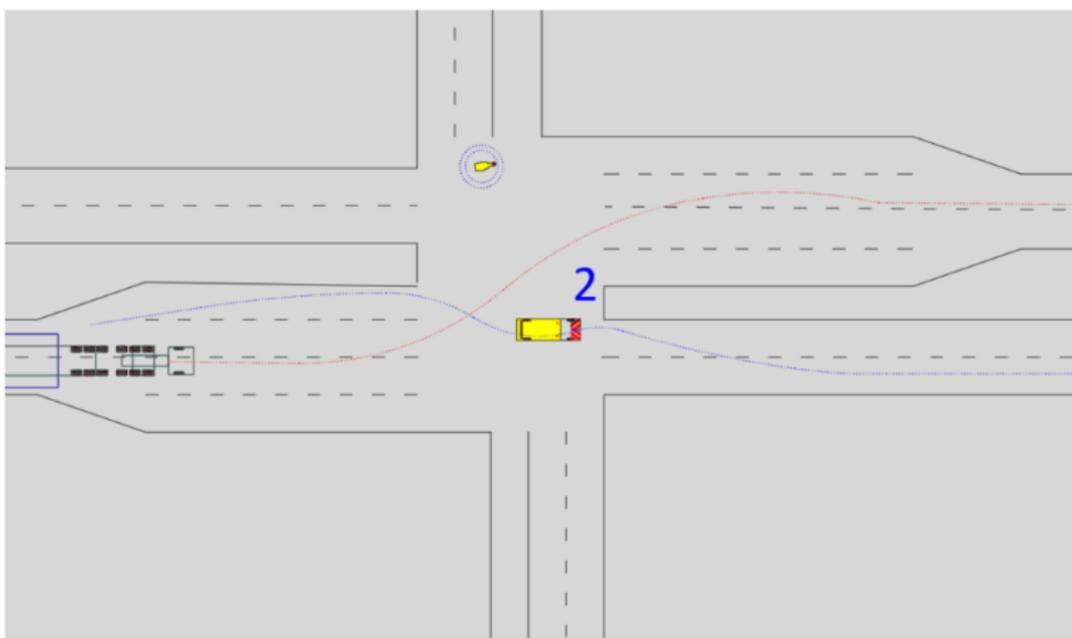


7.4.6.3 Faire rouler le TE à contresens à hauteur d'un carrefour à feux tricolores

Le VA 1 est censé s'être déjà déplacé pour arrêter la circulation à contresens comme décrit au point 7.4.6.2.

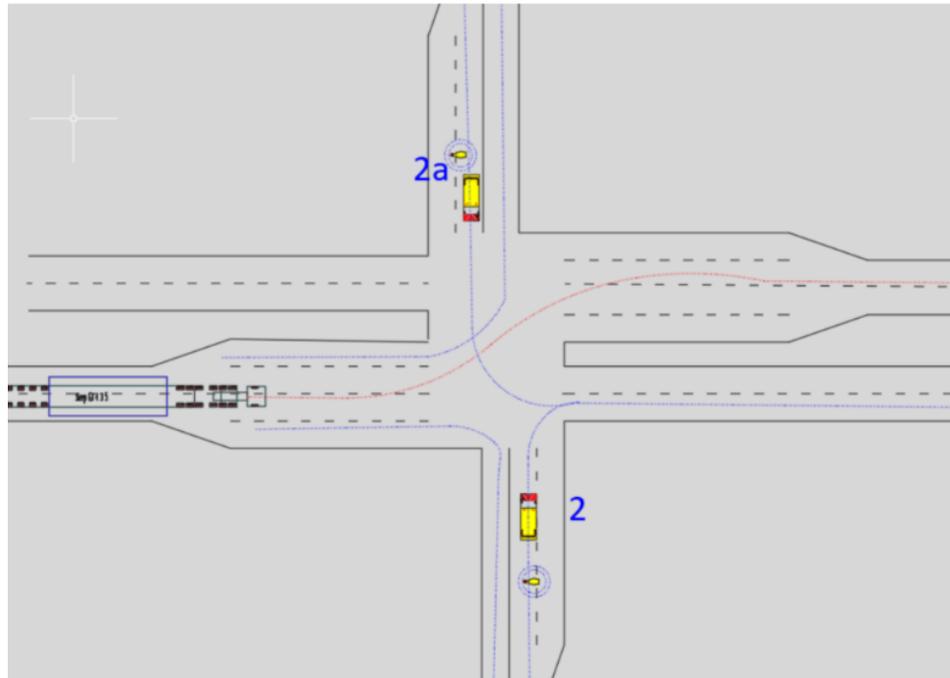
Cette manœuvre ne peut être entamée que si l'on est sûr qu'il n'y a plus de véhicules en mouvement sur le segment que le TE va parcourir à contresens.

- Une fois que toutes les branches du carrefour sont au rouge, le VA 2 s'y engage et arrête la circulation. :
 - La branche à prendre par le TE est vide. Elle ne doit pas être protégée ;
 - La circulation des branches latérales qui tourne à droite doit être arrêtée :
 - En fonction du carrefour, soit cette opération peut être effectuée par un accompagnateur, soit un accompagnateur par branche est nécessaire ;
 - En fonction de la route, de la facilité avec laquelle le TE peut rouler à contresens, etc., il est nécessaire ou pas que l'accompagnateur roule à l'arrière.
- C'est donc surtout la circulation des branches latérales tournant à gauche ou continuant tout droit qui est concernée. La circulation tournant à droite ne pose normalement pas de problème. Laissez-la s'écouler afin que la file soit la plus courte possible ;
- Le TE passe au vert et roule vers la direction à contresens ;
- L'accompagnateur remonte dans son véhicule et, sur la bande de circulation normale, roule jusqu'à l'endroit où le TE revient au sens de circulation normal.



Variantes

En fonction de la forme du carrefour, plusieurs VA peuvent s'avérer nécessaires.



7.4.6.4 Faire rouler le TE à contresens à hauteur d'une traversée

Le VA 1 est censé s'être déjà déplacé pour arrêter la circulation à contresens. On ne peut commencer la manœuvre que lorsque le VA 1 a signalé que la bande de circulation était vide et qu'on a vu passer le dernier véhicule.

Le VA 2 roule derrière le TE et fait ralentir la circulation jusqu'à l'arrêt.

Le TE peut ensuite effectuer la traversée.

Variantes

En fonction de la route, de la vitesse, de la visibilité et de la densité de la circulation, il peut être recommandé d'utiliser plusieurs véhicules pour arrêter la circulation venant de l'arrière.

7.4.7 Protéger un TE à l'arrêt

Un TE peut se trouver à l'arrêt pour diverses raisons :

- Lors de manœuvres comme au point 7.4.6, où il faut attendre qu'un tronçon de route soit totalement vide ;
- Pour permettre au chauffeur de prendre son temps de repos, il arrive que le TE ne puisse pas stationner tout à fait en dehors des bandes de circulation ;
- Contrôle du chargement ;
- Panne ;
- Autres raisons.

Dans de tels cas, il est également indispensable que le TE soit bien signalé et que les autres usagers de la route puissent bien évaluer la situation, afin de pouvoir passer en toute sécurité.

