



Analyse d'impact du nouvel avis général de l'Agence suédoise des transports sur les trajets avec des véhicules larges ou des ensembles de véhicules longs

La proposition de l'Agence suédoise des transports:

L'Agence suédoise des transports propose de nouveaux avis généraux sur les dérogations pour les voyages avec des véhicules longs ou des véhicules à charges indivisibles longues et de nouveaux avis généraux sur les dérogations pour les voyages avec des véhicules larges et des véhicules à charges indivisibles larges. Ceux-ci remplacent les avis généraux du VVFS 2000:126, du VVFS 2004:142, du TSFS 2009:62 et du TSFS 2009:64.

En ce qui concerne l'avis général actuel, la proposition apporte des modifications dans les domaines suivants:

- le marquage¹ et l'intensité lumineuse des lampes
- les moments où le voyage ne devrait pas avoir lieu;
- certaines dispositions relatives aux procédures par les autorités décisionnelles;
- la suppression des dispositions relatives à l'importance de la charge;
- la suppression des dispositions relatives à l'avertissement des voitures lorsqu'elles circulent sur les autoroutes pendant la journée;

Dans l'avis général sur les déplacements avec des véhicules larges, l'avis sur les unités de chargement minces est modifié et les avis sur les maisons ou sections de maisons nouvellement construites sont supprimés. Les avis sont également complétés par le fait que le marquage des grues mobiles et des outils électriques de la CE peut être effectué à l'aide de vignettes.

Les avis relatifs aux déplacements avec des véhicules longs modifient la mesure à partir de laquelle le demandeur doit joindre une attestation d'itinéraire, qui passe de 30 à 35 mètres, ainsi que les avis relatifs aux charges dépassant de plus de cinq mètres le centre du dernier essieu. Les avis sont également complétés par le fait qu'une consultation doit être

¹ Le marquage concerne la largeur et la longueur des panneaux de signalisation, l'endroit où ils doivent être placés, les dimensions des signalisations d'avertissement et les avis sur l'état des panneaux.



menée dans le cas de transports qui doivent passer au-dessus d'un passage à niveau d'un chemin de fer ou d'un tramway.

A. Généralités

Les avis généraux sont des recommandations générales sur l'application d'une loi (loi, ordonnance ou règlement) qui précisent comment une personne peut ou doit agir à un certain égard. Voir l'article 1^{er} de l'ordonnance sur le Code des statuts (1976:725). Dans ce cas, les recommandations générales s'adressent aux autorités de gestion des routes de l'État, aux régions de l'Administration suédoise des transports et aux autorités municipales de gestion des routes lors de l'examen des demandes de dérogation pour les véhicules qui, lorsqu'ils circulent sur la route, sont plus larges ou plus longs que ceux autorisés par l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276)². Cette analyse d'impact couvre des avis généraux pour les transports à grande échelle et des avis généraux pour les transports longs. L'avis ne s'applique qu'aux voyages effectués avec des véhicules ou des ensembles de véhicules dont la largeur est supérieure à 260 centimètres ou supérieure à 24 mètres.

Comme indiqué ci-dessus, ce sont les régions de l'Administration suédoise des transports et les municipalités suédoises qui décident des dérogations aux dispositions relatives à la longueur et à la largeur. Toutefois, le chapitre 13, article 3, paragraphe 1, point 25, de l'ordonnance sur la circulation précise que dans le cas de dérogations aux règles de circulation spéciales relatives à la largeur et à la longueur dans les règlements de circulation locaux, l'autorisation de l'autorité de gestion des routes de l'État est limitée au cas où la dérogation concerne plus d'une municipalité au sein d'un même comté. Cela signifie que les dérogations aux règles de circulation locales pour les voyages concernant plus d'un comté exigent des dérogations à la fois de la région d'administration des transports où le voyage commence et de la ou des municipalités qui ont adopté de tels règlements.

Conformément au chapitre 13, article 4, paragraphe 1, de l'ordonnance sur la circulation routière, des dérogations ne peuvent être accordées que si les déplacements peuvent être effectués sans mettre en danger la sécurité routière, les dommages à la route ou tout autre inconvénient important.

En 2009, l'Agence suédoise des transports a adopté des avis généraux sur les dérogations pour les voyages avec des véhicules longs et des avis généraux sur les dérogations pour les voyages avec des véhicules larges (TSFS 2009:62 et TSFS 2009:64). Ceux-ci aident les autorités

² Voir le chapitre 13, article 3, paragraphe 1, point 11 de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).



décisionnelles à se conformer aux exigences énoncées dans l'ordonnance sur la circulation routière. Ces avis aident à faciliter le traitement des affaires par les autorités décisionnelles et à faire en sorte que les conditions dans les décisions soient similaires, quelle que soit l'autorité qui a statué sur une affaire. S'ils choisissent de ne pas appliquer les avis, ils doivent imposer d'autres conditions pour satisfaire aux exigences de l'ordonnance. Les autorités de gestion routière³ avec lesquelles nous avons été en contact ont déclaré que cet avis général est une partie importante de leurs travaux sur les demandes de dérogation pour les véhicules qui sont plus larges ou plus longs que normalement autorisés.

1. Quel est le problème ou la raison du règlement?

L'avis général en vigueur a été adopté en 2009. Depuis lors, beaucoup de choses ont changé en termes de conception de l'infrastructure routière, de moyens techniques disponibles, de volume de trafic et de marchandises transportées sur les routes.

Le nombre de routes dotées d'une séparation physique centrale a augmenté, tout comme le volume de circulation sur les routes. Le besoin de transport de charges plus larges ou plus longues que normalement autorisées a également augmenté au fil du temps. Le nombre de demandes d'exemption traitées par les autorités de gestion des routes de l'État, les régions de l'Administration suédoise des transports, entre 2011 et 2022, est passé d'un peu plus de 24 000 à environ 34 000⁴. L'avis général en vigueur doit donc être adapté à la situation actuelle et être mis à jour afin de répondre à son objectif.

1.1 Certificat d'itinéraire

Le paragraphe 6 de l'avis TSFS 2009:62 établit clairement que les demandeurs doivent joindre une déclaration de vérification de l'itinéraire (certificat d'itinéraire) lorsque la longueur du véhicule ou du train de véhicules est supérieure à 30 mètres. D'après les informations que nous avons reçues de l'Administration suédoise des transports, la majorité des certificats d'itinéraire reçus pour des longueurs comprises entre 30 et 35 mètres ne contiennent aucun obstacle identifié. En outre, il peut également être ajouté qu'il existe une différence dans le niveau d'exigences entre l'avis général pour les véhicules larges et les véhicules longs en ce qui concerne les exigences relatives aux certificats d'itinéraire.

³ Une autorité de gestion routière est l'une des autorités nationales de gestion des routes ou l'une des municipalités suédoises.

⁴ Les informations sur le nombre de demandes proviennent d'un dialogue avec l'Administration suédoise des transports.



Le présent avis contribue à des travaux administratifs inutiles, tant pour les autorités de gestion routière, pour lesquelles il est recommandé d'exiger des certificats d'itinéraire, que pour les opérateurs qui doivent produire ces certificats.

1.2 Maisons et parties de maisons nouvellement construites

Le paragraphe 11 de l'avis TSFS 2009:64 énonce que les dérogations pour le transport de maisons ou de parties de maisons nouvellement construites ne doivent pas être accordées si la largeur est supérieure à 415 centimètres. Ledit paragraphe fait référence à la sécurité routière et à l'accessibilité pour justifier cette décision. Ledit avis prévoit une réglementation spécifique pour certaines charges.

Au printemps 2020, l'Agence suédoise des transports a reçu une lettre de l'organisation syndicale et patronale Trä- och Möbelföretagen (Fédération suédoise de l'industrie du bois et de l'ameublement) dans laquelle elle a présenté son point de vue sur cet avis général particulier. L'organisation a déclaré que les avis posent des problèmes aux producteurs suédois de maisons et de sections de maisons nouvellement construites, car ils limitent les dimensions de leurs bâtiments dans la construction. Pour cette raison, la limite de 415 centimètres devrait affecter l'industrie manufacturière nationale pour les maisons et les parties de maisons nouvellement fabriquées.

L'Administration suédoise des transports nous a informés que des navires de marchandises arrivent dans les ports suédois avec des sections de logement fabriquées dans d'autres pays et d'une largeur supérieure à 415 centimètres. Si ces transports ne sont pas dispensés conformément aux lignes directrices générales en vigueur, les marchandises restent dans le port ou doivent être renvoyées à l'expéditeur. En conséquence, ces transports bénéficient généralement d'exemptions et sont autorisés à circuler sur les routes suédoises, car autrement ils bloqueraient les ports suédois ou devraient être réexpédiés vers le pays d'origine. Les fabricants suédois, quant à eux, construisent des modules de maison d'une longueur maximale de 415 centimètres. Cette différence risque de donner aux fabricants de maisons neuves et de sections de maisons d'autres pays un avantage concurrentiel sur les entreprises suédoises, car ils peuvent produire des sections plus grandes et moins nombreuses à transporter. Étant donné qu'il est nécessaire que ces transports soient effectués avec des maisons et des sections de maison d'une largeur supérieure à 415 centimètres, l'Administration suédoise des transports a déclaré qu'elle considérerait qu'il était problématique d'accorder des dérogations en se référant à l'avis général actuel.



Le transport d'un autre chargement large et indivisible, en même temps et sur le même itinéraire, peut faire l'objet d'une dérogation, même s'il est d'une largeur égale ou supérieure. Cet avis général est donc plus strict que celui applicable aux charges autres que les maisons ou les sections de maisons.

1.3 Les moments où les déplacements ne devraient pas avoir lieu

Le paragraphe 17 des normes TSFS 2009:62 et TSFS 2009:64 indiquent des jours et des heures spécifiques pendant lesquels les déplacements ne doivent pas avoir lieu. L'avis général en vigueur a été transféré des règlements antérieurs adoptés par l'Administration suédoise des routes. À l'époque, l'Administration suédoise des routes était chargée à la fois de le règlement et du traitement des demandes de dérogation pour le transport de charges indivisibles. Le paragraphe 17 des avis TSFS 2009:62 et TSFS 2009:64 fournit aux autorités décisionnelles des avis sur la manière de prendre des décisions dans les cas de dérogation sans que cela ait un lien direct avec la sécurité routière.

Toutefois, il existe des cas dans l'avis général sur les dérogations pour les trajets avec des véhicules longs et larges respectivement où il est justifié que l'Agence suédoise des transports fournisse des avis sur la prise de position afin de préserver la sécurité routière, la sécurité juridique ou l'égalité de traitement pour tous. À titre d'exemple, nous n'avons pas l'intention de supprimer les recommandations relatives aux déplacements de nuit. Par souci de sécurité routière, il est important que ces véhicules larges ou longs ne soient pas conduits de nuit ou dans des conditions d'éclairage et de visibilité médiocres, car il est difficile de détecter les usagers de la route vulnérables, par exemple.

1.4 Modification due à de nouveaux règlements sur les trajets avec des charges indivisibles larges et longues respectivement

Le 21 juin 2023, l'Agence suédoise des transports a adopté deux nouveaux règlements, les règlements et les avis généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2023:36) sur la conduite avec une charge large indivisible et les règlements et avis généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2023:37) sur les trajets à charges indivisibles longues. Le décret entre en vigueur le 1^{er} septembre 2023. Les panneaux et feux utilisés pour marquer le bord extérieur de la charge ont été mis à jour par ces règlements. Étant donné que les conditions relatives au marquage dans les règlements constituent la base des parties correspondantes de l'avis général, l'avis doit également être modifié.



Étant donné que le TSFS 2023:36, contrairement aux anciennes règles, couvre également le transport d'unités de charge minces, l'avis général doit être modifié dans la mesure où il couvre les unités de charge minces afin de s'harmoniser avec le projet de règlement.

1.5 Ce qu'une décision devrait contenir

Un autre problème avec l'avis général actuel est que — bien qu'il s'agisse d'un avis général de l'Agence suédoise des transports, — il provient de l'ancienne organisation, l'Administration suédoise des routes. Avant la création de l'Agence suédoise des transports en 2010, l'Administration suédoise des routes était chargée à la fois des dérogations de manutention pour le transport de charges indivisibles et de la décision sur les règles régissant ces transports. C'est la raison pour laquelle les hypothèses retenues par l'Agence suédoise des transports dans le présent avis général ont changé depuis l'adoption de l'avis actuel. L'avis général ne peut donc aborder que des questions de fond liées à la sécurité routière, à l'accessibilité et à la disponibilité. L'avis ne peut pas couvrir la manière dont la gestion des dossiers doit être menée en tant que telle dans les régions de l'Administration suédoise des transports ou dans les municipalités suédoises. Les autorités qui décident des dérogations en vertu du chapitre 13, article 3, de l'ordonnance sur la circulation routière devraient avoir leur propre responsabilité et une compétence suffisante pour appliquer les exigences relatives au traitement et à l'examen en vertu de la loi sur la procédure administrative. Pour cette raison, ces avis doivent être modifiés ou supprimés complètement.

1.6 Avis sur la taille de la charge

Le chapitre 13, article 4, paragraphe 4, de l'ordonnance sur la circulation routière prévoit que les dérogations résultant de la longueur ou de la largeur du chargement ne peuvent être accordées que si le chargement est indivisible. L'ordonnance sur la définition du trafic routier (2001:651) définit une cargaison indivisible comme une cargaison qui ne peut être divisée en deux ou plusieurs chargements partiels sans risquer des coûts ou des dommages inutiles.

Au paragraphe 7 des avis TSFS 2009:62 et 2009:64, il est indiqué que la taille du chargement ne doit être considérée comme une raison spéciale de dérogation que si les marchandises ne peuvent pas être fabriquées ou emballées en petites pièces sans entraîner un coût substantiel. L'avis est dans sa nature une description de la définition de la charge indivisible et en réalité n'ajoute rien de plus à cet avis général.

1.7 Véhicule d'avertissement de danger lors de la circulation sur l'autoroute en plein jour

Les avis TSFS 2009:62 et TSFS 2009:64 recommandent que les dérogations pour les ensembles de véhicules de plus de 30 mètres ou les véhicules de plus de 310 centimètres devraient inclure des conditions concernant les véhicules avertisseurs de danger. Toutefois, au paragraphe 42 du TSFS 2009:62 et au paragraphe 33 du TSFS 2009:64, il est indiqué que les conditions relatives aux véhicules avertisseurs de danger peuvent être exclues lors de la conduite en plein jour sur les autoroutes. En outre, les conditions doivent être réunies pour qu'un véhicule d'avertissement de danger puisse circuler de jour sur les autoroutes où la circulation est dense. Depuis 2016, l'Administration suédoise des transports a déclaré qu'elle avait toujours, dans la pratique, des conditions concernant les véhicules d'avertissement de danger. Cependant, nous ne disposons pas d'une image globale de la mesure dans laquelle les municipalités ont fait usage de cette possibilité. En vertu du chapitre 13, article 3, paragraphe 11, de l'ordonnance sur la circulation routière, une municipalité ne peut accorder une dérogation que pour les déplacements à l'intérieur d'une municipalité. Les opérations de transport effectuées à l'intérieur d'une municipalité commencent et se terminent probablement sur des routes et des rues autres que les autoroutes où la présence d'une voiture d'avertissement de danger devrait être obligatoire. Ces opérations de transport ont probablement lieu sur une distance assez limitée sur les autoroutes. En revanche, les décisions prises par l'Administration suédoise des transports peuvent concerner des distances beaucoup plus longues. Pour cette raison, la nécessité de modifier cet avis général devrait être la plus importante pour l'Administration suédoise des transports. La dérogation à l'utilisation d'un véhicule d'avertissement de danger sur les autoroutes à la lumière du jour peut également présenter un risque pour la sécurité routière.

1.8 Avis sur les dérogations pour les charges dépassant à l'arrière

Il ressort clairement de l'avis général actuel sur les trajets avec des véhicules longs qu'une dérogation ne devrait pas être accordée si la charge projetée à plus de cinq mètres derrière le centre du dernier essieu du véhicule ou de l'ensemble de véhicules. Il est nécessaire d'effectuer des opérations de transport dont la longueur fait dépasser la charge de plus de cinq mètres. L'Administration suédoise des transports a indiqué qu'elle n'autorisait généralement pas les exceptions lorsque les charges dépassent de plus de cinq mètres le centre du dernier essieu si le train de véhicules est également plus court que 35 mètres, y compris la charge. Lorsque la charge dépasse de plus de cinq mètres et que la longueur de l'ensemble de véhicules dépasse 35 mètres, il faut qu'un véhicule d'escorte de transport routier soit proche de

la charge saillante. Pour cette raison, l'avis devrait être adapté pour l'adapter aux besoins de transport existants sans négliger la sécurité routière.

1.9 Marquage des grues mobiles CE et des équipements motorisés

Les véhicules à vide dont la largeur dépasse la largeur maximale autorisée — 260 centimètres — ne sont pas rares dans la circulation, par exemple les tracteurs, les bennes à ordures et les grues mobiles. Sans exemption accordée, la conduite de véhicules de plus de 260 centimètres ne sera pas autorisée sur les routes autres que les routes privées. Toutefois, il existe des dérogations au chapitre 4, article 15 de l'ordonnance sur la circulation routière pour certains véhicules et certains chargements ou équipements.

Selon l'avis général en vigueur, il n'y a pas de distinction entre le marquage lors du transport de charges indivisibles larges ou, dans le cas d'un véhicule plus large que celui normalement autorisé. Par l'intermédiaire de l'Administration suédoise des transports, nous avons reçu des commentaires faisant état de problèmes pratiques pour les grues mobiles, par exemple, qui doivent être équipées de panneaux de marquage de la largeur. Des demandes ont également été reçues pour qu'il soit possible que le marquage de ces véhicules soit sous la forme de vignettes. Pour cette raison, les avis généraux doivent être revus en ce qui concerne les exigences en matière de marquage.

1.10 Changements linguistiques et structurels

Outre les problèmes et les raisons décrits ci-dessus, les avis actuels nécessitent des mises à jour linguistiques et des changements structurels. L'avis devrait également être conforme à la structure des nouvelles réglementations actuellement en vigueur et à l'avis général sur les charges indivisibles larges et longues.

2. Quel est l'objectif à atteindre?

L'objectif de l'avis général est d'aider les municipalités suédoises et les régions de l'Administration suédoise des transports dans l'examen des demandes de dérogation pour les trajets avec des véhicules larges ou longs et le transport de charges indivisibles larges ou longues. L'avis général contribue à accroître l'efficacité, l'égalité de traitement et la sécurité juridique dans la gestion tant au niveau de l'État qu'au niveau municipal. L'avis vise également à faire en sorte que les dérogations accordées aient une formulation similaire en termes de conditions spécifiques, telles que le marquage et les feux, indépendamment de l'autorité de décision et sans compromettre la sécurité routière, l'accessibilité ou la disponibilité pour tous les acteurs du système de transport.

3. Quelles sont les solutions alternatives?

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

Si l'avis général n'est pas modifié, les problèmes décrits au chapitre 1 subsisteront.

3.2 Options non réglementaires

Il n'y a pas d'autres options non réglementaires que d'abroger les avis actuels et de ne pas en adopter de nouveaux.

L'option de supprimer complètement l'avis général aurait pour conséquence que les régions de l'Administration suédoise des transports et les municipalités suédoises ne disposent d'aucune orientation dans le traitement des cas de dérogations pour les transports longs et larges. Cela risque de compliquer la création et le maintien d'une pratique cohérente dans ce domaine. Au moins dans un premier temps, cela entraînerait probablement une augmentation des coûts administratifs pour l'Administration suédoise des transports et les municipalités s'il n'y a pas d'orientation.

3.3 Options réglementaires

Nous proposons les avis généraux abrogés, modifiés et nouveaux suivants.

Certificat d'itinéraire

La proposition signifie que la limite dans l'avis général sur les trajets avec des véhicules longs pour le moment où le demandeur doit joindre un certificat d'itinéraire à la demande passe de 30 mètres à 35 mètres.⁵

Maisons et parties de maisons nouvellement construites

La proposition signifie que nous supprimons complètement l'avis général actuel qui stipule que les dérogations pour les maisons et les sections de maisons nouvellement construites ne devraient pas être accordées si la largeur dépasse 415 centimètres. Les dérogations pour les charges indivisibles larges devraient, dans la mesure du possible, être fondées sur leur taille et non sur la composition de la charge.⁶

Les moments où les déplacements ne devraient pas avoir lieu

La proposition couvre les véhicules longs et larges et les ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises de plus de 310 centimètres ou de plus de 30 mètres et signifie la suppression totale des périodes spécifiées dans l'avis général actuel pour les vendredis, la veille d'un dimanche ou d'un jour férié, ainsi que les dimanches et jours fériés. Cependant, nous maintenons cette partie de l'avis selon lequel les dérogations ne devraient pas être accordées lorsque l'on peut s'attendre à

⁵ TSFS 2009:62 6

⁶ TSFS 2009:64 11

une circulation dense. Pour clarifier ce que l'on entend par «circulation dense», nous en fournissons également un certain nombre d'exemples.⁷

Changements à la suite de nouvelles réglementations

Nous proposons de modifier l'avis actuel afin de l'aligner sur les règlements TSFS 2023:36 et TSFS 2023:37, qui sont récemment entrés en vigueur. Il s'agit de l'avis concernant:

- le marquage à l'aide de panneaux de signalisation pour marquer les charges longues et larges en termes d'apparence et de dimensions;
- les signalisations d'avertissement de charge large ou longue en termes de taille et d'apparence;
- l'état des signalisations en termes d'apparence et d'usure;
- l'intensité lumineuse des feux et leur position par rapport à la signalisation du véhicule;
- l'utilisation de feux d'avertissement sur les véhicules de plus de 310 centimètres la nuit ou en cas de visibilité réduite.
- unités de charge minces, comment et quand elles doivent être marquées;

En plus du règlement en vigueur sur les trajets à charges indivisibles larges et longues, il est ajouté que les matériaux réfléchissants peuvent également être marqués «E» conformément au règlement n° 150 de la CEE. L'exigence selon laquelle le matériau doit satisfaire aux prescriptions du règlement n° 104 de la CEE, classe C, est également modifiée de manière à ce que l'ensemble du règlement n° 104 puisse s'appliquer.

Ce qu'une décision devrait contenir

Notre proposition consiste à supprimer tout ce qui est indiqué au paragraphe 19 (ce qu'une décision devrait contenir) dans les deux avis généraux actuels soit supprimé et remplacé par un certain nombre de conditions concernant les aspects que l'Agence suédoise des transports estime important à inclure pour que la sécurité routière et l'accessibilité ne soient pas menacées. Nous proposons également des conditions selon lesquelles le conducteur doit s'assurer avant le début du voyage que l'itinéraire est accessible; ce déplacement ne doit pas avoir lieu lorsque la visibilité est altérée; et les conditions relatives au marquage et au feu d'avertissement. Si la largeur est supérieure à 310 centimètres, nous proposons que les décisions — comme l'avis général en vigueur — soient soumises à des conditions concernant les véhicules d'avertissement de danger; les conditions applicables au véhicule d'avertissement de danger; et la communication entre les véhicules. Pour les largeurs supérieures à 450 centimètres et les longueurs supérieures à 35,0 mètres, l'avis est

⁷ TSFS 2009:62 17 et TSFS 2009:64 17



toujours que les décisions concernant les dérogations doivent être soumises à des conditions liées à l'escorte.⁸

Dimensions du chargement

Nous proposons de retirer l'avis général sur ce qui est considéré comme des motifs spéciaux de dérogation pour le transport de charges indivisibles.⁹

Véhicule d'avertissement de danger lors de la circulation sur l'autoroute en plein jour

L'avis général actuel indique que les conditions applicables aux véhicules d'avertissement de danger lorsqu'ils circulent sur des autoroutes qui n'ont pas un volume élevé de circulation peuvent être exclues en plein jour.¹⁰ La proposition vise à supprimer l'avis selon lequel il n'est pas nécessaire d'utiliser un véhicule d'avertissement de danger pour circuler sur une autoroute en plein jour. Ce faisant, l'avis préconise de fixer des conditions concernant les véhicules d'avertissement de danger lors de la circulation sur les autoroutes en plein jour. En conséquence, les autorités de gestion des routes n'ont pas besoin d'examiner s'il y a un trafic important ou faible sur une autoroute; au lieu de cela, des conditions concernant les véhicules d'avertissement de danger devraient toujours être imposées lorsque la longueur et la largeur sont respectivement supérieures à 30 mètres et 310 centimètres.

Avis sur les dérogations pour les charges dépassant à l'arrière

Selon l'avis général actuel sur les trajets avec des véhicules longs, le chargement ne doit pas dépasser de plus de cinq mètres le centre du dernier essieu.¹¹ Notre proposition consiste à modifier l'avis pour permettre à la charge de s'étendre sur plus de 5 mètres, à condition que la longueur de l'ensemble de véhicules, y compris la charge, dépasse 35 mètres. La limite proposée de 35 mètres est basée sur l'évaluation qu'il devrait être possible de transporter de longues charges indivisibles sur des trains de véhicules de moins de 35 mètres sans que la charge ne dépasse de plus de cinq mètres le centre du dernier essieu.

Marquage des grues mobiles CE et des équipements motorisés

Selon l'avis général en vigueur, il n'y a pas de distinction entre le marquage pour les trajets à charges indivisibles larges ou dans le cas de trajets avec des véhicules à vide qui sont plus larges que ce qui est autorisé. Le marquage doit être effectué de la même manière.

Notre proposition est que le marquage de la largeur des grues mobiles EC et des équipements motorisés peut avoir des dimensions différentes et peut

⁸ TSFS 2009:62 19 et TSFS 2009:64 19

⁹ TSFS 2009:62 7 et TSFS 2009:64 7

¹⁰ TSFS 2009:62 42 et TSFS 2009:64 33

¹¹ TSFS 2009:62 10

également être sous la forme de vignettes. En outre, nous proposons que le marquage de la largeur de ces véhicules n'ait pas besoin d'être éclairé. Les autocollants peuvent être adaptés à la forme du véhicule et à l'emplacement des feux et des réflecteurs prescrits pour le véhicule. Étant donné que ces véhicules sont équipés de feux, nous proposons également d'exclure les lampes et les réflecteurs à utiliser la nuit, au crépuscule ou à l'aube et lorsque les conditions météorologiques ou d'autres circonstances l'exigent. La proposition est sans préjudice de la disposition selon laquelle ils doivent être marqués par un «E», ainsi que des angles, des couleurs et de la largeur des champs rouge-blanc.

Consultation

Si un véhicule ou un ensemble de véhicules doit passer au-dessus d'un passage à niveau ferroviaire et que la longueur du véhicule ou de l'ensemble de véhicules dépasse 35 mètres, l'avis actuel stipule que le gestionnaire ferroviaire doit être consulté. Étant donné que les passages à niveau peuvent également traverser des tramways, la disposition est complétée de sorte que la consultation s'applique également aux gestionnaires de tramway.

Remplace les anciens avis généraux

Le nouvel avis général présenté dans le présent rapport est proposé pour remplacer les avis actuellement publiés dans le VVFS 2000:126, le VVFS 2004:142, le TSFS 2009:62 et le TSFS 2009:64.

3.4 Autres modifications envisagées

Voici les domaines que nous avons étudiés et examinés, mais que nous avons choisi de ne pas changer ou supprimer.

Supprimer la consultation avec la police

Le paragraphe 13 du TSFS 2009:62 et le paragraphe 14 du TSFS 2009:64 indiquent que la police devrait être consultée lorsque la longueur ou la largeur dépasse respectivement 35 mètres ou 450 centimètres. Lors de discussions avec l'Administration suédoise des transports et la police, il s'est avéré que l'Administration suédoise des transports ne consulte la police que dans des cas exceptionnels, conformément à cet avis général. La police a déclaré à son tour qu'elle n'avait généralement pas besoin de faire des commentaires, mais qu'elle souhaite tout de même avoir cette possibilité si une opération de transport est considérée comme ayant un impact majeur sur la circulation.

Au vu des résultats, nous avons envisagé de supprimer complètement cet avis général ou d'écrire un libellé plus basé sur les fonctions et de supprimer les mesures exactes. Étant donné que cet avis général ne s'adresse pas seulement aux administrateurs des régions de l'Administration suédoise des transports, mais aussi aux administrateurs de toutes les municipalités, nous



pensons toujours qu'il est utile de maintenir ces deux recommandations. L'avis n'empêche pas les régions de l'Administration suédoise des transports et la police de conclure leurs propres accords sur le moment où elles se consulteront. Il n'est pas non plus expressément prévu dans un autre règlement que les autorités de gestion routière consultent la police sur ces questions.

Modification de la date à laquelle les conditions applicables aux gestionnaires de transport routier devraient être imposées

Selon l'avis général en vigueur sur les trajets avec des véhicules larges, les décisions de dérogation devraient être soumises à des conditions applicables aux gestionnaires de transport routier lorsqu'un transport est supérieur à 450 centimètres. Il peut également être nécessaire de donner des indications aux autres véhicules sur des largeurs inférieures à 450 centimètres, par exemple lorsque la largeur de la route ne permet pas de croiser d'autres véhicules dans la circulation. Nous avons envisagé la possibilité de modifier ces dimensions. Cependant, notre conclusion est qu'un tel changement a des conséquences majeures et que notre évaluation est qu'un tel changement nécessite une enquête spéciale, ce que nous n'avons pas eu l'occasion de faire dans le cadre de ce travail. L'Administration suédoise des transports a indiqué qu'elle imposait déjà des conditions aux gestionnaires de transport routier lorsqu'une opération de transport nécessite de donner des instructions à d'autres usagers. Toutefois, la question de savoir si les municipalités appliquent des mesures similaires et, le cas échéant, dans quelle mesure, n'est pas tranchée.

4. Qui sera concerné?

4.1 Entreprises

Les entreprises principalement concernées sont celles qui fournissent des services de transport et sont impliquées dans le transport de charges indivisibles larges et longues sur la base de décisions de dérogation prises par les autorités de gestion routière, ainsi que par les fabricants du type de panneaux proposés. Les fabricants de marchandises qui, pour le transport sur des routes qui ne sont pas privées, doivent bénéficier d'une dérogation de la part de l'autorité de gestion des routes sont, dans une certaine mesure, touchés par les propositions. Les entreprises qui fournissent ou emploient des conducteurs de véhicules d'urgence et des gestionnaires de transport routier sont concernées dans une certaine mesure. Le nombre d'entreprises concernées est difficile à établir étant donné qu'une même entreprise peut présenter plusieurs demandes par an et que certaines demandes sont adressées aux municipalités qui ne fournissent aucun résumé du nombre de demandes présentées.



Les entreprises de transport susceptibles d'être concernées sont considérées comme des petites, moyennes et grandes entreprises. Il peut s'agir d'entreprises qui effectuent occasionnellement des opérations de transport longues ou larges ou de celles dont l'activité principale est l'exécution de telles opérations de transport. Les fabricants de panneaux sont considérés comme des petites, moyennes et grandes entreprises.

Indirectement concernés sont ceux qui effectuent des opérations de transport sur la base de dérogations de l'autorité de gestion routière, les fabricants de marchandises qui signifient que le transport des marchandises sur des routes qui ne sont pas privées nécessite une dérogation d'une autorité de gestion routière.

4.2 Citoyens

Les citoyens sont très peu touchés par les propositions, sauf lorsqu'il s'agit de comprendre et de prêter attention au fait que des véhicules longs ou larges et des ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises sont sur la route.

4.3 État et municipalités

Les personnes directement concernées par cet avis général sont les autorités nationales de gestion des routes (régions de l'Administration suédoise des transports) et les municipalités dans leur traitement des demandes de dérogation pour les trajets effectués par des véhicules ou des ensembles de véhicules qui, avec ou sans charges, sont plus larges ou plus longs que ne l'autorisent les dispositions de l'ordonnance sur la circulation routière.

La police est concernée par la surveillance des opérations de transport effectuées sur la base d'une décision de dérogation prise par les autorités de gestion de la route.

5. Quelles sont les incidences du règlement?

5.1 Entreprises

(X) La réglementation n'est pas réputée 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).

() La réglementation est réputée 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 dans la section C.



L'avis général n'est pas contraignant, mais étant donné que les autorités de gestion routière peuvent, en règle générale, être tenues de suivre l'avis général, elles ont des conséquences indirectes pour les entreprises.

Entreprises de transport

La proposition visant à porter la limite de 30 à 35 mètres pour le moment où les certificats d'itinéraire doivent être joints à une demande prévoit un allègement et n'a pas de conséquences négatives pour les entreprises. Il en va de même pour l'avis supprimé selon lequel des dérogations ne devraient pas être accordées pour les maisons nouvellement construites et les modules de maison dont la largeur est supérieure à 415 centimètres.

La proposition de supprimer les instructions spécifiques en matière de délais pour les cas où des exceptions ne devraient pas être accordées peut signifier qu'il s'agit d'un facteur supplémentaire que les autorités de gestion des routes doivent prendre en compte dans leur administration. Cela pourrait, dans un premier temps, prolonger légèrement le délai de traitement, ce qui, à son tour, a un effet lorsque les entreprises doivent présenter une demande pour qu'elle soit traitée avant le transport prévu. D'autre part, la proposition est plus souple pour les entreprises parce qu'il devrait être possible d'accorder des dérogations pour les périodes où les avis généraux actuels indiquent que les dérogations ne devraient pas être accordées.

La proposition contenant des avis sur les panneaux pour le marquage des charges larges et longues signifie que ceux qui transportent déjà ces marchandises sur la base de dérogations des autorités de gestion de la route et utilisent des panneaux conformes aux règles plus anciennes peuvent, à long terme, devoir acheter de nouveaux panneaux. Un panneau coûte normalement entre 500 SEK et 1 000 SEK. En outre, les panneaux proposés sont les mêmes que ceux exigés par le nouveau règlement proposé sur les trajets à charges indivisibles larges et longues. Cela signifie qu'il est proposé d'harmoniser les signalisations utilisées. Ainsi, les entreprises peuvent utiliser les mêmes signes que ceux prescrits.

La proposition de supprimer l'avis selon lequel les véhicules d'avertissement de danger peuvent être exclus lorsqu'ils circulent sur des autoroutes qui n'ont pas un volume élevé de trafic à la lumière du jour n'est pas considérée comme ayant une incidence sur les entreprises. En effet, l'Administration suédoise des transports n'a pas utilisé cet avis général depuis 2016. Pour les transports effectués à l'intérieur d'une commune — sur la base de dérogations de la municipalité — lorsqu'une partie d'une telle opération de transport est effectuée sur des autoroutes, la distance devrait être assez limitée. Étant donné qu'une opération de transport est considérée comme commençant et se terminant sur des routes autres que les autoroutes, une opération de transport à l'intérieur d'une



municipalité aura toujours besoin d'un véhicule d'avertissement de danger à la fois vers l'autoroute et lorsque le transport quitte l'autoroute.

La proposition de modifier l'avis pour les charges projetant plus de 5,0 mètres derrière le centre du dernier essieu du véhicule, de sorte qu'il ne devrait être accordé que pour les ensembles de véhicules de plus de 35 mètres (y compris la charge), permet un porte-à-faux plus important que celui prévu par l'avis général actuel. C'est un soulagement pour les entreprises de transport. Étant donné que la pratique actuelle de l'Administration suédoise des transports est d'imposer des conditions concernant d'autres gestionnaires de transport routier en cas de surplomb important, la proposition en tant que telle n'est pas considérée comme ayant des conséquences supplémentaires pour les entreprises de transport. Toutefois, la mesure dans laquelle les municipalités imposent des conditions de la même manière que l'Administration suédoise des transports n'est pas connue.

Entreprises fabriquant des panneaux de signalisation

Si les autorités décisionnelles décident de faire des signes que nous proposons une condition, les entreprises qui fabriquent et fournissent des panneaux de marquage de largeur devront savoir ce que le règlement n° 104 de la CEE ou le règlement n° 150 de la CEE impliquent lorsqu'elles fabriquent et fournissent ces panneaux. Toutefois, cela en soi n'est pas considéré comme présentant des problèmes importants étant donné que les exigences de cette ordonnance sont déjà appliquées dans plusieurs autres domaines qui fixent des exigences sur les matériaux réfléchissants. Cette hypothèse a été renforcée par ce qui est apparu lors du contact avec les fabricants de panneaux. Les fabricants doivent également être au courant des exigences proposées concernant les panneaux dans le règlement, telles que les dimensions des panneaux, les angles et la largeur des champs rouges et blancs alternés. En proposant des conditions aux règlements 104 et 150, nous devrions faciliter la production de panneaux par les entreprises.

La proposition de modification de l'avis concernant les dimensions des panneaux d'avertissement signifie que les fabricants de panneaux qui souhaitent fournir des panneaux aux dimensions proposées devront s'assurer que les panneaux qu'ils vendent ont les dimensions spécifiées dans l'avis. Étant donné que ces dimensions sont les mêmes que celles que nous proposons dans le règlement sur les charges indivisibles larges et longues, la proposition n'est pas considérée comme ayant des conséquences nouvelles ou additionnelles pour les entreprises. Dans un premier temps, la demande et le besoin de signalisations conformes à ce qui est indiqué dans l'avis général peuvent augmenter.

Entreprises fabriquant de nouvelles maisons et sections de maisons

Étant donné que nous proposons de supprimer l'avis général selon lequel les dérogations ne devraient pas être accordées pour le transport de maisons nouvellement construites et de sections de maisons d'une largeur supérieure à 415 centimètres, il sera plus facile d'accorder des dérogations également pour des largeurs plus importantes.

Entreprises équipées de grues mobiles CE ou d'équipements motorisés

La proposition selon laquelle les grues mobiles ou les équipements motorisés de la CE peuvent utiliser des autocollants pour marquer la largeur du véhicule et que ces marquages ne doivent pas être éclairés soulagera les entreprises qui utilisent ces véhicules sur la route. Étant donné que la largeur des véhicules est permanente, le marquage sera également permanent. La proposition offre donc une plus grande flexibilité pour créer des solutions plus permanentes. Pour cette raison, la proposition n'a pas d'incidence négative sur les entreprises de transport.

5.2 Citoyens

Pas d'impact significatif sur les citoyens.

5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités

Étant donné que les régions et les municipalités de l'Administration suédoise des transports peuvent, en règle générale, être tenues de suivre l'avis général, les propositions exigent qu'elles imposent des conditions nouvelles et différentes dans leurs décisions de dérogation, par exemple des conditions relatives à la signalisation. Dans un premier temps, cela signifie que les régions et les municipalités de l'Administration suédoise des transports doivent élaborer de nouveaux modèles de conditions qui correspondent à ce qui est indiqué dans l'avis général. Les conséquences en termes d'administration accrue et de délais de traitement plus longs sont donc jugées limitées et transitoires. La proposition de supprimer l'ancien avis général sur certains moments où le voyage ne devrait pas avoir lieu, sur le contenu d'une décision et sur l'importance du chargement peut, dans un premier temps, entraîner une légère augmentation du temps de gestion et de traitement. Les conséquences sont considérées comme temporaires.

La police est concernée dans la mesure où, lors d'un contrôle de la circulation, il sera plus facile de vérifier si le véhicule en question, ainsi que son chargement, satisfait aux conditions fixées dans la décision de dérogation. En effet, les dimensions des panneaux de marquage de largeur et de longueur sont plus faciles à mesurer et parce qu'elles sont marquées «E». Toutefois, les agents de police et les inspecteurs des véhicules qui effectuent les contrôles peuvent avoir besoin d'une formation sur la formulation des nouveaux avis généraux. Cela implique à la fois des coûts administratifs et



un certain temps de formation pour le personnel couvert. Toutefois, l'impact devrait être relativement faible étant donné que les propositions ont été précédées par l'introduction de nouveaux règlements. Il s'agit également du type de conséquences qui se produisent toujours pour la police en cas de modifications réglementaires.

5.4 Environnement

La proposition ne devrait pas avoir d'incidences externes spécifiques présentant un intérêt pour l'environnement.

5.5 Effets externes

Les déplacements effectués par des véhicules dont la largeur ou la longueur excèdent ce qui est normalement autorisé ont un certain impact sur d'autres usagers de la route. Étant donné que les propositions visent à garantir que les dérogations des autorités de gestion routière auront des conditions harmonisées, par exemple en ce qui concerne le marquage, le risque pour la sécurité routière que ces trajets peuvent entraîner devrait être réduit.

La proposition selon laquelle les panneaux de marquage de largeur et de longueur peuvent refléter à la fois le rouge et le blanc — vers l'avant et vers l'arrière — n'est pas considérée comme nuisant à la visibilité et, par conséquent, à la sécurité routière dans une mesure significative.

La proposition ne devrait pas avoir d'effets externes spécifiques sur la santé. Aucune catégorie particulièrement vulnérable ne devrait être touchée par la proposition.

6. **Quelle est l'incidence de l'alternative réglementaire envisagée et pourquoi le règlement est-il considéré comme la meilleure alternative?**

Dans cet article, nous décrivons les options que nous avons envisagées, ainsi que les conséquences qui peuvent survenir si les autorités de gestion routière suivent les avis généraux que nous proposons dans les décisions de dérogation qu'elles accordent.

6.1 Certificat d'itinéraire

La proposition de modifier la limite de 30 mètres de long à 35 mètres de long pour le moment où il devrait être nécessaire de joindre un certificat d'itinéraire à une demande est un soulagement et n'a pas d'incidence négative sur les autorités de gestion de la route. L'augmentation de la limite est due aux commentaires reçus selon lesquels il n'y a pas de problème avec les demandes pour les trajets dont la longueur des véhicules ou des trains de véhicules est comprise entre 30 et 35 mètres, ce n'est que pour les véhicules ou les trains de véhicules d'une longueur supérieure à 35 mètres que les



certificats d'itinéraire contiennent des obstacles identifiés à l'accès. Nous ne voyons donc aucune raison de maintenir la limite actuelle de 30 mètres.

6.2 Maisons et parties de maisons nouvellement construites

La proposition signifie que les autorités routières ne doivent pas faire preuve d'une attention particulière dans le traitement d'une demande si le transport concerne une maison ou des parties de maison nouvellement construites. La proposition n'est donc pas considérée comme ayant des conséquences significatives. Ce n'est en tout cas pas le cas si l'on tient compte du fait que les autorités chargées de la gestion des routes ont déjà accordé des dérogations pour les maisons et les sections de maison d'une largeur supérieure à 415 centimètres. Étant donné que l'infrastructure peut encore limiter la possibilité de transporter des charges de plus de 415 centimètres, la proposition ne garantit pas que des dérogations puissent être accordées.

6.3 Les moments où les déplacements ne devraient pas avoir lieu

Horaires spécifiques

Dans l'article 1.3 nous avons noté que l'avis général actuel est trop détaillé et que les autorités décisionnelles elles-mêmes doivent examiner les jours et les heures où une opération de transport peut être effectuée pour un itinéraire souhaité. Pour cette raison, nous ne voyons pas d'autre solution que de supprimer les périodes spécifiques dans les deux ensembles de avis généraux.

Voyager durant la nuit

Nous estimons qu'il est important qu'aucun transport n'ait lieu durant la nuit entre 6h00 et 9h00 et entre 15h00 et 20h00 pour des raisons de sécurité routière. Les trajets avec des véhicules larges ou longs et des ensembles de véhicules entraînent un risque accru d'accidents impliquant des usagers vulnérables de la route, car ceux-ci peuvent être difficiles à détecter dans l'obscurité.

Voyager en pleine nuit ne présente pas du tout les mêmes risques que de circuler dans une circulation dense. L'obscurité présente un certain nombre de difficultés, comme la détection des usagers de la route vulnérables tels que les piétons et les cyclistes. Pour cette raison, nous avons choisi de ne pas changer cet avis. C'est le cas, même si l'on tient compte du fait que certains tronçons de la route peuvent avoir une conception et un volume de circulation qui peuvent permettre aux véhicules longs ou larges de circuler dans l'obscurité sans danger ni inconvénient pour les usagers vulnérables de la route, d'autres circulations ou ceux qui se trouvent par la route. Comme mentionné dans l'introduction de la section A, ces conseils agissent en tant que soutien aux autorités décisionnelles. Les autorités de gestion des routes

peuvent accorder des dérogations même pendant les périodes précisées dans l'obscurité, à condition que les exigences du chapitre 13, article 4, paragraphe 1, de l'ordonnance sur la circulation routière soient respectées. Compte tenu de ce qui précède, nous ne trouvons aucune raison de modifier ou de supprimer cet avis général.

6.4 Changements à la suite de nouvelles réglementations

Étant donné que nous avons proposé la même largeur, la même longueur et les mêmes signalisations dans notre nouveau règlement, les propositions contenues dans ces parties de l'avis général constituent une modification conséquente. Dans le cas où un opérateur de transport réalise des opérations de transport *uniquement* sur la base d'exemptions accordées par les autorités de gestion des routes, cela signifie que l'opérateur peut avoir besoin d'investir dans de nouveaux panneaux de marquage de la largeur et de la longueur. S'ils effectuent également des transports dans le cadre du règlement, ils doivent encore investir dans de nouvelles signalisations. La proposition n'est donc pas considérée comme ayant un impact majeur. Il en va de même pour les exigences en matière de luminosité des lampes ainsi que pour l'étiquetage supplémentaire pour le transport d'unités de charge minces.

Nous ne proposons qu'un seul type de panneau de marquage de longueur car il n'y a qu'un seul type de signalisation dans les lignes directrices communes de l'Union européenne pour le transport de charges larges ou longues.

L'unité de mesure passe également du millimètre au mètre parce qu'elle est plus facile à contrôler et qu'il y a plus de tolérances pour les variations. Le mètre est également utilisé comme unité de mesure dans le règlement et les avis généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2019:74) sur les panneaux de signalisation et autres dispositifs.

Les dimensions des signalisations d'avertissement correspondent à celles qui sont appliquées dans le règlement sur les charges indivisibles larges et longues. Ceci est fait avec l'intention qu'il soit possible d'utiliser les mêmes signalisations d'avertissement pendant les transports qui ont lieu sur la base de dérogations des autorités de gestion de la route que dans le cas de transports effectués sur la base du règlement de l'Agence suédoise des transports. Le fait que nous suggérions de supprimer le terme *recommandé* et de le remplacer par des avis sur une certaine dimension minimale et un certain rapport entre la longueur et la largeur permet également à la police de vérifier plus facilement si un panneau d'avertissement remplit les conditions d'une décision d'exemption.

L'harmonisation de l'avis général sur les témoins lumineux avec le règlement et l'assouplissement des exigences garantiront la cohérence de l'utilisation des témoins lumineux pour les véhicules ou les chargements d'une largeur supérieure à 260 centimètres.

6.5 Ce qu'une décision devrait contenir

Dans l'article 1.5 nous avons déclaré que l'avis général provient de l'époque de l'ancienne Administration suédoise des routes et des conditions qui prévalaient à cette époque. Nous avons également déclaré que chaque autorité autorisée par le gouvernement dans le chapitre 13, article 3, de l'ordonnance sur la circulation routière à délivrer de telles exemptions devrait avoir les compétences et les procédures nécessaires. La suppression de cet avis général signifie que les autorités décisionnelles peuvent elles-mêmes formuler leurs décisions et leur contenu. Cela ne devrait pas avoir de conséquences significatives, si ce n'est, dans un premier temps, des délais de traitement légèrement plus longs et un surcroît de travail administratif pour les autorités moins bien préparées.

L'Agence suédoise des transports estime que l'avis qui reste est nécessaire pour garantir que la sécurité routière et l'accessibilité ne sont pas compromises. Nous considérons également qu'il est important que le marquage, etc., soit effectué de manière uniforme afin que ces transports larges ou longs soient reconnus.

6.6 Dimensions du chargement

L'avis général selon lequel les dimensions du chargement ne doivent être considérées comme une raison spéciale de dérogation que si les marchandises ne peuvent pas être fabriquées ou emballées dans des pièces plus petites sans entraîner un coût important est supprimé. L'avis n'est pas censé fournir d'autres orientations ou compléments à la définition de la charge indivisible dans l'ordonnance (2001:651) sur les définitions de la circulation routière. La suppression de cet avis n'est pas jugée avoir des conséquences importantes pour le traitement des demandes de dérogations. La définition des charges indivisibles est suffisamment indicative et cet avis n'ajoute rien de plus dans ce contexte.

6.7 Véhicule d'avertissement de danger lors de la circulation sur l'autoroute en plein jour

La proposition signifie que nous supprimons l'avis selon lequel il est possible de déroger à la condition relative à la présence d'une voiture d'avertissement lors de la conduite sur une autoroute en plein jour. Une autre solution consisterait à conserver cet avis général. Toutefois, nous ne voyons aucun avantage à cet égard puisque l'Administration suédoise des transports n'a pas appliqué cet avis depuis 2016. Comme mentionné à



l'article 1.7, nous avons évalué que les dérogations décidées par les autorités municipales de gestion des routes ont une distance limitée qui est effectuée sur les autoroutes. Le point de départ et de destination de ces transports est probablement sur des routes autres que les autoroutes. Si l'autorité de gestion des routes qui a pris la décision s'est par ailleurs conformée à l'avis général, le véhicule d'avertissement est conditionnel dans la décision de dérogation. Dans l'ensemble, il n'y a aucune raison de garder cet avis général.

6.8 Avis sur les dérogations pour les charges dépassant à l'arrière

En cas de dépassement important à l'arrière, il peut s'avérer nécessaire de donner des instructions aux autres usagers, et la limite à partir de laquelle un contrôleur de la circulation routière doit être conditionné dans une décision est de 35 mètres. L'Administration suédoise des transports a indiqué qu'elle n'accordait pas de dérogation si la charge dépassait de plus de cinq mètres le centre de l'essieu arrière du train de véhicules lorsque la longueur totale du train de véhicules était inférieure à 35 mètres. Étant donné qu'il existe déjà une pratique bien établie dans les régions de l'Administration suédoise des transports, la proposition ne devrait pas avoir de conséquences significatives.

6.9 Marquage des grues mobiles CE et des équipements motorisés

Les véhicules de plus de 260 centimètres, tels que les grues mobiles et les tombereaux, ont — contrairement aux véhicules transportant de larges charges indivisibles — une visibilité différente dans la circulation. Il est ainsi plus facile pour les autres usagers de la route de détecter un véhicule large qu'un véhicule transportant une charge indivisible large. Les grues mobiles et les tombereaux ne sont pas non plus en mesure d'installer des signalisations de marquage de la largeur comme les véhicules transportant des charges larges et indivisibles. Pour cette raison, nous suggérons que le marquage pour la largeur de ces véhicules peut avoir des dimensions différentes et être formé comme un autocollant au lieu des panneaux qui doivent être utilisés autrement. Toutefois, les vignettes sont soumises aux mêmes exigences techniques, telles que l'apparence et les exigences relatives au marquage électronique, etc. que pour les signalisations.

Pour que les véhicules puissent être utilisés dans la circulation, il existe des exigences en matière d'éclairage selon l'homologation du véhicule. Cela s'applique également aux grues mobiles et aux tombereaux. Pour cette raison, nous ne voyons aucune raison pour que les signalisations de marquage de largeur ou les vignettes doivent être éclairées séparément et que le bord extérieur du véhicule soit marqué par des feux et des réflecteurs lorsque vous voyagez la nuit, au crépuscule ou à l'aube et autrement lorsque



la météo ou d'autres circonstances l'exigent. Notre proposition signifie que nous supprimons l'avis qui indique actuellement que ces signalisations ou vignettes doivent être éclairées dans les conditions de luminosité susmentionnées.

6.10 Consultation

L'ajout à l'avis actuel, selon lequel les gestionnaires de tramway sont également consultés lorsqu'un transport doit franchir un passage à niveau de tramway, se justifie par le fait que l'addendum est plus cohérent avec la définition d'un passage à niveau. La proposition est introduite puisque la nécessité d'une consultation lorsqu'un long transport doit passer par un passage à niveau devrait être la même pour un tramway que pour un chemin de fer.

6.11 Conditions particulières pour voyager avec des véhicules de plus de 450 centimètres

Nous proposons de mettre à jour les parties de l'avis général sur les opérateurs qui devraient être contactés dans un certain délai afin de supprimer les pièces concernant les gestionnaires de transport routier. