

Date

2024-11-12

Réf./Désignation

TSF 2023-122

Responsable du dossier

Omar Bagdadi

Rai et route

Technique routière

Règles des véhicules

Analyse d'impact pour la réglementation de l'Agence suédoise des transports et conseils généraux sur les exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres

Les propositions de l'Agence suédoise des transports:

Les règlements de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2023:42) relatifs aux exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres doivent être abrogés et remplacés par de nouveaux règlements de l'Agence suédoise des transports (TSFS) relatifs à la conception et à l'équipement des ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres et des véhicules qui en font partie, ainsi que les modifications corrélatives découlant des règlements énoncés ci-dessous.

Le règlement autorise trois types supplémentaires d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de longueur. Le projet d'exigences dans les règlements vise à garantir que le niveau actuel de sécurité routière est maintenu et que le système de transport n'est pas autrement affecté négativement en termes de restriction de la circulation et de l'accessibilité pour les autres usagers de la route. Les projets de règlements sont réputés avoir un effet positif sur la stabilité des ensembles de véhicules, la capacité de démarrage sur les routes glissantes et le besoin d'espace dans l'infrastructure.

Les règlements seront, dans la mesure du possible, conçus de manière à les rendre faciles à comprendre et à vérifier le respect des règles par les personnes concernées, telles que les conducteurs, la police, les transporteurs et les constructeurs automobiles.

Modifications corrélatives:

Les règlements de l'Administration suédoise des routes (VVFS 2005:131) relatifs à la vitesse maximale pour les véhicules à deux remorques (ensemble double) doivent être abrogés et remplacés par de nouveaux règlements de l'Agence suédoise des transports (TSFS). En outre, une nouvelle condition d'application de la dérogation est proposée, stipulant que la longueur de l'ensemble de véhicules ne doit pas dépasser 25,25 mètres. En outre, il est proposé de supprimer l'exigence stipulant que la carrosserie et le châssis ne doivent pas entrer en contact l'un avec l'autre lors d'un

virage avec blocage complet des roues. En outre, certaines modifications linguistiques et rédactionnelles doivent être apportées.

L'analyse d'impact a été modifiée après consultation. Les modifications sont marquées par une ligne dans la marge.

Introduction

L'analyse d'impact est divisée en deux chapitres. Le premier chapitre traite des projets de règlements établissant les exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres, mais pas de 34,5 mètres, lorsqu'ils circulent sur le réseau routier que l'Administration suédoise des transports et les exploitants municipaux d'infrastructures routières attribuent à ces ensembles de véhicules plus longs en vertu du chapitre 4, article 17f, de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).

Le projet autorise l'utilisation de trois ensembles de véhicules supplémentaires: Ensembles double B, double C et nordique. Un ensemble double B se compose d'un tracteur, d'une semi-remorque de liaison et, enfin, d'une semi-remorque. Un ensemble double C se compose d'un camion avec deux remorques à essieu central attachées, et un ensemble nordique se compose d'un camion avec un chariot attaché et une semi-remorque. Les ensembles double B et les ensembles nordiques sont courants aujourd'hui, mais avec une limite de longueur maximale pour les ensembles de 25,25 mètres. Ces nouvelles variantes d'ensembles utilisent la longueur maximale admissible, conformément au chapitre 4, article 17f, de l'ordonnance sur la circulation routière, pour chaque véhicule faisant partie de l'ensemble. Cela signifie que la longueur totale des ensembles de véhicules sera d'environ 27 mètres.

Le deuxième chapitre contient les modifications corrélatives jugées nécessaires pour éviter une double réglementation en ce qui concerne la vitesse maximale des ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres.

Contexte

Une décision gouvernementale d'août 2022 a introduit une nouvelle disposition dans l'ordonnance sur la circulation routière, à savoir le chapitre 4, article 17f, le 31 août 2023. Cette disposition autorisait l'Administration suédoise des transports et les exploitants routiers municipaux à prévoir que, sur une route, une partie de route ou un tronçon de route donné, la longueur d'un ensemble de véhicules ne peut pas dépasser 34,5 mètres. La disposition contient également huit conditions qui doivent être remplies par les ensembles de véhicules. Les sept premières conditions contiennent certaines dimensions et distances par rapport aux

véhicules faisant partie de l'ensemble. Les dimensions sont liées au système modulaire européen (SME). La huitième condition est que le véhicule ou l'ensemble de véhicules satisfasse aux exigences de conception et d'équipement fixées par l'Agence suédoise des transports.

La décision d'inclure cette disposition dans l'ordonnance sur la circulation routière s'appuie, entre autres, sur la mission¹ donnée à l'Administration suédoise des transports par le gouvernement en 2018. La mission était d'analyser si et où des camions plus longs pouvaient être autorisés sur le réseau routier suédois afin d'accroître l'efficacité du transport et de réduire l'impact du transport de marchandises sur le climat. Le rapport final de la mission a été présenté aux bureaux du gouvernement en mars 2019.

Dans le cadre de la mission, l'Administration suédoise des transports a examiné les conditions d'exploitation des ensembles de véhicules plus longs sur le réseau routier suédois, a identifié les routes sur lesquelles les ensembles de véhicules plus longs devraient être autorisés et a analysé les conséquences d'une telle allocation. Afin d'évaluer les conséquences de l'introduction d'ensembles de véhicules plus longs sur le réseau routier proposé, l'Administration suédoise des transports a procédé à une analyse quantitative des effets socio-économiques. Une évaluation qualitative des incidences, de la réalisation de la politique des transports et des effets distributifs a également été réalisée pour la période 2018-2058. L'analyse d'impact repose sur l'hypothèse d'une allocation continue du réseau routier aux camions jusqu'à 74 tonnes, que les camions plus longs soient autorisés ou non. L'analyse quantitative montre un bénéfice sociétal compris entre environ 9,5 milliards de SEK et 14 milliards de SEK sur la période.

Pour que les avantages des ensembles de véhicules plus longs puissent être exploités, l'Administration suédoise des transports souligne un certain nombre de conditions qui doivent être remplies. Selon l'Administration suédoise des transports, les hypothèses concernant les caractéristiques des véhicules et la conception des infrastructures devraient être respectées afin de garantir le maintien de l'accessibilité, de la fluidité du trafic et de la sécurité routière. En outre, la conformité doit être assurée et le transport devrait être en mesure d'atteindre les points de départ et de destination ou d'autres points de transbordement appropriés. En outre, des itinéraires de déviation suffisants devraient être mis en place pour assurer la redondance et réduire au minimum les perturbations pendant les incidents. Enfin, le rythme et l'ampleur de l'allocation devraient être transparents afin que le secteur des entreprises puisse s'adapter aux nouvelles conditions et en bénéficier sans risques commerciaux excessifs.

¹ Mission visant à analyser si et où les camions plus longs devraient être autorisés sur le réseau routier suédois. N2018/04593/MRT

Dans l'ensemble, l'analyse de l'Administration suédoise des transports montre que l'autorisation d'ensembles de véhicules plus longs présente des avantages sociaux majeurs. Elle souligne toutefois que cela est subordonné à la condition que l'infrastructure, ainsi que les véhicules et les ensembles de véhicules satisfassent à certaines hypothèses en ce qui concerne la fonctionnalité et les caractéristiques. Ces hypothèses comprennent que les ensembles de véhicules devraient avoir des caractéristiques concernant les exigences en matière d'espace, de capacité de démarrage et de stabilité des ensembles de véhicules, correspondant aux ensembles de véhicules de 25,25 mètres de long actuels.

L'analyse des manœuvres de changement de voie simulées impliquant des ensembles de véhicules de 25,25 mètres de long, constitués d'un camion et d'un chariot avec semi-remorque attachée, montre que ceux-ci ont une amplification vers l'arrière juste en dessous de 2,0 et un coefficient d'amortissement d'un peu plus de 0,3.

Pour les ensembles de véhicules de 25,25 mètres de long, l'exigence actuelle est qu'ils doivent satisfaire à l'exigence de rayon de braquage de la réglementation de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2012:126) relative aux exigences de rayon de braquage pour les ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 24,0 mètres et aux exigences en matière d'équipement pour les véhicules inclus dans ces ensembles de véhicules. L'ensemble de véhicules devrait pouvoir tourner à l'intérieur d'un cercle d'un rayon extérieur de 12,50 mètres et d'un rayon intérieur de 2,00 mètres. Aucune partie de l'ensemble de véhicules ou de la charge ne doit balayer à l'extérieur ou à l'intérieur des cercles pendant le virage.

