

Recueil des textes légaux et réglementaires suédois de l'Agence suédoise des transports



AGENCE
SUÉDOISE DES
TRANSPORTS

Le règlement de l'Agence suédoise des transports sur les prescriptions techniques applicables aux ensembles de véhicules d'une longueur supérieure à 25,25 mètres;

TSFS 2023:42

Publié
le 31 août 2023

adopté le 23 août 2023.

**CIRCULATION
ROUTIÈRE**

En vertu des sections 12, 13 et 17 f du chapitre 4 du règlement sur la circulation routière (1998:1276) et du chapitre 8, section 16, du règlement sur les véhicules (2009:211), l'Agence suédoise des transports établit¹ ce qui suit.

Dispositions introductives

Article 1 Ce règlement établit des règles détaillées pour la construction et l'équipement des trains routiers d'une longueur supérieure à 25,25 mètres mais n'excédant pas 34,5 mètres, ainsi que pour les véhicules compris dans le train routier. Le règlement s'applique lors de la circulation sur des routes où l'exploitant routier, conformément à l'article 17.f du chapitre 4 du règlement sur la circulation routière (1998:1276), a établi des règlements selon lesquels la longueur d'un train routier ne peut excéder 34,5 mètres.

Article 2 Les marchandises qui sont légalement commercialisées dans un autre État membre de l'Union européenne ou en Turquie, ou qui sont originaires et commercialisées légalement dans un État de l'AELE qui fait partie de l'accord EEE, sont présumées conformes à ces dispositions. L'application de ces dispositions relève du règlement (UE) n° 2019/515 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 relatif à la reconnaissance mutuelle des biens commercialisés légalement dans un autre État membre et abrogeant le règlement (CE) n° 764/2008.

¹ Voir la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

Article 3 Aux fins du présent règlement, les termes et définitions suivants sont utilisés.

<i>Double A</i>	ensemble de véhicules constitué d'un <i>tracteur</i> couplé à une semi-remorque et un plateau de manutention avec une semi-remorque attachée (voir figure 1 dans l'annexe)
<i>Double AB</i>	ensemble de véhicules constitué d'un véhicule lourd couplé à un plateau de manutention couplé à une <i>semi-remorque de liaison</i> , qui à son tour est couplée à une semi-remorque (voir figure 2 dans l'annexe)
<i>tracteur</i>	véhicule lourd équipé d'un dispositif d'attelage (cinquième roue) pour une 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 de direction, dont l'angle de retard est modifié par frottement pneumatique-route
<i>valeur de performance</i>	valeur déterminée par le constructeur, indiquant la charge qu'un véhicule et son dispositif d'attelage peuvent supporter

Les autres termes utilisés dans le présent règlement ont le sens énoncé dans la loi sur les définitions de la circulation routière (2001:559).

Article 4 Pour l'application du présent règlement, les dispositions suivantes s'appliquent:

– Règlement n° 13 de la CEE-ONU: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage,

– Règlement n° 55 de la CEE-ONU: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des éléments d'attelage mécanique des ensembles de véhicules.

Ces Règlements CEE sont adoptés par l'Union européenne et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Exigences générales

Article 5 Le train routier doit être constitué d'un double A ou d'une combinaison double AB. Les véhicules et les trains routiers doivent être conformes aux articles 6 à 12. En outre, une combinaison double A doit

satisfaire aux conditions énoncées aux articles 13 à 23, et une combinaison double AB doit satisfaire aux conditions énoncées aux articles 24 à 31.

Article 6 Le véhicule lourd doit avoir au moins trois essieux. Les remorques incluses dans le train routier doivent avoir au moins deux essieux.

Article 7 Les véhicules ne comportant pas plus de trois essieux doivent être dotés d'un système de stabilité conformément au règlement n° 13 de la CEE-ONU, série d'amendements 11, annexe 3, ou ultérieure.

Article 8 **Le véhicule lourd doit disposer d'un équipement permettant au conducteur d'observer le côté droit du train routier à partir du siège du conducteur.**

Article 9 Tous les véhicules du train routier doivent être équipés de systèmes de freinage électroniques avec fonction antiblocage et adaptation automatique des freins conformément au règlement n° 13 de la CEE-ONU, série d'amendements 11, ou ultérieure.

Article 10 La cinquième roue du plateau de manutention doit pivoter autour d'un axe vertical à travers le point d'attelage.

Panneaux de signalisation

Article 11 Le train routier doit être monté vers l'avant et l'arrière avec des panneaux comme indiqué à la figure 3 dans l'annexe. Le bord inférieur des panneaux ne doit pas dépasser 2,0 mètres au-dessus de la route. Le panneau orienté vers l'avant doit être situé sous le bord inférieur du pare-brise. Le panneau orienté vers l'arrière doit être situé à gauche de l'axe central du véhicule.

Les panneaux doivent comporter:

1. un fond jaune et une bordure rouge, qui sont rétroréfléchissants,
2. une largeur de bordure de 3,0 centimètres,
3. du texte avec la police Tratexsvart, une taille de texte 75 millimètres,

et

4. une largeur d'au moins 0,90 mètre, et
5. une largeur d'au moins 0,45 mètre.

Le rapport largeur/hauteur doit être de 2:1. Si la taille du panneau est augmentée, la largeur de la bordure et la taille du texte doivent également être augmentées en conséquence.

Essieux moteurs et puissance du moteur

Article 12 Si le poids brut total du train routier dépasse 64 tonnes, le véhicule lourd doit avoir au moins deux essieux moteurs et une puissance motrice d'au moins 310 kW.

Conditions spéciales pour la combinaison double A

Semi-remorque avant

Article 13 Le dernier essieu de la semi-remorque avant d'une combinaison double A doit être autovirant à des vitesses allant jusqu'à 30 kilomètres par heure. L'essieu peut être autovirant à des vitesses allant jusqu'à 40 kilomètres par heure.

Article 14 Si la semi-remorque avant comporte deux essieux, la distance entre le dispositif d'attelage avant et le centre du premier essieu doit être d'au moins 7,7 mètres.

Si la semi-remorque avant comporte trois essieux, la distance entre le dispositif d'attelage avant et le centre du premier essieu doit être d'au moins 7,0 mètres.

Article 15 La distance entre le dernier essieu et le dispositif d'attelage arrière de la semi-remorque avant ne doit pas dépasser 1,4 mètre.

Article 16 Si la semi-remorque avant comporte au moins trois essieux, le premier essieu doit être rétractable. Il doit être possible de soulever et d'abaisser l'essieu du siège du conducteur pendant le trajet.

Semi-remorque arrière

Article 17 La distance entre le dispositif d'attelage avant et le centre du premier essieu de la semi-remorque arrière doit être d'au moins 6,2 mètres.

Dispositifs d'attelage

Article 18 Les dispositifs d'attelage doivent être homologués conformément au règlement n° 55 de la CEE-ONU, série 01 ou ultérieure. Les dispositifs doivent être conformes aux exigences de la réglementation de l'Agence des transports (TSFS 2019:127) sur l'accouplement des voitures et des remorques en ce qui concerne les valeurs de performance, ou aux articles 19 à 22.

Article 19 Le dispositif d'attelage du tracteur doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Article 20 Le dispositif d'attelage avant de la semi-remorque avant doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN. Le dispositif d'attelage arrière doit avoir une valeur DC d'au moins 120 kN, une valeur D d'au moins 130 kN et une valeur V d'au moins 32 kN.

Article 21 Le dispositif d'attelage avant du plateau de manutention doit avoir une valeur DC d'au moins 120 kN, une valeur D d'au moins 130 kN et une valeur V d'au moins 32 kN. Le dispositif d'attelage arrière doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Article 22 Le dispositif d'attelage de la semi-remorque arrière doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Dérogation aux dispositions relatives aux distances entre essieux

Article 23 Nonobstant le chapitre 4, section 13, premier alinéa, point 4 du règlement sur la circulation routière (1998:1276), la distance entre les essieux sur la route appartenant à la classe de charge 1 peut être inférieure à 5 mètres mais non à 4 mètres. Ceci s'applique si le poids total du bogie et du triple essieu est inférieur à la masse brute maximale admissible pour la distance correspondante entre le premier et le dernier essieux pour ces groupes d'essieux, comme indiqué à l'annexe 1 dudit règlement.

Conditions spéciales pour les combinaisons double AB

Semi-remorque de liaison avant

Article 24 Le dernier essieu de la semi-remorque de liaison dans une combinaison double AB doit être autovirant à des vitesses allant jusqu'à 30 kilomètres par heure. L'essieu peut être autovirant à des vitesses allant jusqu'à 40 kilomètres par heure.

Semi-remorque arrière

Article 25 La distance entre le dispositif d'attelage avant et le centre du premier essieu de la semi-remorque arrière doit être d'au moins 6,2 mètres.

Dispositifs de couplage

Article 26 Les dispositifs d'attelage doivent être homologués conformément au règlement n° 55 de la CEE-ONU, série 01 ou ultérieure. En ce qui concerne les valeurs de performance, les dispositifs doivent être conformes aux articles 27 à 31.

Article 27 Le dispositif d'attelage du véhicule lourd doit avoir une valeur DC d'au moins 150 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 150 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Si la masse brute totale du train routier est supérieure à 64 tonnes mais inférieure à 70 tonnes, le dispositif d'attelage doit avoir une valeur DC d'au moins 160 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 160 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Si la masse brute totale du train routier est supérieure à 70 tonnes mais inférieure à 74 tonnes, le dispositif d'attelage doit avoir une valeur DC d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 180 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 200 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Article 28 Le dispositif d'attelage avant du plateau de manutention doit avoir une valeur DC d'au moins 150 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 150 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Si la masse brute totale du train routier est supérieure à 64 tonnes mais inférieure à 70 tonnes, le dispositif d'attelage doit avoir une valeur DC d'au moins 160 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 160 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Si la masse brute totale du train routier est supérieure à 70 tonnes mais inférieure à 74 tonnes, le dispositif d'attelage doit avoir une valeur DC d'au moins 180 kN et une valeur V d'au moins 35 kN. Toutefois, la valeur DC peut être inférieure à 180 kN mais pas inférieure à 130 kN, si le dispositif d'attelage a une valeur D d'au moins 200 kN et une valeur V d'au moins 60 kN.

Article 29 Le dispositif d'attelage arrière du plateau de manutention doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Article 30 Le dispositif d'attelage avant de la semi-remorque de liaison doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN. Le dispositif d'attelage arrière doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Article 31 Le dispositif d'attelage de la semi-remorque arrière doit avoir une valeur D d'au moins 130 kN.

Le présent règlement entre en vigueur le 15 septembre 2023.

Au nom de l'Agence suédoise des transports

JONAS BJELFVENSTAM

Omar Bagdadi
(Route et rail)

Annexe

Figure 1. Combinaison double A

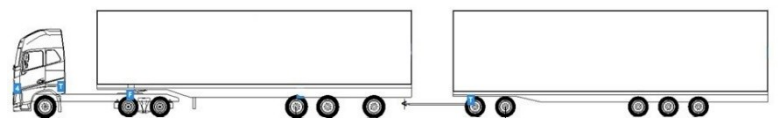


Figure 2. Combinaison double AB

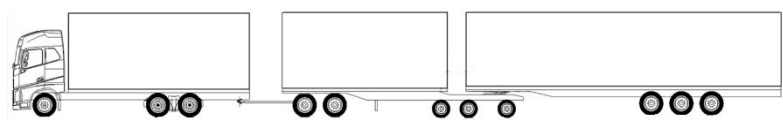


Figure 3. Conception d'un panneau pour un long train routier.

