

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

19 MAI 2016

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif à la régionalisation du transport exceptionnel

déposée par

M. Fourny, Mmes Salvi et Leal Lopez

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION

20 -12- 2017

RAAD VAN STATE
WETGEVING

RÉSUMÉ

La politique du transport exceptionnel a été complètement régionalisée avec la sixième réforme de l'État. Cette proposition de décret vise à transférer la matière en droit wallon et à apporter une base juridique au secteur sur base des normes générales déjà existantes ainsi que sur base du rapport parlementaire déposé au Parlement de Wallonie le 22 janvier 2016 par le Député wallon Dimitri Fourny.

DÉVELOPPEMENT

Définitions et régionalisation récente

L'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012 relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel, décrit un transport exceptionnel comme tout déplacement d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique, un tel véhicule pouvant être un véhicule automobile, une remorque ou un train de véhicules 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. La définition des termes « véhicule exceptionnel » utilise ainsi le concept de charge indivisible, qui est défini par l'arrêté, comme une charge qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisée en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transportée par un transport dont les dimensions et la masse sont conformes au Code de la route et au Règlement technique.

La politique des transports exceptionnels a connu deux changements majeurs en l'espace de quatre ans. Le premier changement eut lieu suite à l'adoption de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels créant notamment quatre catégories distinctes de transports exceptionnels. Cet arrêté royal venait préciser une matière qui, jusqu'alors, avait pour seules et uniques bases les articles 48 et 59.5 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. Ce texte précisait également, dans son rapport au Roi, que les prescriptions relatives à la formation des accompagnateurs et à l'attestation de capacité professionnelle la sanctionnant seraient intégrées au corpus légal et réglementaire relatif au gardiennage.

Le second changement eut lieu suite à l'adoption de la loi spéciale relative à la Sixième Réforme de l'État du 6 janvier 2014, modifiant la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. En effet, la loi spéciale de réformes institutionnelles précise désormais qu'est régionalisée « la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières radioactives, de transport d'explosifs et de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population » (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1^{er}, X, alinéa 13, 13°). Cette régionalisation a pour but de rapprocher le système de gestion des transports exceptionnels du gestionnaire de voirie. Les Régions sont donc désormais compétentes en matière de transport exceptionnel, il convient cependant de noter que celles-ci devront se concerter avant d'agir. Cette concertation a notamment donné naissance à un protocole d'accord en matière de redevance sur le transport exceptionnel et à un Comité consultatif.

On notera par ailleurs que la sixième réforme de l'État fut également l'occasion de transférer aux Régions « les conditions d'accès à la profession, à l'exception des conditions d'accès aux professions des soins de santé et aux professions intellectuelles prestataires de services » (loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, §1^{er}, VI, 6°). L'accès à la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel est *de facto* également régionalisée.

Le rapport parlementaire du 22 janvier 2016

Le 22 janvier 2016, le Député wallon Dimitri Fourny déposait un rapport d'évaluation au Parlement de Wallonie concernant la politique du transport exceptionnel, à la demande du Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Maxime Prévot. Les motivations principales pour la réalisation d'un tel rapport étaient de préparer la régionalisation de la matière suite à la Sixième Réforme de l'État, mais aussi de faire la lumière sur les dégâts éventuels que ces véhicules commettent sur l'infrastructure wallonne. Le Ministre souhaitait par le biais de ce rapport obtenir des informations sur différents points, tels que : les besoins et enjeux de la politique, les itinéraires de transport exceptionnel, la demande et délivrance d'autorisation pour les transports exceptionnels, l'accompagnement des transports exceptionnels ou encore les contrôles et sanctions en la matière.

Le rapport en question, totalisant 74 pages, analysait en profondeur les normes applicables aux transporteurs et aboutissait à 47 recommandations. Ces recommandations visaient à améliorer l'opérationnalisation de la poursuite des trois objectifs de la politique du transport exceptionnel qui sont : empêcher la dégradation des infrastructures, empêcher l'obstruction au trafic routier et prévenir les accidents de la route. Sur base de ce rapport, les auteurs de cette proposition ont rédigé le présent décret.

Consacrer les normes générales en matière de transport exceptionnel

Comme l'expliquent les commentaires des articles, ce décret se base principalement sur la législation toujours actuellement en vigueur mais qui, faute de base juridique confortable, existe toujours sous forme d'arrêtés royaux, de gouvernements ou ministériels. La présente proposition de décret vise dès lors à reprendre les normes générales en matière de transport exceptionnel et à les inscrire dans un texte ayant valeur législative.

Les articles de cette proposition de décret sont donc repris prioritairement de l'arrêté royal relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels du 2 juin 2010 et de l'arrêté du Gouvernement wallon relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel du 29 novembre 2012. Les auteurs de la présente proposition de décret ont également tenu à reprendre certaines

dispositions applicables à l'heure actuelle en Flandre, où un décret existe déjà en la matière. Les auteurs de la proposition de décret ont aussi tenu à intégrer deux recommandations du rapport parlementaire du 22 janvier 2016 en ce qui concerne le passage de véhicules exceptionnels sur le territoire communal. La première mesure vise à prévenir l'autorité communale du passage de véhicules exceptionnels appartenant à la Défense, la seconde mesure vise à permettre aux communes d'in-

terdire le passage de véhicules exceptionnels en cas de dégâts importants, fréquents et répétitifs, dans le respect des prescrits de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Cette proposition de décret propose de ne reprendre que les règles d'ordre général en matière de transport exceptionnel. Il reviendra alors au Gouvernement d'arrêter les dispositions d'ordre technique, nombreuses dans le domaine du transport exceptionnel.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article définit les termes et expressions importantes en matière de transport exceptionnel et se base sur les définitions de l'article 2 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Article 2

Cet article se base en partie sur la disposition prévue à l'article 4, paragraphe 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012 relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel. Elle s'inspire également de l'article 7, paragraphe 4 du décret flamand du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel en ce qui concerne l'alinéa 2 du présent article.

Le troisième alinéa de cet article vise à transposer en droit une recommandation du rapport du 22 janvier 2016, intitulé « La politique du transport exceptionnel en Wallonie. Rapport d'évaluation », visant à prévenir systématiquement les communes en cas de passage de véhicules exceptionnels de l'armée sur son territoire. A l'inverse des autres autorités publiques visées à cet article, la Défense n'est pas un service public local traversant régulièrement le territoire communal. L'armée ne constitue également pas un service régional destiné à être utilisé par le gestionnaires de voirie. La Défense utilise ses véhicules exceptionnels dans une logique d'exercice et d'entraînement, ce qui est moins le cas des autres autorités mentionnées à cet article. Pour cet raison, il convient que la Défense avertisse l'autorité communale du déplacement de ses véhicules exceptionnels. Lorsque la présence des véhicules exceptionnels de la Défense est requise pour une raison urgente, il n'est pas utile de prévenir l'autorité locale.

Article 3

L'alinéa 1 de cet article se base sur une disposition prévue à l'article 4, paragraphe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012 relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel. L'alinéa 2 de cet article se base sur la disposition prévue à l'article 3, alinéa 2 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Article 4

Le paragraphe premier, alinéa 1, de cet article se base sur une disposition contenue dans l'article 5, paragraphe premier de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. Les paragraphes 1, alinéas 2 et 3 se basent sur l'article 8 du décret flamand du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel en ce qui concerne l'alinéa 2 du présent article.

Le paragraphe 2 définit les objectifs de la politique du transport exceptionnel. Ces objectifs sont : assurer la sécurité et la fluidité de la circulation, empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines et éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables que sont la voie hydraulique et le chemin de fer.

Article 5

Cet article se base sur une disposition prévue à l'article 5 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Article 6

Cet article vise à garantir le respect des objectifs visés à l'article 4, paragraphe 2. Il laisse également une marge de manœuvre suffisante au Gouvernement qui peut agir pour d'autres motifs d'intérêt public.

Article 7

Les circonstances peuvent amener le véhicule à devoir changer d'itinéraire par rapport à l'itinéraire spécifié dans l'autorisation. Il est important de déterminer les modalités dans ces situations. Ces modalités sont toutefois laissées à l'appréciation du Gouvernement wallon.

Article 8

Cet article se base sur une disposition prévue à l'article 4, paragraphe 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012 relatif à la délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel.

Article 9

Cet article se base sur une disposition prévue à l'article 11 du décret flamand du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel.

Article 10

Cet article vise à transposer en droit une recommandation du rapport du 22 janvier 2016, intitulé « La politique du transport exceptionnel en Wallonie. Rapport d'évaluation », visant à permettre à une commune d'interdire temporairement la circulation de véhicules exceptionnels le temps d'effectuer les réparations nécessaires suite à un dommage commis par un véhicule exceptionnel. L'article impose cependant quatre conditions : premièrement, les dégâts doivent être commis de manière répétitive ; deuxièmement, les dégâts doivent être commis de manière fréquente ; troisièmement, les dégâts doivent être importants ; quatrièmement, les prescrit de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs doivent être respectés.

Article 11

Cet article vise à obliger les véhicules exceptionnels à être accompagnés sous certaines conditions. Ce sujet étant technique, il revient au Gouvernement de définir les conditions d'accompagnement en la matière.

Article 12

Cet article se base sur une disposition prévue à l'article 26 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Article 13

Cet article se base sur une disposition prévue à l'article 27 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Article 14

Cet article vise à obliger les véhicules exceptionnels à être obligatoirement accompagnés par un service de police sous certaines conditions. Ce sujet étant technique, il revient au Gouvernement de définir les conditions d'accompagnement en la matière.

Article 15

Cet article liste les différents éléments laissés à l'appréciation du Gouvernement. Les catégories de véhicules exceptionnels visées au point 1 se basent sur ce qui est actuellement contenu à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 novembre 2012.

Les types d'autorisations visées au point 2 se basent sur l'article 6 de ce même arrêté.

La forme et le contenu de l'autorisation visées au point 3 se basent sur les articles 8 à 10 de ce même arrêté.

La procédure de demande et de délivrance de l'autorisation visées au point 4 se basent sur l'article 7 de ce même arrêté.

La redevance due par le demandeur pour le traitement de la demande d'autorisation visée au point 5 se base sur l'article 11 de ce même arrêté.

Les conditions selon lesquelles, en cas de force majeure ou dans le cas d'un obstacle inattendu, il peut être dérogé de l'itinéraire imposé visées au point 6 s'inspirent de l'article 13 du décret flamand du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel.

Les sanctions pénales et administratives visées au point 7 s'inspirent des chapitres 3 et 4 du décret flamand du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel.

Les prescriptions d'ordre techniques relatives aux véhicules exceptionnels visées au point 8 se basent sur l'article 19 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Les prescriptions relatives au chargement des véhicules exceptionnels visées au point 9 se basent sur l'article 19/1 de ce même arrêté.

Les prescriptions relatives à l'équipement de sécurité visées au point 10 se basent sur le chapitre 5 de ce même arrêté.

L'accès à la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel visée au point 11 constitue une compétence transférée suite à l'intégration de l'article 6, §1^{er}, VI, 6^o dans la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Il revient dès lors au Gouvernement de déterminer les formations, l'examen et les permis nécessaires pour pratiquer la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel.

Les prescriptions visées au point 12 relatives aux véhicules accompagnateurs se basent sur le chapitre 6 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels.

Les prescriptions supplémentaires visées au point 13 relatives au coordinateur de circulation se basent sur le chapitre 6 de ce même arrêté.

Les prescriptions relatives à la circulation des véhicules exceptionnels visées au point 14 se basent sur l'article 17 de ce même arrêté.

Les prescriptions spécifiques aux véhicules agricoles visées au point 15 se basent sur le chapitre 7/1 de ce même arrêté.

Les prescriptions en matière de contrôle visées au point 16 se basent sur le chapitre 8 de ce même arrêté.

Le point 17 laisse une marge de manœuvre suffisante au Gouvernement pour agir en matière de transport exceptionnel.

Article 16

Cet article n'appelle pas de commentaire.

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif à la régionalisation du transport exceptionnel

Chapitre 1^{er} - Définitions

Article 1^{er}

Pour l'application du présent décret on entend par :

- 1° « charge indivisible » : une charge qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisée en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transportée par un transport dont les dimensions et la masse sont conformes au Code de la route et au Règlement technique;
- 2° « Code de la route » : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
- 3° « convoi » : l'ensemble du véhicule exceptionnel et des véhicules accompagnateurs, d'avertissement ou auxiliaires;
- 4° « gestionnaire » : le gestionnaire de la voirie publique, des chemins de fer ou zones portuaires;
- 5° « Règlement technique » : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité;
- 6° « réseau de transport exceptionnel » : le réseau routier applicable aux différentes catégories de véhicules exceptionnels;
- 7° « transport exceptionnel » : tout déplacement d'un véhicule exceptionnel sur la voie publique;
- 8° « utilisateur » : toute personne physique ou morale qui utilise un véhicule exceptionnel dans le cadre de ses activités;
- 9° « véhicule accompagnateur » : le véhicule avec accompagnateur ou coordinateur de circulation qui accompagne un véhicule exceptionnel, à l'exception des véhicules des services de police;
- 10° « véhicule agricole » : tout véhicule ou train de deux véhicules visés à l'article 1^{er}, §2, 59 à 61 et 76 du Règlement technique, et utilisé exclusivement dans le cadre d'une activité agricole;
- 11° « véhicule auxiliaire » : tout véhicule roulant ou non en convoi avec un véhicule grue pour le transport de ses éléments et accessoires tels que les contrepoids;
- 12° « véhicule d'avertissement » : toute voiture, voiture mixte ou camionnette telle que définie à l'article 1^{er} du Règlement technique qui signale un véhicule agricole;
- 13° « véhicule exceptionnel » : véhicule automobile, remorque ou train de véhicules tels que définis à l'article 1^{er} 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;

Chapitre 2 - Exceptions

Art. 2

Ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret, les véhicules folkloriques dans les conditions de l'article 56bis du Code de la route ainsi que les véhicules exceptionnels, mis en circulation sur la voie publique :

- 1° par les services de police;
- 2° par les gestionnaires de voirie pour l'exercice de leurs missions;
- 3° par les sous-traitants des gestionnaires de voirie, lorsqu'ils sont affectés durant la période hivernale aux missions de déneigement ou d'épandage pour autant que le caractère exceptionnel du véhicule résulte de la pelle à neige ou de l'installation d'épandage;
- 4° par la protection civile;
- 5° par les sapeurs-pompiers;
- 6° par l'armée;
- 7° par l'autorité pour lutter contre les calamités publiques;
- 8° ou réquisitionnés par l'autorité lors de la lutte contre les catastrophes.

Dans les cas prévus à l'alinéa précédent, le transport exceptionnel s'effectue sous la direction de l'autorité publique qui utilise le véhicule exceptionnel. Cette autorité prend toutes les mesures requises pour d'une part empêcher des dégâts à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages d'art qui y sont établis ainsi qu'aux propriétés avoisinantes et pour d'autre part assurer la sécurité routière, la sécurité et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel.

L'autorité visée à l'alinéa 1, 6° prévient systématiquement le bourgmestre, trois jours ouvrables au préalable, du passage de ses véhicules exceptionnels sur le territoire de la commune, sauf en cas d'urgence.

Chapitre 3 - L'autorisation

Art. 3

A l'exception des cas prévus à l'article 2, toute mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule exceptionnel requiert une autorisation expresse préalable de l'autorité gestionnaire et une prise de connaissance des conditions d'autorisation.

L'autorisation peut, lorsque le transport le nécessite, déroger à l'article 49.1, alinéa 1^{er}, du Code de la route.

Art. 4

§1^{er}. L'autorisation fixe les prescriptions spécifiques en vue d'assurer la sécurité routière ainsi que la sécurité et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel. Elle mentionne la durée de sa validité.

L'autorisation mentionne les mesures qui doivent être prises pour empêcher des dégâts à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages d'art qui y sont établis et aux propriétés riveraines.

L'autorisation mentionne la partie du réseau de transport exceptionnel ou l'itinéraire à suivre et les prescriptions relatives à la hauteur, la longueur, la largeur, la masse, les poids sur les essieux ainsi que les distances inter-essieux.

§2. Les itinéraires sont déterminés dans l'objectif d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation, d'empêcher tout dégât à la voie publique, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines et d'éviter les impacts négatifs sur les autres usagers et les modes de transports durables, à savoir, la voie hydraulique et le chemin de fer.

Art. 5

L'utilisateur, ainsi que le chauffeur du véhicule tractant et le cas échéant, le coordinateur de la circulation, sont chargés de l'application de toutes les prescriptions contenues dans l'autorisation.

Art. 6

L'autorisation peut à tout moment être retirée, suspendue ou modifiée en fonction des objectifs visés à l'article 4, paragraphe 2, ou pour d'autres motifs d'intérêt public sans que le titulaire de l'autorisation puisse prétendre à une indemnisation.

Art. 7

En cas de force majeure ou dans le cas d'un obstacle inattendu, il peut être dérogé à l'itinéraire autorisé aux conditions à fixer par le Gouvernement.

Chapitre 4 - Les communes

Art. 8

Le conseil communal peut arrêter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions du présent décret pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars, les magasins et les entreprises établis dans les ports maritimes ou fluviaux ou à proximité de ceux-ci et traitant les produits transitant par ces ports.

Art. 9

Si, pour le passage du transport exceptionnel, des adaptations à l'infrastructure doivent être réalisées ou des obstacles doivent être éliminés, le gestionnaire en est mis au courant au moins huit jours ouvrables avant le passage.

Les mesures à prendre sont déterminées en concertation avec le gestionnaire et le bourgmestre. Les frais sont à la charge du titulaire de l'autorisation.

Art. 10

Lorsque les infrastructures présentes sur le territoire communal sont, de manière répétitive et fréquente, endommagées de manière importante par des convois, le conseil communal peut arrêter un règlement interdisant le passage de convois sur son territoire pour une durée d'un mois.

Le conseil communal arrête son règlement en respectant les prescrit de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Chapitre 5 - L'accompagnement

Art. 11

Un ou plusieurs véhicules accompagnateurs, accompagnés d'un coordinateur de la circulation visé à l'article 12, sont requis dans les conditions définies par le Gouvernement.

Art. 12

§1^{er}. Le coordinateur de la circulation est l'accompagnateur nommément désigné par écrit et qui assurera le rôle de chef général du convoi.

Avant le départ du convoi, il prend toutes les mesures nécessaires au bon déroulement du transport exceptionnel. Il donne des instructions aux conducteurs des autres véhicules du convoi.

Le coordinateur de la circulation veille au suivi de l'itinéraire et au respect des conditions prescrites dans l'autorisation.

Avant le départ, le coordinateur de la circulation vérifie si tous les véhicules du convoi répondent aux prescriptions de l'autorisation, à celles du présent décret et à celles de ses arrêtés d'exécutions. A l'exception du pesage des masses, le coordinateur de la circulation contrôle, en particulier, si les caractéristiques techniques du véhicule exceptionnel correspondent à celles décrites dans l'autorisation.

Le départ ne peut être donné que si toutes ces conditions sont remplies.

§2. Les autres accompagnateurs opèrent selon les instructions du coordinateur de la circulation.

Art. 13

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.

Art. 14

Un accompagnement par un service de police est obligatoire dans les conditions définies par le Gouvernement.

Chapitre 6 - Dispositions finales

Art. 15

Le Gouvernement détermine :

- 1° les catégories des véhicules exceptionnels;
- 2° les types d'autorisations;
- 3° la forme et le contenu de l'autorisation;
- 4° la procédure de demande et de délivrance de l'autorisation;
- 5° la redevance due par le demandeur pour le traitement de la demande d'autorisation;
- 6° les conditions selon lesquelles, en cas de force majeure ou dans le cas d'un obstacle inattendu, il peut être dérogé de l'itinéraire imposé;
- 7° les sanctions pénales et administratives;
- 8° les prescriptions d'ordre techniques relatives aux véhicules exceptionnels;
- 9° les prescriptions relatives au chargement des véhicules exceptionnels;
- 10° les prescriptions relatives à l'équipement de sécurité;
- 11° l'accès à la profession d'accompagnateur de transport exceptionnel;
- 12° les prescriptions relatives aux véhicules accompagnateurs;
- 13° les prescriptions supplémentaires relatives au coordinateur de circulation;
- 14° les prescriptions relatives à la circulation des véhicules exceptionnels;
- 15° les prescriptions spécifiques aux véhicules agricoles;
- 16° les prescriptions en matière de contrôle;
- 17° toute autre mesure nécessaire au bon fonctionnement de la politique du transport exceptionnel.

Art. 16

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

D. FOURNY

V. SALVI

C. LEAL LOPEZ