Si vous avez le choix, cherchez un endroit où le TE :

- Peut stationner au maximum en dehors des bandes de circulation (bande d'arrêt d'urgence spécialement large, absence de glissière de sécurité, parking, etc.) ;
- Où la visibilité est bonne pour la circulation venant de l'arrière (donc pas dans un virage ni juste après) ;
- Où la vitesse est la plus basse ;
- Positionnez au moins un VA à bonne distance de l'arrière du TE, le plus à droite possible sur la bande latérale durcie :
 - La distance minimale est de 50 m et doit augmenter en proportion de la vitesse.
- Tous les feux et la signalisation du TE doivent fonctionner ;
- Tous les feux et la signalisation du VA doivent fonctionner, avec la rampe lumineuse affichant un motif vers la gauche (le dépassement du TE est autorisé par la gauche) ;
- Au moins deux personnes mettent en place les cônes et les feux d'avertissement :
 - Une personne avertit les usagers à l'aide du panneau ou de la lampe torche ;
 - Les autres personnes disposent les cônes. Faites cela face à la circulation de manière à voir le danger arriver.
- La file de cônes commence et se termine par un panneau A51 ; les cônes sont espacés de 10 m à 15 m. Utilisez de façon optimale les 10 cônes dont vous disposez ;
- La file de cônes commence à l'avant du TE et suit un axe qui se trouve hors de la largeur maximale du TE. À partir de l'arrière du TE, la file de cônes va vers le côté avant gauche du VA qui stationne à l'arrière du TE :
 - Si cela est possible, laissez une largeur permettant à la circulation normale de longer ce dispositif ;
 - Si cela n'est pas possible, gardez une largeur ouverte et réglez la circulation en alternance.



7.5 À retenir

- La base légale qui permet aux accompagnateurs de TE de régler la circulation ;
- Les choses qu'ils peuvent signaler ;
- Les choses qu'ils ne peuvent absolument pas faire ;
- Être capable d'appliquer ces principes à des exemples pratiques.

8 Attitude de l'accompagnateur

8.1 Point de vue des autres usagers de la route

Tout usager de la route est censé connaître et suivre le Code de la route. Il est également tenu d'observer la prudence et la prévoyance nécessaires.

Cela dit, on peut supposer que l'usager de la route applique cette prudence et cette prévoyance en fonction de la situation dans laquelle il se trouve. Sur une autoroute, on ne s'attend pas à rencontrer des enfants occupés à jouer. En revanche, dans une rue réservée au jeu, on a de fortes chances de voir un enfant courir après un ballon.

De la même manière, on peut supposer qu'un usager de la route peut (et doit) s'attendre à croiser un camion. Mais on ne peut pas supposer que cet usager de la route soit prêt à rencontrer un camion qui occupe une bande de circulation et demie.

Un grand nombre **d'usagers de la route ne sont pas du tout habitués aux TE** et encore moins aux indications données par un accompagnateur.

Les usagers de la route ne savent pas nécessairement ce que l'on attend d'eux. Pourquoi un véhicule apparaîtrait-il subitement au milieu ou du mauvais côté de la chaussée ? Plus encore la nuit, les gens ont besoin de comprendre précisément ce qu'ils voient. Une signalisation efficace du véhicule est donc primordiale.

Des indications données depuis la voiture conviennent lorsque des consignes comme « ralentir », « ne pas dépasser », etc. sont suffisantes pour assurer la sécurité du transport.

L'accompagnateur a attiré l'attention, les gens sont attentifs et, si la distance entre l'accompagnateur et le TE est correcte, tout est bien clair.

Quand un autre usager de la route doit s'arrêter et attendre le transport, l'accompagnateur doit **descendre de son véhicule et lui donner une brève explication** sur ce qu'on attend de lui, surtout s'il s'agit de la première voiture à s'arrêter. Si possible, faites-en autant avec tous les véhicules suivants. Toutefois, dès qu'un premier véhicule s'est arrêté et a mis ses feux clignotants, les autres feront de même.

Expliquez brièvement aux usagers qu'un TE va arriver, qu'ils doivent attendre un peu (donnez une estimation réaliste) et qu'ils pourront poursuivre leur route après le passage du transport.

Malheureusement, vous rencontrerez des gens qui sont ivres, qui roulent dangereusement, etc. Ne risquez votre vie en aucun cas ! Si des gens ignorent votre signal « Stop », laissez-les continuer mais avertissez votre transport. Une telle attitude finira tôt ou tard par se retourner contre eux.

Il y a des gens qui sont « dans un mauvais jour », qui ont reçu de mauvaises nouvelles, etc. Ceux-là aussi risquent de montrer un comportement imprévisible ou bizarre.

Ne le prenez pas personnellement si on vous fait des remarques ou qu'on ignore vos indications. De tels comportements en disent long sur ceux qui les affichent.

Et les autres usagers de la route méritent de recevoir des indications normales et utiles.

8.2 Première impression

Il y a un monde de différence entre un accompagnateur en short et tongs, cigarette à la bouche, qui hurle en agitant une lampe torche (pas nécessairement tout cela ensemble) et un accompagnateur portant une tenue de sécurité impeccable qui, avec calme mais assurance, vous explique qu'un transport exceptionnel arrive et qu'il faudra un peu patienter.

Dans le premier cas, les gens considèrent l'accompagnateur comme un « fou échappé de l'asile » dont ils veulent se libérer au plus vite.

Dans le second cas, la majorité des gens font confiance à l'accompagnateur et suivent ses recommandations.

8.3 À retenir

- Le comportement d'un accompagnateur se reflète dans celui des usagers de la route. Tâchez de :
- Rester calme ;
- Porter une tenue impeccable ;
- Donner des indications claires.
- Il y a toujours une minorité de personnes qui se comporteront mal :
- Laissez-les poursuivre leur route. Avertissez votre transport et attendez que le danger s'éloigne ;
- Corriger et sanctionner est le travail de la police, pas celui des accompagnateurs.

9 Règlement sur la circulation et conditions techniques appliqués aux accompagnateurs de transport exceptionnel

9.1 Code de la route

L'accompagnateur doit avoir une bonne connaissance du code de la route. Pour ce faire, la meilleure référence est constituée par les connaissances théoriques à étudier pour le permis de conduire B.

En principe, vous possédez déjà ces connaissances, puisqu'un accompagnateur est titulaire d'un permis de conduire. Pour ceux qui veulent rafraîchir leurs connaissances ou les pratiquer :

[La référence en ligne du code de la route | Code de la route \(code-de-la-route.be\)](#)

9.2 Conditions techniques

Ces conditions figurent en particulier à l'article 32bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Cet article décrit les dimensions et les masses autorisées pour les véhicules.

Ces limites sont très importantes, car tout ce qui est plus grand ou plus lourd qu'autorisé par l'article 32bis, éventuellement en combinaison avec des éléments du Code de la route, peut uniquement rouler en tenant compte de la réglementation des TE.

Cet article est particulièrement compliqué et il ne peut pas être expliqué à 100 % de façon correcte et compréhensible.

Dans le résumé ci-dessous, nous avons notamment omis les suspensions mécaniques.

9.2.1 Concepts importants

Pour la mesure de la longueur et de la largeur, les éléments suivants ne doivent pas être pris en considération :

- Les sceaux de la douane ;
- Les dispositifs de fixation de bâche ;
- Les rampes d'accès, plateformes élévatrices à condition qu'elles ne dépassent pas de plus de 300 mm.
- L'inflexion du flanc du pneumatique ;
- Les dispositifs d'essuie-glaces et de lave-glaces ;
- Les marques d'immatriculation avant et arrière ;
- Les protections en caoutchouc.

Pour avoir une description exacte : art. 32bis, points 1.2.2.1 et 1.2.2.2.

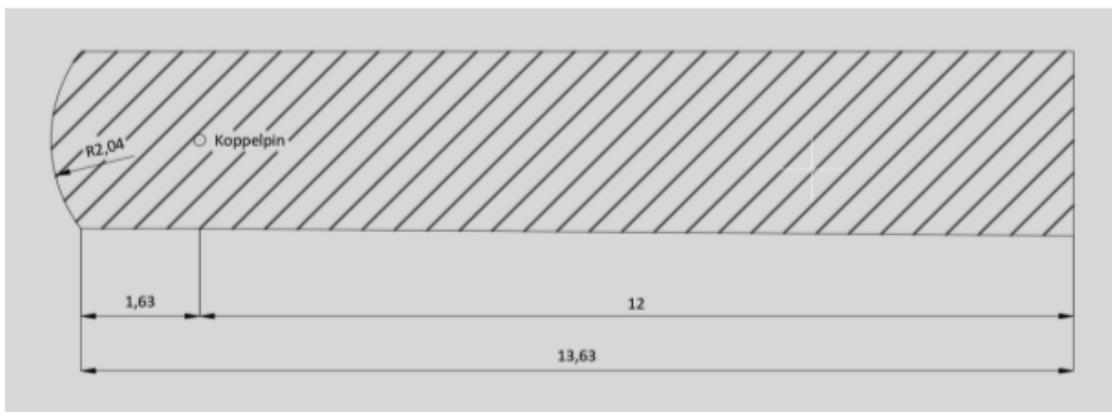
Pour la hauteur :

- Les antennes

Attention : ces éléments ne sont pas pris en compte pour la mesure des dimensions du véhicule. Si votre chargement consiste en un véhicule, c'est l'ensemble de ce véhicule, donc du chargement, qui est mesuré. Par conséquent, si vous transportez un camion, ce camion, y compris ses rétroviseurs, constitue le chargement. Si, à cause de ces rétroviseurs, la largeur dépasse 2,55 m, vous avez un VE.

9.2.2 Masses et dimensions maximales des véhicules

- Véhicule moteur simple (tracteur ou camion)
 - Longueur : 12,00 m
 - Largeur : 2,55 m
 - Hauteur : 4,00 m
 - Masse :
 - 2 essieux : 19 t
 - 3 essieux : 26 t
 - 4 essieux ou plus : 32 t
- Semi-remorque
 - Longueur :
 - Distance entre le pivot d'attelage et l'arrière : 12,00 m
 - Distance entre le pivot d'attelage et l'avant : cercle de 2,04 m
 - Longueur théorique de 14,06 m avec tête arrondie
 - Une semi-remorque standard (rectangulaire) a une longueur de 13,60 m (ou 13,63 m)



- Largeur : 2,55 m
- Hauteur : 4,00 m
- Masse déterminée en fonction du train de véhicules
- Remorque
 - Longueur : 12 m ; y compris le timon à mesurer jusqu'au milieu de l'anneau
 - Largeur : 2,55 m
 - Hauteur : 4,00 m
 - Masse déterminée en fonction du train de véhicules
- Tracteur-semi-remorque (véhicule articulé)
 - Constitué d'un tracteur réglementaire et d'une semi-remorque réglementaire.
 - Longueur : 16,50 m (moyennant conditions)
 - Largeur : 2,55 m
 - Hauteur : 4,00 m
 - Masse :
 - Tracteur à 2 essieux et :
 - Semi-remorque à 1 essieu : 29 t
 - Semi-remorque à 2 essieux : 39 t
 - Semi-remorque à 3 essieux (ou plus) : 44 t

- Tracteur à 3 essieux (ou plus) et :
 - Semi-remorque à 2 essieux (ou plus) : 44 t
 - La semi-remorque à 1 essieu n'est pas décrite dans la réglementation
 - Une semi-remorque possède un pivot d'attelage, qui a aussi une masse maximale déterminée du point de vue technique
 - Véhicule moteur-remorque (trains routiers)
 - Constitué d'un camion réglementaire et d'une remorque réglementaire
 - Longueur de 18,75 m (moyennant conditions)
 - Largeur : 2,55 m
 - Hauteur : 4,00 m
 - Masse :
 - Véhicule moteur à 2 essieux et :
 - Remorque à 1 essieu : 29 t
 - Remorque à essieu central :
 - 2 essieux (tandem) : 36 t
 - 3 essieux (tridem) : 40 t
 - Remorque à essieux simples
 - 2 essieux : 39 t
 - 3 essieux : 44 t
 - Véhicule moteur à 3 essieux (ou plus) et :
 - Remorque à 1 essieu : 36 t
 - Remorque à 2 ou 3 essieux : 44 t

La largeur d'un véhicule frigorifique peut être de 2,60 m au lieu de 2,55 m.

9.2.3 Masse maximale d'un pneumatique, d'un essieu et d'un groupe d'essieux

- Un pneumatique peut avoir une charge maximale de 6,5 t. Cette exigence est également valable pour les véhicules exceptionnels
- La masse maximale d'un essieu est de 10 t.
- La masse maximale d'un essieu moteur est de 12 t
- Groupe d'essieux. Il s'agit d'essieux distants entre eux de moins de 1,80 m
 - Groupe de 2 essieux (tandem) : maximum 20 t
 - Si un groupe se compose d'un essieu moteur et d'un essieu porteur, l'essieu moteur peut être chargé jusqu'à 12 t. L'essieu porteur peut alors compléter la charge maximale jusqu'à 20 t (ici 8 t)
 - Groupe de 3 essieux (tridem) ou plus : maximum 27 t

9.2.4 Formule-pont

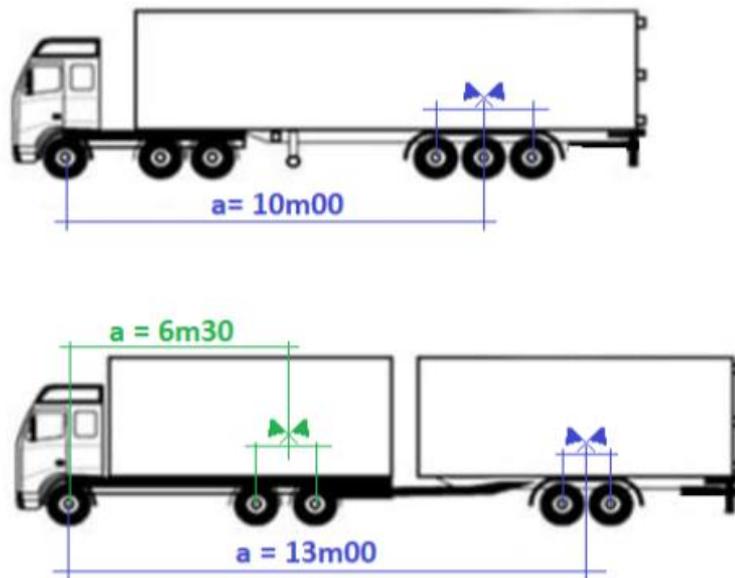
La « formule-pont » est appliquée en Belgique. Elle permet d'éviter qu'un transport soit trop court par rapport à sa masse.

La formule est comme suit : $M = 2,7a + 17$

Avec M : masse maximale en tonnes

a : distance (en mètres) entre le milieu du premier essieu et le milieu du dernier groupe d'essieux (ou le milieu du dernier essieu s'il n'est pas dans un groupe)

P.ex. :



Tracteur-semi-remorque :

Distance $a = 10 \text{ m} \Rightarrow M = 2,7 \times 10 + 17 = 27 + 17 = 44 \text{ t}$

Avec $a = 9 \text{ m} \Rightarrow M = 2,7 \times 9 + 17 = 41,3 \text{ t}$

Pour le véhicule moteur-remorque :

Distance $a = 13 \text{ m} \Rightarrow M = 2,7 \times 13 + 17 = 35,1 + 17 = 52,1 \text{ t}$

La masse est ici limitée à 44 t, ce qui correspond au maximum légal pour un camion-remorque à 5 essieux.

9.2.5 Différents maximas

Comme vous l'avez remarqué, il existe différents maximas :

- Maximum légal :
 - Au niveau national : il s'agit des maximas en vigueur en Belgique. En résumant à l'extrême, en Belgique, le maximum est de 44 t pour une combinaison à 5 essieux.
 - Le maximum est par exemple de 50 t aux Pays-Bas et de 40 t en Allemagne.
 - Au niveau européen : l'Europe a également établi des valeurs. Tous les États membres doivent appliquer ces valeurs sur leurs routes. En résumant encore une fois à l'extrême, le maximum pour le transport international est de 40 t pour une combinaison à 5 essieux.
- Maximum technique :
 - Le fabricant indique sur les documents d'homologation quels sont les maximas valables pour un véhicule. Cela par essieu, par groupe, par véhicule, etc.

On peut charger un véhicule jusqu'à atteindre l'un des maximas en vigueur.

Un véhicule tracteur se caractérise par :

- Une MMA (masse maximale autorisée) du véhicule, tant légalement que techniquement.
- Une MMA du train de véhicules : la masse autorisée pour la combinaison complète, tant légalement que techniquement. Il en va de même pour les essieux et les groupes.

Pour un VE, ce sont les maximas techniques qui sont pris en compte dans la demande d'autorisation. Un

constructeur peut rendre les masses techniques indépendantes de la vitesse ou de la déclivité. Pour les VE, sont utilisées, sauf cas spécifiques, les MMA à vitesse normale (70 km/h ou plus) et sans conditions relatives à la déclivité.

9.2.6 Autres conditions

9.2.6.1 Arrimage

Un chargement doit être fermement arrimé.

L'arrimage est une matière spécifique qui ne fait pas partie des tâches essentielles de l'accompagnateur. Avec un chargement lourd, il existe des risques de glissement, de roulis ou de renversement.

Utilisez uniquement du matériel solide, pas des sangles de tension effilochées, des chaînes avec des maillons rompus, etc.

On peut arrimer un chargement en l'enveloppant, en le verrouillant, en l'attachant directement au plancher.

9.2.6.2 Masse d'un essieu moteur

Pour éviter les risques de perte d'adhérence, une masse suffisante doit être reportée sur l'essieu moteur. Dans le cas de la circulation routière ordinaire, cette masse doit être au minimum de 25 % de la masse maximale du véhicule ou de la combinaison de véhicules

Par exemple, si le tracteur-semi-remorque pèse 40 t au total, il faut qu'il y ait au minimum 10 t (25 % ou ¼ de 40 t) sur l'essieu moteur.

Pour un VE, il est permis de déroger à cette règle.

9.2.6.3 Chargement en saillie

Le principe est que le chargement ne peut faire saillie ni en largeur ni en longueur.

Quelques exceptions sont cependant prévues :

- Le chargement peut faire saillie jusqu'à 0,5 m à l'avant uniquement dans le cas d'un transport de voitures ;
- À l'arrière :
 - Une saillie de 1 m est autorisée :
 - La saillie est limitée à 1,50 m dans le cas d'un transport de véhicules automobiles ;
 - Pièces longues indivisibles : saillie limitée à 3 m. Veillez toutefois à utiliser un véhicule adapté à ce type de transport.

9.3 À retenir

- Savoir quand un véhicule dépasse les normes et prend dès lors le statut de VE ;
- Être capable de mettre ces connaissances en pratique.

10 Temps de conduite et de repos

10.1 Justification

Il incombe au chauffeur de respecter des temps de conduite et de repos. Les temps de conduite et de repos sont soumis à des règles qui portent sur une période allant jusqu'à 6 semaines. Même si vous accompagnez sur la route un chauffeur pendant 2 jours ou 2 nuits, vous n'avez pas une idée précise de ses temps de conduite et de repos.

Une règle très générale a cependant été établie : **un temps de repos de 45 min doit être observé par période de 4h30**. Ce temps de repos peut éventuellement être réparti en deux périodes, dont une période de minimum 15 min et l'autre de 30 min.

Les temps de conduite et de repos servent à protéger les chauffeurs contre des périodes trop longues au volant. En conduisant trop longtemps, on relâche son attention et on risque d'occasionner un accident normalement évitable.

Cette réglementation ne s'applique pas à l'accompagnateur d'un TE. Toutefois, un accompagnateur finit aussi par se fatiguer et risque donc de ne pas voir certaines choses, de prendre de mauvaises décisions, etc.

Pendant l'accompagnement, vous travaillez de façon intensive, vous descendez régulièrement de votre voiture, etc. Le principal danger apparaît généralement sur la route du retour, une fois l'accompagnement terminé. La tension et l'adrénaline retombent, vous êtes en route depuis longtemps... Vous pourriez alors vite vous assoupir au volant.

Sans pour autant s'astreindre à appliquer la réglementation à la lettre, les valeurs qu'elle contient sont de bonnes orientations pour un accompagnateur.

Un chauffeur de camion ne peut pas rouler plus de 56 h par semaine. La durée de conduite journalière ne peut pas dépasser neuf heures. Deux fois par semaine, elle peut cependant être prolongée jusqu'à dix heures.

Il n'y a aucune raison d'accepter qu'un accompagnateur puisse rouler 11 h par jour et 70 h par semaine.

10.2 Temps de conduite et de repos

On peut rouler au maximum 4h30 d'une traite. Il faut ensuite observer une période de repos de 45 min. Ce repos peut être réparti en deux périodes de minimum 15 min et 30 min pendant ce temps de conduite de 4h30.

On peut conduire 9 h par jour (deux blocs de 4h30). Deux fois par semaine, la journée de travail peut être étendue à 10 h.

Chaque semaine, on peut rouler 56 h, mais le temps de conduite de 2 semaines consécutives est limité à 90 h.

Sur une période de 24 h, on doit se reposer pendant 11 h d'affilée, un temps qu'on peut répartir en deux blocs ininterrompus de minimum 3 h et 9 h (12h minimum au total).

Après un maximum de 6 jours de travail, un repos hebdomadaire doit être observé. Ce repos est normalement de 45 h, mais peut être raccourci à 24 h dans certaines conditions.

10.3 L'accompagnateur et les temps de conduite et de repos

Comme nous l'avons déjà vu, ces valeurs sont des orientations vous permettant de savoir pendant combien de temps vous pouvez fournir un travail de qualité en toute sécurité.

Le temps de conduite comprend aussi vos déplacements jusqu'au point de départ du TE et depuis le point d'arrivée jusqu'au dépôt ou à votre domicile.

Voyez toujours avec le chauffeur combien de temps il peut encore rouler, à quel moment il peut démarrer, etc. Si un trajet ne peut pas être parcouru en 4h30, vous devez prévoir un endroit pour vous arrêter.

10.4 À retenir

- Connaître les temps de conduite maximaux et les temps de repos obligatoires ;
- Être capable d'intégrer ces temps dans la planification d'un transport.

11 Reconnaître un itinéraire

11.1 Obligation de reconnaissance

Il existe deux types de reconnaissance.

- La reconnaissance préalable à la demande d'autorisation ;
- La reconnaissance préalable au transport lui-même.

11.1.1 Reconnaissance préalable à la demande d'autorisation.

Cette reconnaissance ne doit être effectuée que pour les demandes « sur itinéraire ».

Le but est de déterminer si le transport devra effectuer des manœuvres spécifiques à hauteur des carrefours, ronds-points, ponts, endroits de hauteur limitée, etc.

Pour les autorisations **sur itinéraire**, l'itinéraire doit avoir été reconnu avant l'introduction de la demande. Cette reconnaissance sert surtout à déterminer ceci :

- Peut-on rouler sur les routes prévues ou faut-il prévoir des mesures spéciales ?
 - Hauteur des ponts ?
 - Manœuvres spéciales aux carrefours et ronds-points ?
 - Rouler à contresens de la circulation ?
 - Retirer la signalisation ?
 - La signalisation est-elle fixe ou amovible ?
 - S'agit-il d'une signalisation électrique ?
- Des travaux de voirie sont-ils prévus sur l'itinéraire ?

Une demande visant à faire enlever certains éléments situés sur l'itinéraire (poteau d'éclairage routier, feux de signalisation, etc.) doit être introduite auprès du gestionnaire de voirie au moins 8 jours ouvrables avant la réalisation du transport. L'accord du gestionnaire doit déjà être demandé lors de la demande d'autorisation.

Cette reconnaissance ne doit pas s'effectuer sur le terrain, du moins pas entièrement. L'expérience acquise lors de transports précédents constitue une bonne base pour la reconnaissance.

11.1.2 Reconnaissance peu avant la réalisation du transport

Cette reconnaissance se fait plutôt sur papier. Peu avant la réalisation du transport, les éléments suivants sont étudiés :

- Quelles manœuvres particulières sont décrites dans l'itinéraire ?
 - Sont-elles correctes et réalisables ?
 - Comment seront-elles abordées ?
- Prévoit-on des obstacles supplémentaires (nouveaux travaux de voirie, route fermée pour marché annuel ou hebdomadaire, manifestation, etc.) ?

Tous ces éléments peuvent être consignés dans une feuille de route. Dans le cas d'un transport comportant peu de particularités, cette feuille de route est sommaire.

Pour un transport complexe, cette feuille de route est évidemment très détaillée.

La feuille de route énonce :

- L'itinéraire et les manœuvres spéciales.
- Comment l'itinéraire et les manœuvres seront abordés.
 - P. ex. le 2e rond-point sera franchi via une traversée.
 - Aperçu des diverses tâches : Qui, quoi, où, quand, etc.

- P. ex. Le pont au-dessus de l'autoroute sera franchi au milieu de la voie à 5 km/h. La circulation devra être arrêtée dans les deux sens.
 - Aperçu des diverses tâches : qui, quoi, où, quand, etc.

La feuille de route est parcourue avec tous les accompagnateurs et le chauffeur lors d'un briefing.

Dans le cas d'un itinéraire de longue durée (plus de 4h30), il faut trouver un endroit permettant le repos. Le briefing peut donc se diviser en deux parties.

11.2 Sites Web utiles

Bon nombre de sites informent sur les travaux de voirie :

[Travaux importants \(wallonie.be\)](#)

- Ce site Web présente aussi des recommandations pour des alternatives
- L'aperçu des travaux n'est pas complet, mais se concentre sur les itinéraires du réseau.

[Trafiroutes \(wallonie.be\)](#) et [Chantiers | Sofico](#)

- Ces pages proposent des informations concernant les chantiers en cours sur les routes de la Région ;
- On y trouve aussi les dernières mises à jour relatives à ces chantiers.

Les sites Web des communes fournissent aussi un aperçu des travaux de voirie en cours sur leur territoire.

11.3 À retenir

- La reconnaissance traite tous les points cruciaux de l'itinéraire :
- Qui ; quoi ; où ; quand.
- La reconnaissance est clarifiée lors d'un briefing ;
- Elle est effectuée plutôt sur papier ;
- Une bonne reconnaissance permet d'éviter les problèmes pendant la réalisation du transport.

12 Contenu d'une autorisation

L'autorisation est un document officiel. Elle doit se trouver à bord du VE ou être en possession du coordinateur de la circulation en version imprimée.

L'autorisation porte un numéro, qui est mentionné sur son premier feuillet et imprimé en filigrane sur chacun des feuillets suivants.

12.1 Utilisateur

Il s'agit de la personne civilement responsable du chauffeur. Donc, soit l'employeur, soit le propriétaire de l'entreprise.

Par exemple, si une entreprise donne en location un véhicule grue, il doit exister une autorisation pour chaque loueur de ce véhicule grue.

12.2 Genre du véhicule(s) :

Cette rubrique indique si l'autorisation est valable pour :

- Un train de véhicules (plusieurs véhicules accouplés) ;
- Un véhicule unique avec chargement atteignant une dimension exceptionnelle ;
- Un véhicule unique sans chargement ; un véhicule grue, une pompe à béton, un véhicule agricole.

Pour les transports dont la masse est conforme au règlement technique :

- Aucun nombre de lignes d'essieux n'est indiqué ;
- Aucun véhicule tracté n'est indiqué. Le libre choix est donc permis. Attention : il doit y avoir un véhicule tracté et l'ensemble doit respecter les limites de l'autorisation.

Véhicules de remplacement :

- Il s'agit de véhicules qui ont les mêmes capacités que les véhicules de référence : même nombre d'essieux, mêmes MMA, même masse à vide, etc. ;
- Dans le cas des véhicules dont la masse n'est pas conforme (ceux avec fiche de véhicule), cela n'est possible que si le numéro de châssis est identique jusqu'aux derniers chiffres ;
- Une autorisation ne peut pas faire l'objet de deux utilisations simultanées.

12.3 Conditions d'application

Cette rubrique indique que le VE doit satisfaire aux dispositions de l'A.R. sur les VE et du règlement technique.

12.4 Durée de validité

C'est ici que figure la date de validité ultime de l'autorisation.

12.5 Nature du chargement

Pour les autorisations sur itinéraire et le réseau classe 120, le chargement doit être décrit spécifiquement ici. Les autres autorisations peuvent avoir un chargement de type « chargement indivisible » ou « chargement indivisible ou matériel tracté ».

12.6 Caractéristiques du transport exceptionnel

Cette rubrique énonce les dimensions maximales du transport. Il s'agit des dimensions avec le chargement et tous les véhicules compris.

Rouler avec des dimensions inférieures est autorisé.

Code de bonnes pratiques relatif à la signalisation et à l'accompagnement des transports exceptionnels

Version 1.2 – 20 novembre 2024

SPW Mobilité & Infrastructures ; Cellule Transport exceptionnel

12.7 Type d'autorisation

Cette rubrique indique le type d'autorisation :

- Toutes routes en Belgique ;
- Toutes routes en Belgique pour véhicule de construction spéciale ;
- Périmètre 25 km pour véhicule agricole (avec localisation précise du point central) ;
- Réseau d'autoroutes ;
- Réseau classe 90 ;
- Réseau classe 90 pour véhicule grue de 96 t ;
- Réseau grue de 108 t ;
- Réseau classe 120 ;
- Sur itinéraire.

12.8 Itinéraire

Uniquement pour les autorisations sur itinéraire. La description des réseaux est cependant élaborée de façon semblable.

Les rubriques « Départ » et « Arrivée » ne nécessitent pas d'explication.

Numéro de route : numéro attribué à la route.

Localité : indiquez ici la commune ou l'entité.

Soit la localité de l'endroit où la remarque s'applique : un pont, routes communales utilisées, etc.

Soit la localité jusqu'ou vous suivrez cette route.

Route / Autoroute n°	Localité traversée et/ou de changement de direction	Remarques (noms de rues, ... à contresens, ... via les bretelles, ...)
...		
N4	Bande	

Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N4 jusqu'à Bande, et là, emprunter la route de la ligne suivante (N896)		
N896	Harsin	
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N896 jusqu'à Harsin, jusqu'à la route indiquée ci-dessous : N896		
N896	Hargimont	
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N896 jusqu'à Hargimont, jusqu'à la route indiquée ci-dessous : N86		

N86	Marloie	Pont au-dessus du chemin de fer : transport seul sur le pont à vitesse réduite à 5 km/h. dans l'axe de la route.
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N86 jusqu'à Marloie et lorsque vous franchissez le pont au-dessus du chemin de fer, respecter les conditions prescrites		
N86	Marche-en-Famenne	Centre interdit. Pour une masse > 80T : Rejoindre la N4 à partir du Rond-point « de la Pirire » via la N836 Rue du Parc Industriel– N839 Aye (nouveau contournement)
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N86 jusqu'à Marche-en-Famenne sans passer par le centre. Si la masse est > à 80 T, respecter l'itinéraire prescrit		
N4	Aye	Direction "Le Wex"
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre N4 jusque Aye et ensuite suivre la direction « Le Wex »		
N839	Marche-en-Famenne	Rejoindre la N63
Explication pour la ligne ci-dessus : Suivre la N839 en direction de Marche-en-Famenne pour rejoindre la N63		
...		

12.9 Fiche du véhicule

La première partie est la description du véhicule :

Véhicules	Nombre de ligne d'essieux	Longueur min/max (cm)	Largeur min/max (cm)	Hauteur min/max (cm)	Masse à vide (tare) (kg)	Masse max. autorisée (kg)	Masse max. autorisée train (kg)
Tractant :							
Tracté :							
(Pousseur):							
Véhicule en charge							

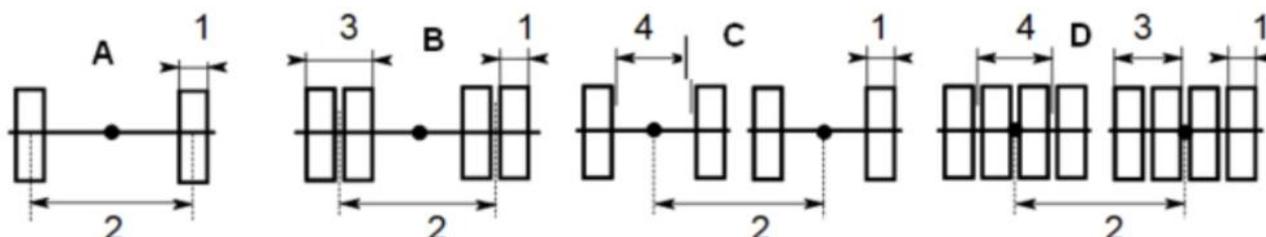
- Le « nombre de lignes d'essieux » ne nécessite pas d'explication. Vous ne devez pas tenir compte des essieux relevés ;
- Longueur : la longueur du véhicule. Les véhicules tractés peuvent parfois être allongés ou raccourcis. Dans ce cas, il existe un minimum et un maximum ;
- Largeur : la largeur du véhicule. Les véhicules tractés peuvent parfois être élargis ; indiquez les valeurs minimale et maximale
- Hauteur : la hauteur du véhicule. Si le véhicule a un plancher de chargement, indiquez la hauteur de ce dernier en précisant les valeurs minimale et maximale ;
- Masse à vide : la masse à vide du véhicule ;

- MMA du véhicule (à vitesse normale, sans limitation de déclivité, sauf si l'on peut maintenir cette vitesse / déclivité sur l'itinéraire) ;
- MMA du train du véhicule tracteur.

Toutes ces valeurs sont mentionnées sur le certificat de conformité du véhicule. Ce sont en principe des valeurs fixes du véhicule.

Essieu	Entre-distance essieu(cm)	Masse max autorisée (kg)	Masse à vide (kg)	Masse en charge (kg)	Nombre de roues	Type d'essieu	Dimensions (cm)			
							1	2	3	4
e1										
e2										
e3										
e4										
e5										
e6										

- Entre-distance essieu : la distance jusqu'à l'essieu précédent. Cette valeur figure aussi dans les documents d'homologation. Sauf entre des véhicules différents (tracteur-semi-remorque). Elle dépend aussi du plancher de chargement qui est utilisé, ou de la mesure dans laquelle la semi-remorque a été allongée :
 - Ces distances doivent toujours être correctes ;
 - **Une exception : sur le réseau classe 90, on peut allonger et raccourcir avec la même autorisation.**
- Masse maximale autorisée : il s'agit de la masse maximale techniquement autorisée sur cet essieu. Cette valeur figure dans les documents d'homologation. Il va de soi qu'un essieu ne peut pas être chargé davantage que sa MMA ;
- Masse à vide : il s'agit des masses des essieux quand le véhicule est vide (mais prêt à partir) :
 - Dans le cas d'un véhicule unique, d'un camion ou d'une remorque, il s'agit des masses à vide telles qu'elles figurent dans les documents d'homologation ;
 - Dans le cas d'un tracteur-semi-remorque, le pivot d'attelage de la semi-remorque vide ajoute de la masse au tracteur :
 - Le tracteur (3 essieux) pèse 10 t ; la semi-remorque à 4 essieux pèse 10 t (chaque essieu pèse 2 t et le pivot d'attelage 2t) ;
 - La somme de la masse sur les 3 premiers essieux est de 12 t (10 t du tracteur + 2 t du pivot d'attelage) ; la somme sur les 4 derniers essieux est de 8 t (4 x 2 t).
- Masse en charge : il s'agit de la masse maximale avec laquelle le véhicule circulera :
 - Les maxima ne peuvent JAMAIS être dépassés ;
 - Si l'on utilise une semi-remorque, on ne peut pas emporter plus de chargement que ce qu'elle peut porter.
- Type d'essieu et section transversale
 - Il existe 4 types d'essieux, chacun avec une série de dimensions. Il faut également remplir ce tableau.



Que doit faire un accompagnateur avec la fiche du véhicule :

Au départ, le coordinateur de la circulation vérifiera les éléments suivants :

- Numéros de châssis ;
- Distances entre les essieux – mesurées ;
- Types d'essieux ;
- Chargement :
 - Le coordinateur de la circulation ne doit pas peser la combinaison ;
 - Cependant, le coordinateur de la circulation peut comparer les masses à vide et la masse du chargement par rapport à la masse totale.
 - Il peut faire quelques considérations logiques. La charge est-elle bien répartie sur la combinaison ? Ou y a-t-il des indications claires que le transport n'est pas en conformité par rapport à la fiche du véhicule.

12.10 Annexes

Il s'agit d'éléments supplémentaires joints à l'autorisation. Par exemple :

- Notes techniques pour le chargement (p. ex. dépassement de + 3m ; poutres par 2 pour la stabilité ; ...)
- Conditions supplémentaires ; hauteur élevée, certaines traversées ou passages,
- Annexe pour les modules ;
- Dérogation aux heures de circulation.

12.11 A retenir

- Être capable de lire une autorisation de manière à pouvoir la réaliser en pratique ;
- Les dimensions et la masse de l'autorisation. Ce sont les valeurs maximales, si le transport est plus grand ou plus lourd, l'autorisation n'est pas valide ;
- Lire et interpréter la fiche du véhicule ;
- Lire et interpréter l'itinéraire.

13 Charge divisible

Le transport exceptionnel est la mise en circulation sur la voie publique :

- De véhicules qui sont trop grands ou trop lourds en raison de leur construction. Ces véhicules ne peuvent transporter aucune charge. Il s'agit donc ici de véhicule à moteur et non de la remorque ou semi-remorque.
 - P. ex. : camions-grues, pompes à béton, véhicules agricoles, ...
- D'objets dont les dimensions ou la masse sont tels qu'ils ne peuvent pas être transportés sans dépasser les valeurs normales fixées pour le transport classique. Vous ne pouvez pas non plus les diviser sans un risque de dommages ou d'un coût supplémentaire important.

La philosophie du transport exceptionnel est la suivante :

- Le véhicule à moteur qui est exceptionnel à vide ne peut pas faire partie d'un train de véhicules ;
- Pas de charge si le véhicule à moteur est exceptionnel ;
- Une seule charge indivisible.

Il y a quelques exceptions à cette règle :

13.1 Masse d'alourdissement

Il s'agit de la masse ajoutée sur les essieux moteurs du véhicule tracteur afin d'obtenir une adhérence au sol nécessaire au déplacement du train de véhicules.

- Un transport exceptionnel utilisant une autorisation dont la masse est conforme au règlement technique doit avoir au moins 25% de la masse totale sur les essieux moteurs. Un essieu moteur peut être chargé jusqu'à un maximum de 12T. Si la MMA de l'essieu moteur est plus bas, cela doit être respecté et il est nécessaire d'en tenir compte car cela affecte également la MMA du train de véhicules ;
- La combinaison doit être chargée de manière à ce que la combinaison ait une adhérence suffisante ;
- Si la charge ne peut pas être positionnée de manière à ce que la masse sur l'essieu ou groupe d'essieux moteurs puissent être atteintes, une masse supplémentaire peut être ajoutée ;
- La masse supplémentaire peut être constituée d'accessoires ou d'éléments de la charge indivisible sans créer de dimensions exceptionnelles supplémentaires. Il assure la charge sur les essieux moteurs, il ne dépasse pas 4,00 m de hauteur et n'est jamais plus large que 2,55m.
- Cette masse est incluse dans la masse totale et dans la fiche du véhicule.

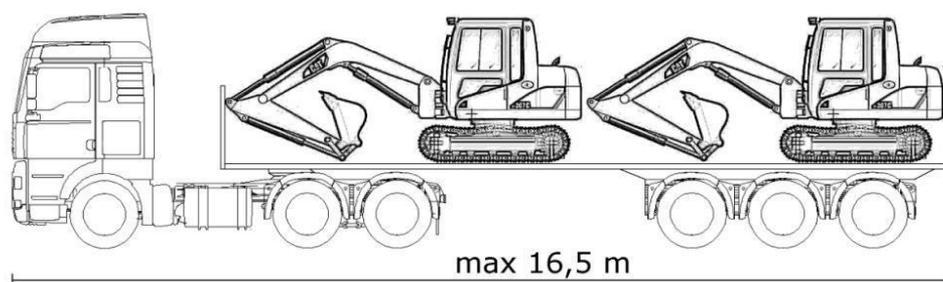
13.2 Chargement divisible composé (Art. 9 et 10)

Plusieurs pièces peuvent être transportées si les conditions suivantes sont remplies :

1° le véhicule tracteur et tracté et le train de véhicules à vide et en charge satisfont aux conditions de masse du règlement technique ;

2° les pièces peuvent être placées l'une derrière l'autre si les véhicules tracteur et tracté et le train de véhicules, à vide et en charge, respectent les longueurs maximales du règlement technique et du code de la route ;

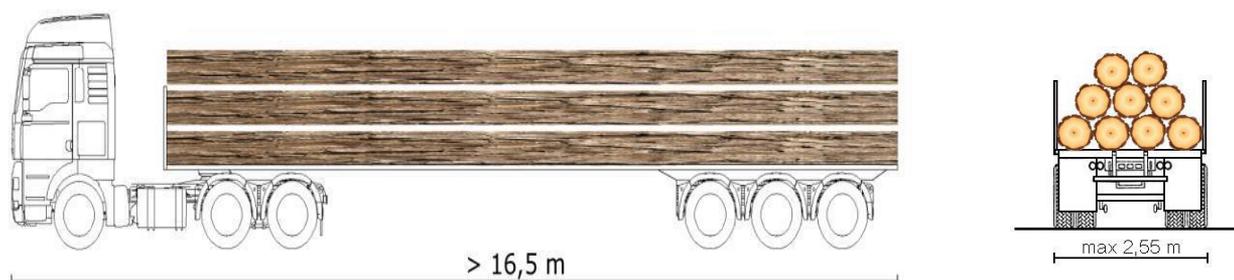
Par exemple, le transport de machines de chantier dont l'une provoque un dépassement de largeur, une deuxième peut être ajoutée derrière sur la semi-remorque tant que la longueur et la masse sont conformes



3° les pièces peuvent être placées l'une à côté de l'autre si les véhicules tracteur et tracté et le train de véhicules, à vide et en charge, respectent les largeurs maximales du règlement technique et du code de la route ;

4° les pièces peuvent être superposées si les véhicules tracteur et tracté et le train de véhicules, à vide et en charge, respectent les hauteurs maximales du règlement technique et du code de la route

Par exemple, le transport de bois en grumes dont l'une des grumes génère et détermine la longueur maximale non conforme du véhicule exceptionnel, à laquelle vous pouvez ajouter d'autres bois sur la largeur et la hauteur du véhicule du moment que ces deux dernières dimensions (hauteur et largeur) ainsi que la masse du véhicule exceptionnel soient conformes au Code de la Route et au Règlement Technique.



Par dérogation aux points 2° et 3° ci-dessus, le train de véhicules qui dispose d'un certificat d'un service technique accrédité qui confirme que le train de véhicules respecte les dimensions des cercles de braquage visés à l'article 32bis, 3.3, alinéa 1er du règlement technique (rayon intérieur de 5,30 m et rayon extérieur de 12,50 m), et dont le véhicule tracté a une largeur maximale de 275 cm qui ne peut pas être rétréci, peut utiliser l'espace de chargement jusqu'à :

1° 16,50 mètres de l'avant du train de véhicules pour le tracteur - semi-remorque ;

2° 18,75 mètres de l'avant du train de véhicules pour le camion - remorque ;

3° 1,275 mètre à partir de l'axe longitudinal du véhicule et jusqu'à 4,00 mètres au-dessus de la surface du sol.

La charge divisible, ou les installations pour la charge divisible, ne constituent pas un obstacle au positionnement le plus idéal de la charge indivisible.

Par exemple, un ensemble tracteur / semi-remorque dont la longueur totale est de 18 mètres, et qui respecte les conditions de braquage, peut être chargé de plusieurs charges divisibles mais sur une longueur de l'avant du véhicule à l'arrière du chargement de 16,50 maximum. Il doit rouler sous couvert d'une autorisation de TE avec le certificat du service technique accrédité en annexe.

13.3 Transports d'éléments longs préfabriqués (Art 11)

Des poteaux, des éléments longs ou des poutres préfabriquées peuvent être transportés simultanément sur un train de véhicules équipé d'une remorque de type auto-suiveur pour des raisons techniques ou de stabilité. Ces raisons sont justifiées par une note technique du constructeur jointe à la demande d'autorisation. Celle-ci est également jointe à l'autorisation.

Par exemple, le transport de poutres préfabriquées en béton sur une remorque auto-suiveur, nécessitant un groupement de poutres pour éviter une rupture de la charge.

13.4 L'équipement auxiliaire

L'équipement auxiliaire, tel que les contrepoids, godets, câbles et crochets, peut être transporté jusqu'à un maximum de 5% de la masse totale de la charge indivisible, pour autant que la masse maximale autorisée ne soit pas dépassée.

13.5 Réduction des dimensions d'un véhicule exceptionnel (Art 12)

1. La charge indivisible est placée pour que le **nombre de dimensions exceptionnelles** du véhicule soit réduit **au minimum** et que le véhicule exceptionnel entre dans la plus petite catégorie de TE.
2. Pour réduire la hauteur ou la largeur d'un TE, il est permis de démonter un des accessoires ou éléments de la charge indivisible et de le transporter sur le même véhicule sans augmentation de la masse totale. Il est permis, si nécessaire, de créer ainsi une longueur non conforme, ou d'augmenter la longueur initiale.

Par exemple : démonter et transporter le godet d'une grue pour réduire la hauteur du chargement et le placer sur le véhicule

3. On peut aussi incliner la charge de sorte à créer une largeur ou une hauteur non conforme ou d'augmenter la largeur ou la hauteur initiale.

Par exemple : le transport de couronne sur pupitre.

4. Si plusieurs charges indivisibles sont transportées sur une longueur conforme, le transporteur peut, pour des raisons d'efficacité, positionner les charges indivisibles de telle manière qu'une dimension exceptionnelle supplémentaire en hauteur ou en largeur soit créée.

La condition d'efficacité est rencontrée si le transporteur peut démontrer qu'en plaçant la charge, il est capable de transporter au moins 30 % de plus que s'il respecte la hauteur ou la largeur autorisées. Le transporteur justifie cette efficacité dans une note technique, jointe à la demande d'autorisation. La note technique est également jointe à l'autorisation.

La dimension exceptionnelle supplémentaire visée au point 4. reste limitée à l'une des largeurs ou hauteurs suivantes, le cas échéant :

- 1° une largeur de 3,00 mètres ;
- 2° une hauteur de 4,30 mètres.

Une dimension exceptionnelle supplémentaire est créée uniquement si toutes les conditions suivantes sont remplies :

- 1° le véhicule non chargé est conforme au règlement technique en matière de dimensions ;

Code de bonnes pratiques relatif à la signalisation et à l'accompagnement des transports exceptionnels

Version 1.2 – 20 novembre 2024

SPW Mobilité & Infrastructures ; Cellule Transport exceptionnel

2° la masse du véhicule chargé est conforme au règlement technique ;

3° la méthode alternative de chargement ne présente pas de risque supplémentaire pour la sécurité routière.

13.6 Chargement des véhicules auxiliaires Art15)

Les véhicules auxiliaires d'une grue automotrice peuvent transporter une charge divisible telle que des contrepoids, flèches-treillis et éléments du véhicule grue.

Dans ce cas, le transporteur doit être titulaire d'une autorisation avec une mention de nature de charge « Eléments d'une même grue ».

13.7 La réduction du dépassement arrière

Le dépassement arrière du chargement n'est pas supérieur à 3,00 mètres à moins que ce ne soit pas possible pour des raisons techniques ou de stabilité. Ces raisons sont justifiées par une note technique du constructeur jointe à la demande d'autorisation. Celle-ci est également jointe à l'autorisation

13.8 A retenir

- La base est la charge indivisible ;
- Les exceptions :
 - Masse d'alourdissement pour avoir de l'adhérence ;
 - Tant que le transport est masse conforme, le chargement peut être :
 - Placé l'un derrière l'autre si longueur conforme ;
 - Placé l'un à côté de l'autre si largeur conforme ;
 - Superposé si hauteur conforme.
 - Pour des raisons de stabilité :
 - Mentionné dans « nature de charge » et il y a une annexe jointe.
 - L'équipement auxiliaire
 - Maximum de 5% de la masse totale de la charge indivisible.
 - Le positionnement ou démontage d'accessoires de la charge pour réduire les dimensions exceptionnelles
 - Dimensions suivant l'autorisation
 - Pour des raisons d'efficacité :
 - Mentionné dans « nature de charge » et il y a une annexe jointe.
 - Eléments d'une même grue automotrice
 - Mentionnée dans l'autorisation
 - Dépassement arrière supérieur à 3m00
 - Mentionné dans « nature de charge » et il y a une annexe jointe.
- Les dimensions maximales de l'autorisation doivent être respectées