Sur la base de l'autorisation prévue au chapitre 4, article 17f, de l'ordonnance sur la circulation routière, l'Agence suédoise des transports a l'intention de publier des règlements définissant les exigences techniques applicables à ces ensembles de véhicules plus longs.

Définitions et concepts

Les termes utilisés dans la présente analyse d'impact ont le même sens que dans la loi sur les définitions de la circulation routière (2001:559). En plus de ceux-ci, les termes suivants sont également utilisés.

Terme	Explication
<i>Ensemble double A</i>	ensemble de véhicules constitué d'un <i>tracteur</i> attelé à une semi-remorque et à un chariot avec une semi-remorque attachée;
<i>Ensemble double AB</i>	ensemble de véhicules constitué d'un camion attelé à un chariot avec une <i>semi-remorque de liaison</i> attachée qui, à son tour, est attelée à une semi-remorque;
<i>essieu à direction active</i>	essieu directeur dont l'angle de braquage est déterminé par une unité de direction électrique ou hydraulique;
<i>Ensemble double B.</i>	ensemble de véhicules constitué d'un <i>tracteur</i> attelé à une <i>semi-remorque de liaison</i> qui, à son tour, est attelée à une semi-remorque, lorsque la distance entre le dispositif d'attelage avant de la semi-remorque à liaison et le bord arrière ne dépasse pas 12,0 mètres;
<i>Ensemble double C</i>	ensemble de véhicules constitué d'un camion attelé à deux remorques à essieu central;
<i>tracteur</i>	camion sans compartiment de chargement, équipé d'un dispositif d'attelage (cinquième roue) pour semi-remorque;
<i>semi-remorque de liaison</i>	semi-remorque avec une cinquième roue arrière pour l'accouplement à une autre semi-remorque
<i>essieu autodirigé</i>	essieu directeur dont l'angle de braquage est déterminé par les forces de virage causées par l'adhérence pneu-route;
<i>Ensemble nordique</i>	ensemble de véhicules constitué d'un camion attelé à un chariot avec une semi-remorque attachée;
<i>valeur de performance</i>	valeur déterminée par le constructeur, indiquant la charge qu'un véhicule et son dispositif d'attelage peuvent supporter;

25,25°mètres

Date

2024-11-12

Réf./Désignation

TSF 2023-122

Responsable du dossier

Omar Bagdadi

Rai et route

Technique routière

Règles des véhicules

A. Généralités

1. Quel est le problème ou la raison de la réglementation?

La raison d'être de la réglementation est de permettre l'utilisation d'un plus grand nombre de types d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres sur le réseau routier particulier sur lequel l'Administration suédoise des transports et les exploitants de routes municipales ont publié des règlements. Dans le même temps, l'objectif de la réglementation est de réduire le risque que ces ensembles de véhicules plus longs créent des problèmes de circulation et aient un impact négatif sur la sécurité routière sur le réseau routier que les exploitants routiers allouent aux ensembles de véhicules.

Les caractéristiques des véhicules et des ensembles de véhicules qui sont particulièrement importantes pour garantir que la sécurité routière et la circulation ne soient pas affectées sont leur stabilité et leur capacité de démarrage, en particulier dans des conditions hivernales, ainsi que leur besoin d'espace.

Le besoin d'espace reflète la capacité des ensembles de véhicules à circuler sur des routes plus petites avec de petits ronds-points, des carrefours ou des points de virage. Étant donné que le réseau routier, que les exploitants routiers municipaux en particulier devront allouer, se compose également de routes et de rues plus petites avec de petits ronds-points et intersections, une exigence relativement stricte est fixée pour que ces ensembles de véhicules plus longs n'occupent pas plus de place que les ensembles de véhicules existants d'une longueur maximale de 25,25 mètres.

La capacité de démarrage des ensembles de véhicules concerne leur capacité à démarrer et à se déplacer à partir d'un arrêt et leur capacité à gérer les pentes dans des conditions glissantes. Dans ce cas, la stabilité concerne la stabilité directionnelle des ensembles de véhicules.

Dans certains cas, les exigences techniques qui ont un effet positif sur, par exemple, la stabilité peuvent avoir un effet négatif sur, par exemple, le besoin d'espace. Nous en avons tenu compte et pesé les différents aspects les uns par rapport aux autres afin de trouver des compromis qui, dans la mesure du possible, permettent aux véhicules et aux ensembles de véhicules d'atteindre un niveau suffisamment élevé de stabilité, de besoins en espace et de capacité de démarrage.

1.1 Stabilité

La longueur autorisée plus longue de l'ensemble de véhicules signifie que des remorques supplémentaires peuvent être connectées à un ensemble de véhicules par rapport aux ensembles de véhicules utilisés aujourd'hui. Pour chaque remorque attachée, le mouvement latéral de l'ensemble de véhicules est amplifié. Cette amplification du mouvement latéral est appelée amplification vers l'arrière et signifie que le mouvement latéral du camion est amplifié par les remorques attachées. L'amplification vers l'arrière dépend également de la vitesse et augmente avec l'augmentation de la vitesse. Une grande amplification vers l'arrière signifie que les remorques se déplacent beaucoup plus que le camion latéralement, par exemple lors d'un changement de voie.

Avec un plus grand nombre de remorques attachées ensemble, l'amplification vers l'arrière devient plus importante, rendant ces ensembles de véhicules plus longs plus instables. Ils peuvent donc représenter un risque majeur pour la sécurité routière et peuvent également être perçus par d'autres usagers de la route comme oscillant davantage sur la route.

Lorsque l'ensemble de véhicules change de voie, il est important que, outre le fait que la manœuvre n'est pas trop amplifiée par les remorques, les mouvements latéraux soient également amortis le plus rapidement possible. Sinon, les remorques continueront de se balancer latéralement sur la route, ce qui constitue un risque majeur pour la sécurité. La vitesse à laquelle ces mouvements latéraux sont amortis peut être exprimée par le coefficient d'amortissement de l'ensemble de véhicules. Un coefficient d'amortissement élevé signifie que les mouvements latéraux des remorques sont amortis rapidement.

Un ensemble de véhicules avec une amplification vers l'arrière élevée et un faible coefficient d'amortissement est plus instable qu'un ensemble de véhicules avec une amplification vers l'arrière faible et un coefficient d'amortissement élevé.

1.2 Besoin d'espace

Lorsque plusieurs véhicules sont attelés ensemble, le besoin d'espace est généralement plus important, ce qui peut limiter les routes et les rues pouvant être allouées à l'utilisation de ces ensembles de véhicules plus longs. Il s'agit avant tout du réseau routier et de voirie municipal, dont l'agencement des rues posera probablement les plus grands défis pour permettre la circulation en tenant compte des besoins d'espace des ensembles de véhicules.

1.3 Capacité de démarrage

Les conditions routières hivernales présentent un risque plus élevé d'accidents et des problèmes plus importants en ce qui concerne la fluidité du trafic pour les véhicules lourds. Les arrêts de la circulation causés par des véhicules à l'arrêt qui ne peuvent pas monter une côte, par exemple, coûtent de l'argent à la société. Ce coût est difficile à calculer car un arrêt n'implique pas automatiquement les services d'urgence ou les services de récupération. Bien que ces temps d'arrêt soient dans de nombreux cas relativement courts, ils peuvent tout de même entraîner des coûts en termes de circulation et d'accessibilité restreintes. Les véhicules à l'arrêt présentent également un risque accru d'accidents parce que les usagers de la route s'en rendent compte trop tard et n'ont pas le temps de s'arrêter ou de faire une manœuvre d'évitement en toute sécurité.

Étant donné que la répartition du poids de ces ensembles de véhicules plus longs se déplacera davantage vers les essieux des remorques, le camion supportera une plus petite proportion du poids de la charge. Cela signifie qu'il y a un risque que ces ensembles de véhicules plus longs aient une moins bonne capacité de démarrage dans des conditions routières glissantes que les ensembles de véhicules d'aujourd'hui. Afin d'améliorer les possibilités pour le conducteur de manipuler les véhicules en toute sécurité dans des conditions hivernales, il est important de veiller à ce que le frottement entre les pneus et la surface de la route soit aussi élevé que possible.

Le frottement pneu-route est affecté par la conception des pneus, qu'ils conviennent ou non aux conditions hivernales, et par la pression des pneus sur la surface de la route.

Les camions à deux essieux seulement sont, en règle générale, moins aptes à circuler dans des conditions hivernales que les camions à trois essieux ou plus. Un camion à deux essieux, entre autres, n'a pas la possibilité de soulever un essieu dans le bogie et d'augmenter ainsi temporairement la pression entre les pneus de l'essieu moteur et la route. Le poids de l'essieu supplémentaire sur un camion à trois essieux, d'environ une tonne, signifie également que ceux-ci ont une pression d'essieu moteur plus élevée lorsqu'ils roulent à vide avec un essieu relevé que les tracteurs à deux essieux.

Même pour les camions à trois essieux ou plus, avec ou sans entraînement en tandem, il peut être difficile d'atteindre une pression d'essieu motrice suffisamment élevée lorsque l'ensemble de véhicules s'allonge. Avec plus de véhicules dans l'ensemble de véhicules, il y a, en général, plus d'essieux pour répartir le poids, tandis que plus d'essieux signifie une résistance au roulement accrue. Cela affecte la capacité de démarrage de l'ensemble de

véhicules lorsqu'ils voyagent avec peu ou pas de charge. Pour cette raison, il est très important que les véhicules soient conçus de manière à ce que la répartition du poids des véhicules contribue à augmenter la pression de l'essieu moteur du camion, et donc sa capacité de propulsion.

2. Quel est l'objectif à atteindre?

En édictant des règlements avec des exigences claires pour l'équipement et la conception qui s'appliqueront afin d'être autorisés à conduire un ensemble de véhicules de plus de 25,25 mètres, mais pas 34,5 mètres, le risque est réduit que la sécurité routière et la circulation ne soient affectées négativement.

Les exigences sont principalement formulées comme des exigences relatives à la conception et à l'équipement des véhicules et visent à garantir que la stabilité et la capacité de démarrage des véhicules sont suffisantes et que l'espace requis n'est pas supérieur à celui autorisé par le réseau routier alloué. En outre, les performances de freinage et les dispositifs d'attelage de l'ensemble de véhicules doivent être dimensionnés de manière adéquate.

Les exigences sont spécifiées dans la réglementation, en précisant clairement les exigences et les conditions à respecter pour être autorisé à conduire ces ensembles de véhicules plus longs. Les exigences sont fondées sur les objectifs de la politique des transports en matière d'accessibilité et de sécurité du système de transport et visent à contribuer au développement durable du transport de marchandises par route en Suède.

Une attention particulière a été accordée lors de la rédaction des exigences

Lors de l'élaboration des règlements, une attention particulière a été accordée au fait que la dernière semi-remorque de deux des ensembles de véhicules proposés, l'ensemble nordique et l'ensemble double B, doit être celle déjà utilisée aujourd'hui dans les ensembles de véhicules d'une longueur maximale de 25,25 mètres. Ces semi-remorques peuvent donc continuer à être utilisées dans le transport intermodal, par exemple par chemin de fer.

En outre, l'accent a également été mis sur le fait que, dans la mesure du possible, il ne devrait pas être nécessaire de convertir les camions; au lieu de cela, les camions qui satisfont à certaines exigences en matière d'homologation devraient pouvoir être utilisés dans ces ensembles de véhicules plus longs.

Une attention particulière a également été accordée au cadre réglementaire adopté par nos voisins nordiques en ce qui concerne les ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de long, afin d'éviter des règles contradictoires dans différents pays, permettant ainsi le trafic transfrontalier

même si les règles nationales dans chaque pays ne sont pas exactement identiques.

3. Quelles sont les solutions alternatives?

3.1 Quelle sera l'incidence si rien n'est fait?

Des travaux intensifs sont en cours dans toute l'Europe pour réduire la consommation de carburant et les émissions. Le développement d'ensembles de véhicules d'une capacité supérieure à celle d'aujourd'hui contribue de manière significative à l'augmentation de l'efficacité des transports. Étant donné que les besoins en matière de transport de marchandises devraient augmenter,² une augmentation de la longueur maximale des ensembles de véhicules sur les routes qui ne sont pas privées a été jugée nécessaire par le gouvernement afin de réduire l'impact environnemental du secteur des transports. Si l'Agence suédoise des transports ne publie pas d'autres règlements, cela signifierait que seuls les deux types d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de longueur pour lesquels l'Agence suédoise des transports a publié des règlements par l'intermédiaire des règlements et des conseils généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2023:42) sur les exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de longueur peuvent circuler sur les routes attribuées par les exploitants routiers.

3.2 Options non réglementaires

En vertu de la réglementation actuelle, l'exploitation de types d'ensembles de véhicules autres que les deux types adoptés dans la réglementation de l'Agence suédoise des transports et les conseils généraux sur les exigences techniques pour les ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de longueur n'est pas autorisée.

Cela signifie qu'il n'existe aucune option qui n'implique pas de réglementation.

3.3 Projet de règlement – exigences fondées sur la conception

Essieu autodirigé/à direction active

L'Agence suédoise des transports propose que le dernier essieu de la semi-remorque de liaison avant dans un ensemble double B soit autodirigé ou activement dirigé à des vitesses allant jusqu'à 30 km/h. L'essieu peut être autodirigé ou activement dirigé à des vitesses allant jusqu'à 40 km/h.

² Trafikanalys, «Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys (Transport de marchandises en Suède – analyse de la situation actuelle) (Rapport 2016:7)», 2016.

Distance entre les dispositifs d'attelage et l'essieu/le groupe d'essieux

L'Agence suédoise des transports propose que la distance entre la goupille d'attelage et le premier essieu de la semi-remorque arrière dans un ensemble double B soit d'au moins 6,2 mètres.

Pour l'ensemble double C, il est proposé que l'attelage de la manille du camion ne soit pas situé à plus de 0,8 mètre du dernier essieu, que l'attelage de la remorque à essieu central avant ne soit pas situé à plus de 2,1 mètres du centre du groupe d'essieux et que la barre d'attelage des remorques à essieu central soit d'au moins 6,6 mètres de long.

Les exigences relatives à l'emplacement des attelages de la manille sont nécessaires à la stabilité de l'ensemble double C. Toutefois, cette exigence signifie qu'un camion qui satisfait à l'exigence relative à l'emplacement de l'attelage de la manille pour un ensemble double C ne convient pas pour une utilisation dans un ensemble double AB. En effet, l'ensemble double AB prend trop de place si l'attelage de la manille est trop proche de l'essieu arrière du camion.

L'Agence suédoise des transports propose donc que la distance entre le centre de l'attelage de la manille et le bord arrière du camion dans un ensemble double AB ne soit pas supérieure à 0,8 mètre.

Essieu rétractable

L'Agence suédoise des transports propose que le premier essieu de la semi-remorque de liaison avant d'un ensemble double B soit rétractable si la distance entre la goupille d'attelage et le premier essieu est inférieure à 7,0 mètres. L'essieu doit pouvoir être relevé ou abaissé depuis le siège du conducteur pendant le trajet.

Remorques à essieu central à trois essieux avec roues jumelées

L'Agence suédoise des transports propose que les remorques à essieu central faisant partie d'un ensemble double C aient au moins trois essieux et que tous les essieux soient équipés de roues jumelées.

Dispositifs d'attelage

L'Agence suédoise des transports propose que les dispositifs d'attelage montés sur les véhicules soient homologués conformément au règlement CEE n° 55, série 01 d'amendements, ou ultérieure.

Nous proposons également que les valeurs de performance des dispositifs d'attelage soient conformes aux exigences de la réglementation et des conseils généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2019:129) sur l'attelage des véhicules et des remorques ou au moins conformes aux valeurs du projet de règlement.

3.4 Option réglementaire – exigences fonctionnelles

Une solution de rechange au projet de règlement consiste à établir des exigences fonctionnelles, plutôt que sur la conception des véhicules. Les exigences fonctionnelles offrent une plus grande flexibilité et impliquent moins de limitations que les exigences de conception. L'Agence suédoise des transports a précédemment pris la décision de s'efforcer autant que possible d'avoir des exigences fonctionnelles, ce qui entrave moins le développement de nouvelles solutions que les exigences de conception. Toutefois, nous estimons que si l'Agence suédoise des transports devait prescrire des exigences fonctionnelles pour les ensembles de véhicules d'une longueur totale supérieure à 25,25 mètres, un système de soutien correspondant au «Lastbilskalkylator»³ doit être développé et déployé. Sans un tel système de soutien, il n'est pas possible de vérifier la conformité avec les exigences fonctionnelles. Un tel système de soutien n'existe pas aujourd'hui.

Pour cette raison, l'Agence suédoise des transports propose que des règlements soient émis conformément au projet de réglementation.

4. Qui sera concerné?

Le projet de règlement concerne principalement les entreprises de transport de marchandises, les acheteurs de services de transport, les constructeurs de véhicules et les constructeurs de camions lourds et de remorques, ainsi que la Police suédoise. Les exploitants routiers qui allouent des routes pour l'utilisation d'ensembles de véhicules sont également touchés par le règlement.

5. Quels sont les incidences du règlement?

5.1 Entreprises

(x) Le règlement n'est pas censé avoir une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1.

Le projet de règlement ne concerne que ceux qui souhaitent conduire des ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres sur les routes que l'État et les exploitants de routes municipales ont allouées pour des ensembles de véhicules de 34,5 mètres de long. Les personnes concernées par les coûts dus aux projets de règlements de l'Agence suédoise des transports sont donc les mêmes que celles qui bénéficient de la facilitation des ensembles de véhicules plus longs.

³ <https://lastbilskalkylator.azurewebsites.net/>

Au cours de l'enquête, nous avons consulté l'industrie de l'automobile et du transport de marchandises sur la façon dont les exigences selon l'option réglementaire proposée les affecteraient en ce qui concerne l'augmentation des coûts administratifs ainsi que l'augmentation des coûts d'achat et de développement de produits. Il existe deux constructeurs suédois de camions, AB Volvo et Scania. Ils emploient au total environ 150 000 personnes et réalisent un chiffre d'affaires d'environ 400 milliards de SEK. L'industrie du transport de marchandises est composée d'environ 10 000 entreprises de transport de marchandises, qui réalisent ensemble un chiffre d'affaires de plus de 100 milliards de SEK, ce qui correspond à environ 4 % du PIB de la Suède. L'industrie emploie plus de 86 000 personnes.⁴

Les constructeurs de véhicules qui souhaitent construire des véhicules répondant aux exigences de la réglementation et les entreprises de transport qui souhaitent utiliser les véhicules peuvent connaître une augmentation marginale des coûts de personnel en raison, par exemple, de la formation. Les entreprises elles-mêmes ne sont pas en mesure de fournir une estimation de ces coûts. Il n'est pas possible d'estimer dans quelle mesure ces coûts peuvent être répercutés sur le client final ou absorbés par l'augmentation de la part de marché. Dans l'ensemble, le projet de règlement ne devrait pas réduire les marges bénéficiaires des entreprises, mais peut-être les augmenter en proposant de nouveaux produits et services aux clients.

Le projet d'exigences signifie qu'au moins un des véhicules des ensembles de véhicules devra être reconstruit ou converti. Cela représente un coût supplémentaire d'environ 75 000 SEK à 90 000 SEK par rapport à un véhicule neuf sans exigences particulières. La décision de faire un tel investissement dans un véhicule dépend dans une large mesure des avantages de l'investissement.

Estimation des coûts

Exigences relatives à la conception et à l'équipement	Coût (par véhicule)
Essieu directeur sur semi-remorque	environ 50 000 SEK
Essieu relevable sur semi-remorque	environ 15 000 SEK à 20 000 SEK

Le projet comprend également un ajout nécessaire aux exigences techniques pour l'ensemble double AB adoptées le 15 septembre 2023. L'ajout introduit une nouvelle exigence concernant la distance entre le bord arrière du camion et l'attelage de la manille.

Cela signifie que si un nouveau camion a été commandé après l'adoption, le 1er septembre 2023, de la réglementation de l'Agence suédoise des

⁴ Association suédoise des entreprises de transport routier,
<http://www.akeri.se/om-oss/akerinaringen> téléchargé en février 2016.

transports (TSFS 2023:42) relative aux exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres, ce camion ne sera pas autorisé à être utilisé dans un ensemble double AB après l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation, sauf si l'attelage est déplacé vers l'arrière sur le camion.

Selon le registre de la circulation routière, environ 50 camions à trois essieux ont été immatriculés en 2024, sur lesquels l'emplacement du dispositif d'attelage ne respecte pas la distance stipulée entre l'attelage de la manille et le bord arrière du camion. Toutefois, il n'est pas possible de savoir si l'un de ces camions a été commandé après que la réglementation de l'Agence suédoise des transports sur les exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres a été adoptée pour être utilisée dans un ensemble double AB.

5.2 Particuliers

Le projet de règlement permet l'utilisation sur le réseau routier d'un plus grand nombre de types d'ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres, attribués par l'Administration suédoise des transports et les exploitants routiers municipaux pour ces ensembles de véhicules plus longs. Dans le même temps, nous proposons des exigences techniques auxquelles les ensembles de véhicules doivent satisfaire pour garantir que la sécurité et la fluidité de la circulation ne soient pas altérées.

5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités

La Police suédoise

L'autorité de police sera affectée par le fait qu'il doit être possible de vérifier le respect des projets d'exigences de la réglementation lors d'un contrôle routier par des agents de police ou des inspecteurs de véhicules.

L'Administration suédoise des transports et d'autres exploitants routiers municipaux

Le projet de règlement exige, entre autres, la stabilité des ensembles de véhicules, ce qui signifie que moins d'accidents sont susceptibles de se produire sur les routes affectées aux ensembles de véhicules longs. En cas d'accident, outre les véhicules et les marchandises transportés, l'infrastructure peut également être endommagée. L'amélioration de la stabilité se traduira alors par une réduction des coûts de réparation pour l'Administration suédoise des transports et les exploitants routiers municipaux.

Le projet d'exigences signifie également que ces ensembles de véhicules plus longs ont des exigences en matière d'espace aux ronds-points et aux intersections équivalentes à ceux des ensembles de véhicules existants, qui

ne mesurent actuellement pas plus de 25,25 mètres de long. Cela signifie que les exploitants routiers devraient être en mesure d'évaluer les routes et les réseaux routiers qu'ils peuvent allouer à ces ensembles de véhicules plus longs.

Les règlements ne restreignent pas l'autonomie des municipalités ou des régions. Chaque municipalité est libre d'édicter ou non des règlements stipulant les routes et les rues qui sont ouvertes pour les ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres de longueur conformément au chapitre 4, article 17f de l'ordonnance sur la circulation routière.

5.4 Environnement

Le projet de règlement n'a pas d'effets directs ou d'incidences sur l'environnement. La disposition du chapitre 4, article 17f, de l'ordonnance sur la circulation routière, qui autorise les exploitants routiers à attribuer, par voie réglementaire, des routes pour des ensembles de véhicules d'une longueur totale allant jusqu'à 34,5 mètres, est susceptible d'avoir une incidence positive sur l'environnement, étant donné qu'un plus grand nombre de marchandises pourront être déplacées avec moins de trajets. La présente analyse d'impact ne couvre pas les effets ou les conséquences découlant de cette disposition, mais se limite aux règlements proposés par l'Agence suédoise des transports.

5.5 Effets externes

Le projet de règlement a des conséquences positives pour la société. L'imposition d'exigences sur ces ensembles de véhicules plus longs signifie que le niveau actuel des exigences en matière de sécurité routière et de libre circulation du trafic ne se détériore pas en raison de l'allongement de la longueur totale. À long terme, cela signifie que davantage de véhicules répondront aux nouvelles exigences par rapport à la flotte actuelle, car il existe des incitations financières à acheter et donc à construire et à vendre ces véhicules. Il y a des calculs qui montrent que les arrêts dans la circulation routière, en raison d'accidents et de travaux de récupération, provoquent un temps perdu d'environ 2 millions d'heures de véhicule par an.⁵

Le coût socio-économique de ces arrêts est estimé à 360 millions de SEK par an. Les véhicules lourds causent un pourcentage disproportionné de ces perturbations de la circulation routière. Les arrêts impliquant des véhicules lourds ont également de plus grandes conséquences et prennent plus de temps à résoudre. On estime que les véhicules lourds causent 30 % à 60 % des perturbations en hiver. Cela correspond à un coût sociétal de 110 à 220 millions de SEK.

⁵ Administration suédoise des transports, TRV 2011/22239A.

L'objectif des exigences relatives au trafic fluide dans le projet de règlement est de veiller à ce que ces coûts ne soient pas augmentés.

6. Résumé des options envisagées et des raisons pour lesquelles le projet de règlement est considéré comme la meilleure option

6.1 Évaluation de l'Agence suédoise des transports

La raison d'être de la réglementation est de permettre l'utilisation d'un plus grand nombre de types d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres sur le réseau routier particulier sur lequel l'Administration suédoise des transports et les exploitants de routes municipales ont publié des règlements. La réglementation vise également à garantir que ces ensembles de véhicules peuvent être utilisés en toute sécurité sur des routes plus petites avec une marge de manœuvre limitée et dans des conditions hivernales. Le projet d'exigences est jugé nécessaire compte tenu du risque pour la sécurité routière que représente un ensemble de véhicules moins adapté pour les autres usagers de la route et du coût social d'un tel ensemble s'il s'arrête et entrave la circulation.

Le projet de règlement impose des exigences relatives à la conception et à l'équipement des véhicules faisant partie d'ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres mais ne dépassant pas 34,5 mètres. La réglementation devrait réduire le risque d'arrêt des ensembles de véhicules sur la route et contrer l'augmentation du nombre d'accidents. Le projet de règlement s'applique également aux véhicules et aux ensembles de véhicules en circulation internationale et leur impose les mêmes exigences, ce qui signifie que le risque de réglementation spéciale est réduit au minimum.

L'alternative au projet à l'examen signifie que des exigences fonctionnelles seraient élaborées au lieu d'exigences fondées sur la conception. Toutefois, les exigences fonctionnelles signifient qu'il pourrait être difficile pour les utilisateurs et les autorités de contrôle de les vérifier. La raison en est que les exigences fonctionnelles imposées aux véhicules ou aux ensembles de véhicules ne peuvent pas être vérifiées par des moyens simples, mais nécessitent soit des essais approfondis sur la piste d'essai, soit l'accès à des modèles de calcul et à des simulations informatiques.

Le fait que les constructeurs automobiles effectuent des essais et vérifient les exigences pour les véhicules avant qu'ils ne soient livrés au client n'est pas suffisant, étant donné que les exigences qui doivent être imposées portent sur l'ensemble du véhicule et non sur des véhicules individuels. Le fait que les camions changent souvent de remorque plusieurs fois par semaine, voire par jour, complique encore les choses pour les transporteurs,

car ils devraient refaire la procédure d'essai pour chaque nouvel ensemble de véhicules.

Nous estimons que si l'Agence suédoise des transports doit fixer des exigences fonctionnelles pour les ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres mais ne dépassant pas 34,5 mètres, un système de soutien correspondant au «Lastbilskalkylator» doit être développé et déployé. Un tel système n'existe pas aujourd'hui.

L'Agence suédoise des transports estime donc qu'il n'existe pas d'alternatives réalistes au projet de règlement.

6.2 Motifs du projet de règlement

| **Essieux autodirigés/à direction active**

Le point de départ de l'exigence a été que l'ensemble de véhicules doit satisfaire aux mêmes exigences en matière de rayon de braquage que les ensembles de véhicules actuels de 25,25 mètres de long, conformément à l'article 2, premier alinéa, de la réglementation de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2012:126) sur les exigences en matière de rayon de braquage pour les ensembles de véhicules de plus de 24,0 mètres de longueur et les exigences en matière d'équipement pour les véhicules faisant partie de ces ensembles de véhicules. Cette exigence stipule qu'un ensemble de véhicules doit pouvoir tourner à l'intérieur d'un anneau circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 mètres et d'un rayon intérieur de 2,00 mètres et qu'aucune partie de l'ensemble de véhicules ou de la charge ne peut balayer à l'extérieur ou à l'intérieur des cercles pendant le virage.

La raison en est que ces ensembles de véhicules plus longs ne nécessiteront pas plus d'espace que les ensembles de véhicules actuels de 25,25 mètres de long, qui doivent aujourd'hui satisfaire à ces exigences en matière de rayon de braquage. En s'appuyant sur l'exigence de rayon de braquage, les exploitants routiers peuvent plus facilement évaluer quelles routes sont possibles pour ces ensembles de véhicules plus longs.

| **Distance entre les dispositifs d'attelage et l'essieu/le groupe d'essieux**

L'Agence suédoise des transports a mis l'accent sur le fait que la deuxième semi-remorque dans les ensembles peut constituer des semi-remorques existantes de dimensions standard afin qu'elles puissent être utilisées, par exemple, dans le trafic intermodal. Dans le même temps, il est de la plus haute importance de ne pas atteler des semi-remorques extrêmement courtes, car elles rendent l'ensemble de véhicules instable et présentent un risque pour la sécurité routière.

Afin de garantir que la deuxième semi-remorque puisse être une remorque de dimensions standard, tout en empêchant l'utilisation d'une semi-

remorque extrêmement courte, il est donc proposé que l'espacement minimal entre le dispositif d'attelage avant et le premier essieu de la semi-remorque arrière soit d'au moins 6,2 mètres. La dimension proposée correspond à une semi-remorque de dimensions standard.

La distance entre l'attelage de la manille et le dernier essieu des véhicules faisant partie d'un ensemble double C est cruciale en ce qui concerne l'amplification vers l'arrière et donc la stabilité de l'ensemble du véhicule. Une distance trop grande entraîne une plus grande amplification vers l'arrière et donc un risque accru pour la sécurité routière.

Pour l'ensemble double AB, une exigence a été ajoutée au projet de règlement concernant l'emplacement de l'attelage de la manille sur le camion. La raison en est qu'il est très difficile pour cet ensemble de répondre aux exigences d'espace imposées par la conception de l'infrastructure si l'attelage de la manille est situé trop près de l'essieu arrière du camion. La nouvelle exigence garantit que l'ensemble double AB ne crée pas de problèmes sur les petites routes et intersections qui ont été allouées.

Essieu rétractable

Afin d'améliorer encore la capacité de démarrage sur les routes glissantes pour l'ensemble double B, il est proposé que le premier essieu de la semi-remorque de liaison avant soit rétractable si la distance entre la goupille d'attelage et le premier essieu est inférieure à 7,0 mètres. Lorsque l'essieu est en position de levage, une plus grande partie du poids de la remorque est transférée au tracteur, ce qui entraîne une augmentation de la pression de l'essieu moteur sur le tracteur. Cette exigence est particulièrement importante pour les ensembles qui conduisent à vide ou avec un faible poids de charge, car sinon il peut être difficile d'obtenir une pression suffisante sur l'essieu moteur du tracteur.

Remorques à essieu central à trois essieux avec roues jumelées

L'exigence de trois essieux à roues jumelées contribue à accroître la stabilité d'un ensemble double C en réduisant à la fois l'amplification vers l'arrière de l'ensemble et en augmentant le coefficient d'amortissement. Un coefficient d'amortissement plus élevé signifie que les mouvements latéraux des remorques à essieu central sont amortis plus rapidement.

Dispositif d'attelage

Le projet de règlement contient des exigences concernant les valeurs de performance des dispositifs d'attelage en lieu et place des dispositions de la réglementation de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2019:129) et conseils généraux sur l'attelage des véhicules et des remorques. Cela permet à l'utilisateur de vérifier plus facilement si les dispositifs d'attelage et les véhicules répondent aux exigences de performance.

7. Sur la base de quelle autorisation l'Agence a-t-elle le droit de prendre des décisions?

Les règlements établissant les exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres mais n'excédant pas 34,5 mètres sont délivrés en vertu de l'autorisation prévue au chapitre 4, article 17f, de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276) et au chapitre 8, article 16, de l'ordonnance sur les véhicules (2009:211).

8. Le règlement est-il conforme ou dépasse-t-il les obligations découlant du droit de l'Union européenne ou d'autres règles internationales?

La directive 96/53/CE⁶ sur les poids et dimensions s'applique aux dimensions maximales autorisées en trafic national et international et aux poids maximaux autorisés en trafic national. Le projet de règlement contient des dispositions relatives aux exigences techniques applicables aux ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres et n'a donc aucun lien avec la directive.

Dans le cadre du processus d'homologation de type, il existe un niveau d'exigences déterminé sur la base de dimensions et de poids inférieurs à ceux que nous autorisons déjà en Suède aujourd'hui. Cela signifie que, conformément aux dispositions de l'ordonnance sur la circulation routière pour les déplacements sur des routes qui ne sont pas privées, les véhicules à inclure dans les ensembles de véhicules doivent être conformes aux exigences nationales.

Le projet de règlement est réputé conforme au droit de l'Union européenne, mais comme la proposition contient des règles techniques, il sera notifié à la Commission en vertu du règlement (1994:2029) sur les règles techniques.

Le règlement ne contient aucune disposition donnant lieu à notification au titre de la directive sur les services.

9. Une attention particulière doit-elle être accordée à la date d'entrée en vigueur et des initiatives spéciales d'information sont-elles nécessaires?

Il n'y a pas lieu d'accorder une attention particulière à la date d'entrée en vigueur. Au cours des travaux, l'Agence suédoise des transports a engagé un dialogue et informé l'industrie automobile et l'industrie du transport de marchandises des réglementations à venir.

⁶ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

L'entrée en vigueur de la réglementation est prévue pour le deuxième trimestre de 2025.

B. Efficacité de la politique des transports

L'objectif global de la politique des transports suédoise est d'assurer un service de transport durable et efficient sur le plan socioéconomique aux citoyens et aux entreprises de tout le territoire national. Dans le cadre de l'objectif global, il y a des objectifs de performance et des objectifs en matière de santé, d'environnement et de sécurité (SES) avec un certain nombre de domaines prioritaires.

L'objectif de performance est de créer une accessibilité pour les personnes et les biens. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent permettre à chacun d'avoir une accessibilité de base, une bonne qualité et une facilité d'utilisation, et contribuer à la dynamique de développement dans l'ensemble du pays. En même temps, le système de transport doit défendre la valeur de l'égalité, c'est-à-dire qu'il doit répondre de manière égale aux besoins des hommes et des femmes en matière de transport.

L'objectif SES concerne la santé, l'environnement et la sécurité. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent être adaptés de manière à ce que personne ne soit ni tué ni gravement blessé. Cela doit contribuer également à l'objectif générationnel global pour l'environnement et à la réalisation des objectifs de qualité de l'environnement, ainsi qu'à l'amélioration de la santé.

10. Comment la réglementation affecte-t-elle l'objectif de performance?

La libre circulation dans le système de transport est toujours affectée à des degrés divers par le transport, et cela vaut notamment pour les ensembles de véhicules longs. Les projets de dispositions contenant les exigences techniques applicables aux véhicules sont associés à la réalisation de l'objectif de performance, dans la mesure où il doit être possible de conduire ces ensembles de véhicules plus longs sans négliger la libre circulation et, partant, l'accessibilité du système de transport.

Le projet de règlement concerne les ensembles de véhicules qui circuleront sur le réseau routier attribué par les exploitants routiers. En publiant des projets de règlements, on s'attend à ce que la fiabilité, la sécurité et la commodité du système de transport augmentent pour tous ceux qui

voyagent sur la route. Moins d'arrêts de trafic contribuent à accroître la capacité et l'accessibilité du trafic. Cela permet également d'améliorer l'accessibilité à l'intérieur des régions et entre elles et contribue à renforcer la compétitivité nationale et internationale.

11. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif SES?

L'objectif SES est jugé positivement affecté par le projet d'exigences techniques pour ces ensembles de véhicules plus longs. En imposant un certain espacement entre les essieux et les dispositifs d'attelage, les essieux orientables, les systèmes de freinage électronique, etc., ainsi que des dispositions claires et vérifiables, les propositions devraient contribuer à garantir que la sécurité routière ne se détériore pas du fait de ces ensembles de véhicules.

La proposition est attendue, étant donné que l'Administration suédoise des transports et les exploitants municipaux d'infrastructures routières allouent, par voie réglementaire, des parties du réseau routier à des ensembles de véhicules longs, afin de réduire le risque d'accidents de la circulation et, partant, le risque de décès ou de blessures graves dans les accidents. En offrant aux véhicules lourds de meilleures conditions pour voyager en toute sécurité, les accidents et incidents liés aux files d'attente sont également réduits. La proposition devrait contribuer à réduire les coûts, tant pour le ou les véhicules qui causent un arrêt que pour les autres véhicules et les usagers de la route touchés par l'arrêt.

Dans l'ensemble, la proposition est jugée contribuer à la réalisation des objectifs SES.

C. Entreprises

Le règlement n'est pas considéré comme ayant une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1.

Le règlement proposé impose des conditions techniques ou des exigences en matière d'équipement pour les véhicules et les ensembles de véhicules. Cela simplifie les contrôles de conformité pour les constructeurs automobiles, les transporteurs et la police.

D. Résumé des incidences

Partie concernée	Incidences qui ne peuvent pas être quantifiées		Impacts quantifiés	Observations
	Avantages	Inconvénients		
Entreprises	Règles techniques claires pour les véhicules qui feront partie d'ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres, mais ne dépassant pas 34,5 mètres.	-	Coût d'investissement de 75 000 SEK à 90 000 SEK par véhicule converti.	L'avantage ne peut être quantifié au-delà de ce qui a été démontré dans le rapport de l'Administration suédoise des transports, qui indique un avantage social compris entre environ 9,5 et 14 milliards de SEK (pour la période 2018-2058) avec des ensembles de véhicules plus longs.
Citoyens	Véhicules et ensembles de véhicules plus sûrs.	-		
L'État, etc.	Des règles claires et vérifiables facilitent les contrôles sur place et les contrôles routiers des véhicules. Offre aux exploitants routiers la possibilité de dimensionner le réseau routier pour ces ensembles de véhicules plus longs.	-		
Effets externes	-	-		
Total				

E. Proportionnalité du projet

La raison d'être de la réglementation est de permettre l'utilisation d'un plus grand nombre de types d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres sur le réseau routier particulier sur lequel l'Administration suédoise des transports et les exploitants de routes municipales ont publié des règlements. La réglementation vise également à garantir que ces ensembles de véhicules peuvent être utilisés en toute sécurité sur des routes plus petites avec une marge de manœuvre limitée et dans des conditions hivernales. Le projet d'exigences est jugé nécessaire compte tenu du risque pour la sécurité routière que représente pour les autres usagers de la route un ensemble de véhicules moins adapté et du coût pour la société qu'un ensemble de

véhicules pourrait entraîner s'il s'immobilise sur la route et entrave la circulation.

Nous estimons que les exigences proposées pour ces ensembles de véhicules plus longs sont au niveau le plus bas qui doit être respecté afin de ne pas nuire à la sécurité routière ou à l'accessibilité du système de transport. Étant donné que les règlements ne sont pas contraignants pour tout le monde, mais seulement pour ceux qui choisissent d'utiliser des ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres, il y a de bonnes raisons de supposer que ces entreprises y verront une opportunité commerciale. Cela devrait signifier que les coûts induits par la réglementation sous la forme du développement technique et de la conception des véhicules sont inférieurs à l'augmentation attendue des recettes.

F. Suivi et évaluation

La raison d'être du règlement est de permettre l'utilisation d'un plus grand nombre de types d'ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres sur le réseau routier particulier que l'Administration suédoise des transports et les exploitants municipaux d'infrastructures routières ont alloué au trafic. Cela signifie que nous pouvons nous attendre à ce qu'un plus grand nombre de ces nouveaux ensembles circulent sur le réseau routier que si ces règlements n'étaient pas publiés.

Il n'est pas possible de savoir avec certitude quel effet cela aura sur le trafic de marchandises, les objectifs de la politique des transports ou la sécurité routière en général, étant donné qu'un grand nombre de facteurs et de circonstances externes les affectent. Dans les cas où le risque d'accidents impliquant ces types d'ensembles augmente, il y a lieu d'examiner les causes plus en détail. Afin de déterminer ce qui, le cas échéant, doit être traité, il est important de comprendre les causes, et les mesures appropriées exigent que les statistiques sur les accidents et autres incidents soient collectées à un niveau de détail qui n'est pas actuellement atteint en Suède. Cela comprend la collecte de données techniques pour tous les véhicules impliqués dans des incidents et des accidents, et l'analyse de la cause, y compris la séquence des événements, de l'incident ou de l'accident.

Nous estimons qu'un tel effort n'est pas raisonnable du point de vue des coûts et avantages sociaux. Nous ne pouvons donc pas dire aujourd'hui si, ou quand, une évaluation peut être faite.

G. Consultation

Il n'y a aucune exigence formelle de consultation. Toutefois, au cours de l'enquête, nous avons coopéré avec des représentants de fabricants de véhicules et de dispositifs d'attelage, de l'Administration suédoise des

transports, de l'Association suédoise des entreprises de transport routier, de la Confédération suédoise des entreprises de transport et de la Police suédoise. Nous avons également participé à des séminaires avec les municipalités et les régions suédoises et engagé un dialogue avec des représentants de l'Agence finlandaise des transports et des communications, Traficom.

Date

2024-11-12

Réf./Désignation

TSF 2023-122

Responsable du dossier

Omar Bagdadi

Rai et route

Technique routière

Règles des véhicules

Chapitre 2. Nouveaux règlements sur la vitesse maximale pour les véhicules à deux remorques

A. Généralités

1. Quel est le problème ou la raison de la réglementation?

Lorsque les règlements de l'Administration suédoise des routes (VVFS 2005:131) sur la vitesse maximale pour les véhicules à deux remorques (ensemble double) ont été publiés, la longueur maximale autorisée des ensembles de véhicules sur les routes autres que les routes privées était de 24,0/25,25 mètres⁷. Sur les routes privées, il n'y a pas de limitation générale de la longueur maximale autorisée. L'Agence suédoise des transports étudie actuellement la possibilité d'exploiter des ensembles de véhicules supplémentaires d'une longueur supérieure à 25,25 mètres. Deux d'entre elles, les ensembles doubles B et C, seront couvertes à la fois par la dérogation relative à la vitesse prévue dans les règlements de l'Administration suédoise des routes et par la dérogation relative à la vitesse prévue au chapitre 4, article 20, quatrième alinéa, de l'ordonnance sur la circulation routière. Cela conduit à une double réglementation.

Les VVFS 2005:131 sont des règlements publiés par l'ancienne Administration suédoise des routes et figurent désormais dans le code des statuts de l'Administration suédoise des transports. Les règlements modificatifs sont publiés dans le Code des statuts de l'Agence suédoise des transports, ce qui signifie qu'il n'y aura pas de version consolidée. Cela complique la tâche de ceux qui doivent appliquer les règlements. L'ambition de l'Agence suédoise des transports est de remplacer progressivement les règlements de l'ancienne Agence suédoise de la sécurité des transports et de l'Administration suédoise des routes par les règlements de l'Agence suédoise des transports, dans la mesure où ils sont encore nécessaires. Lorsque les règles doivent être modifiées, l'évaluation est que cela devrait être fait au moyen d'une nouvelle loi qui abroge l'ancien règlement de l'Administration des routes.

L'article 8 de VVFS 2005:131 contient une disposition relative à une manœuvre à basse vitesse (inférieure à 40 km/h). Étant donné que le projet de règlement concerne la capacité des ensembles de véhicules à circuler à des vitesses supérieures à 40 km/h, cette disposition n'entre pas dans le champ d'application des règlements.

⁷ Voir le chapitre 4, article 17 de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).

L'article 10 de VVFS 2005:131 contient une disposition stipulant que les dispositions de ces règlements ne s'appliquent pas dans la mesure où une vitesse inférieure est spécifiée pour la route. Cela signifie que si la vitesse de la route est limitée à 50, 60 ou 70 km/h, la dérogation de vitesse dans les règlements ne s'applique pas, et donc la vitesse maximale est de 40 km/h pour les ensembles de véhicules appliquant ces dispositions.

2. Quel est l'objectif à atteindre?

L'objectif du projet de modification du règlement est de rendre le règlement applicable uniquement aux ensembles de véhicules jusqu'à une longueur maximale de 25,25 mètres, évitant ainsi une double réglementation.

Par l'adoption de nouveaux règlements par l'Agence suédoise des transports, au lieu de se contenter d'édicter des règlements modificatifs aux règlements de l'Administration suédoise des routes, les règles sont regroupées dans un seul et même cadre réglementaire. Cela signifie qu'il sera également possible de faire des versions consolidées des règlements à l'avenir, en cas d'adoption de nouvelles modifications.

Les dispositions qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement sont supprimées.

3. Quelles sont les solutions alternatives?

3.1 Quelle sera l'incidence si rien n'est fait?

Si rien n'est fait, la réglementation VVFS 2005:131 constituera une double réglementation pour certains ensembles de véhicules qui seront autorisés lorsque les futures réglementations de l'Agence suédoise des transports sur les ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres entreront en vigueur.

3.2 Options non réglementaires

Étant donné que le cadre réglementaire se présente sous la forme de règlements, il n'y a pas d'alternative qui n'implique pas de réglementation.

3.3 Options réglementaires

Nous proposons que la réglementation VVFS 2005:131 soit abrogée et remplacée par de nouveaux règlements dans le Code des statuts de l'Agence suédoise des transports. Les modifications de fond apportées sont exposées ci-après.

Limitation de longueur

Nous proposons l'introduction d'un nouvel article 4, stipulant que la longueur de l'ensemble de véhicules ne doit pas dépasser 25,25 mètres pour que la dérogation de vitesse s'applique. Cette limitation est imposée pour éviter la double réglementation avec la dérogation de vitesse stipulée au

chapitre 4, article 20, de l'ordonnance sur la circulation routière pour certains ensembles.

Des essais ont été effectués sur des ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres et exploités sur la base d'un permis spécial⁸ de l'Agence suédoise des transports. Afin que ces ensembles ne doivent pas faire l'objet d'une demande d'exemption de vitesse, nous proposons que la limitation de longueur prévue dans le règlement ne s'applique pas à ces ensembles de véhicules.

L'exigence pour les véhicules de ne pas entrer en contact les uns avec les autres a été supprimée.

L'article 8 de VVFS 2005:131 stipule qu'il doit être possible de conduire l'ensemble de véhicules en cercle avec blocage complet des roues sans que la carrosserie ou le châssis des véhicules n'entrent en contact les uns avec les autres. Cette disposition s'applique lors d'un virage avec blocage complet, c'est-à-dire une manœuvre à basse vitesse (moins de 40 km/h). Par conséquent, elle n'est pas applicable puisque le champ d'application de la réglementation fait référence à des vitesses supérieures à 40 km/h.

Il n'existe pas non plus de disposition correspondante pour les ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres ou pour les ensembles relevant du chapitre 4, article 20, deuxième alinéa, point 7, de l'ordonnance sur la circulation routière.

Dans un premier temps, il devrait être dans l'intérêt du conducteur et du propriétaire du véhicule de veiller à ce que les véhicules d'un ensemble de véhicules ne puissent pas entrer en contact les uns avec les autres lorsqu'ils tournent avec un blocage complet des roues.

Nous proposons de supprimer cette disposition dans son intégralité.

Disposition modifiée concernant la vitesse stipulée pour la route

L'article 10 de VVFS 2005:131 stipule que les dispositions du règlement ne s'appliquent pas dans la mesure où une vitesse inférieure est spécifiée pour la route. Comme mentionné à l'article 1, cela signifie que les règlements ne s'appliquent pas si la vitesse de la route est limitée à 50, 60 et 70 km/h et que la vitesse maximale est donc de 40 km/h pour les ensembles de véhicules fonctionnant sur la base de ces règlements.

Afin de permettre l'application de la dérogation relative à la vitesse prévue par la réglementation, même lorsque la vitesse de la route est limitée à une vitesse inférieure à 80 km/h, il est proposé de supprimer l'article 10 de VVFS 2005:131 dans son intégralité et de le remplacer par une formulation différente à la fin de l'article 3 de la nouvelle réglementation. Le libellé est

⁸ Voir le chapitre 4, article 17d de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).

aligné sur la disposition du chapitre 4, article 20a, de l'ordonnance sur la circulation routière relative à la vitesse maximale pour certains ensembles de véhicules sur des routes privées qui sont des autoroutes.

4. Qui sera concerné?

En fin de compte, le conducteur est responsable de s'assurer que l'ensemble de véhicules répond aux exigences stipulées lorsqu'il circule sur la route.

Les propriétaires d'ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres et actuellement exploités sur des routes privées sont touchés.

La police et les inspecteurs de véhicules sont également considérés comme affectés lors du contrôle routier des véhicules et des ensembles de véhicules.

5. Quels sont les incidences du règlement?

5.1 Entreprises

(x) Le règlement n'est pas censé avoir une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1.

() Le règlement est censé avoir une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Par conséquent, l'analyse d'impact ne contient pas de description au point 5.1, mais toutes les conséquences pour les entreprises sont décrites à la section C.

Les règlements VVFS 2005:131 sont actuellement applicables aux ensembles de véhicules de plus de 25,25 mètres. Dans la pratique, cela concerne les trajets sur des routes privées. Lorsque des ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres sont utilisés sur ces routes, la limitation de longueur proposée signifie qu'ils ne peuvent pas être conduits à des vitesses supérieures à 40 km/h sur des routes privées. Il ressort des communications avec l'Association nationale des routes privées (REV) et l'association professionnelle Transportföretagen qu'il est difficile d'évaluer combien sont concernés par une limitation de longueur à un maximum de 25,25 mètres, mais qu'il est probable qu'il s'agisse d'un nombre limité. La REV a également indiqué que les propriétaires de routes privées ont souvent des problèmes de vitesse élevée sur leurs routes et que, par conséquent, les limitations de vitesse sont généralement les bienvenues. De nombreuses routes privées ont également une conception qui empêche la conduite à grande vitesse. Il est donc estimé qu'il n'est fondamentalement pas nécessaire d'utiliser des ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres à des vitesses supérieures à 40 km/h sur des routes privées. Si une vitesse supérieure à 40 km/h est nécessaire, il est

possible de demander une dérogation aux règles de vitesse énoncées au chapitre 4, article 20, de l'ordonnance sur la circulation routière. En vertu de l'article 10 du chapitre 13 de l'ordonnance sur la circulation routière, un tel examen est couvert par la catégorie de redevance 4, c'est-à-dire une redevance de 2 900 SEK, voir l'article 10 de l'ordonnance sur les redevances (1992:191). La redevance, le délai et la procédure administrative pour introduire une telle demande ne sont pas considérés comme ayant des conséquences sensibles pour ces entreprises.

Dans l'ensemble, la proposition ne devrait pas avoir de conséquences significatives pour les entreprises.

5.2 Particuliers

Le projet ne devrait pas avoir d'impact sur les particuliers.

5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités

Le chapitre 13, article 3, point 12, dispose qu'une demande d'exemption des dispositions relatives à la vitesse des véhicules du chapitre 4, article 20, peut être accordée par un conseil d'administration de comté si l'exemption concerne un comté. Si l'exemption concerne plus d'un comté, l'Agence suédoise des transports peut accorder une exemption. Si quelqu'un doit conduire un ensemble de véhicules de plus de 25,25 mètres sur des routes privées à des vitesses supérieures à 40 km/h, il doit demander une exemption de vitesse auprès du conseil administratif du comté ou de l'Agence suédoise des transports. Il est difficile de déterminer le nombre de ces cas, mais on considère qu'il n'y en a que quelques-uns. Pour cette raison, le projet n'est pas considéré comme ayant des conséquences importantes pour les conseils d'administration des comtés, l'Agence suédoise des transports ou d'autres autorités de l'État.

Le projet n'est pas considéré comme affectant les municipalités et n'entraîne donc aucune restriction de l'autonomie municipale.

5.4 Environnement

Le projet ne devrait pas avoir d'impact sur l'environnement.

5.5 Effets externes

Le projet signifie que le champ d'application des dispositions en question lors de leur adoption restera inchangé. Aucun effet externe n'est donc attendu. Il en va de même pour les ajustements linguistiques, les références modifiées et les dispositions supprimées.

6. Résumé des options envisagées et des raisons pour lesquelles le projet de règlement est considéré comme la meilleure option

Nous estimons que le projet n'aura des conséquences importantes que si nous n'appliquons pas les modifications proposées au VVFS 2005:131. Pour cette raison, nous estimons que notre proposition est la seule alternative.

7. Sur la base de quelle autorisation l'Agence a-t-elle le droit de prendre des décisions?

Les modifications proposées sont publiées en vertu du chapitre 4, article 20, de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).

8. Le règlement est-il conforme ou dépasse-t-il les obligations découlant du droit de l'Union européenne ou d'autres règles internationales?

Il n'existe pas de règles internationales en la matière.

Le projet de modification du règlement n'introduit pas de nouvelles exigences techniques. Pour cette raison, il n'est pas jugé nécessaire de notifier le règlement à la Commission conformément à l'ordonnance (1994:2029) sur les règles techniques. Aucune autre procédure de notification ne s'applique non plus.

9. Une attention particulière doit-elle être accordée à la date d'entrée en vigueur et des initiatives spéciales d'information sont-elles nécessaires?

Afin d'éviter une double réglementation, les règlements devraient entrer en vigueur conjointement avec l'entrée en vigueur des modifications proposées à TSFS 2023:42.

L'entrée en vigueur de la réglementation est prévue pour le deuxième trimestre de 2025.

A. Efficacité de la politique des transports

L'objectif global de la politique des transports suédoise est d'assurer un service de transport durable et efficient sur le plan socioéconomique aux citoyens et aux entreprises de tout le territoire national. Dans le cadre de l'objectif global, il y a des objectifs de performance et des objectifs en matière de santé, d'environnement et de sécurité (SES) avec un certain nombre de domaines prioritaires.

L'objectif de performance est de créer une accessibilité pour les personnes et les biens. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent permettre à chacun d'avoir une accessibilité de base, une bonne qualité et une facilité d'utilisation, et contribuer à la dynamique de développement dans l'ensemble du pays. En même temps, le système de transport doit défendre la valeur de l'égalité, c'est-à-dire qu'il doit répondre de manière égale aux besoins des hommes et des femmes en matière de transport.

L'objectif SES concerne la santé, l'environnement et la sécurité. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent être adaptés de manière à ce que personne ne soit ni tué ni gravement blessé. Cela doit contribuer également à l'objectif générationnel global pour l'environnement et à la réalisation des objectifs de qualité de l'environnement, ainsi qu'à l'amélioration de la santé.

1. Comment la réglementation affecte-t-elle l'objectif de performance?

Le projet n'est pas considéré comme affectant l'objectif de performance.

2. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif SES?

Le projet n'est pas considéré comme ayant une incidence sur l'objectif SES.

B. Entreprises

Le règlement n'est pas considéré comme ayant une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont décrites au point 5.1.

C. Résumé des incidences

L'évaluation est que le projet n'aura de conséquences que si nous ne mettons pas en œuvre les modifications proposées.

E. Proportionnalité du projet

Nous estimons que le projet n'aura de conséquences que si nous n'appliquons pas les modifications proposées. Pour cette raison, nous estimons que le règlement proposé est nécessaire.

F. Suivi et évaluation

Le projet est fondé sur les dispositions de VVFS 2005:131 et contient essentiellement les mêmes dispositions qu'auparavant. Nous ne voyons donc aucune raison de suivre et d'évaluer spécifiquement les règlements proposés.

G. Consultation

Il n'y a aucune exigence formelle de consultation. Lors de l'enquête visant à limiter le champ d'application de la réglementation aux ensembles de véhicules d'une longueur inférieure à 25,25 mètres, nous avons eu des contacts avec l'Association nationale des routes privées (REV) et l'association professionnelle Transportföretagen.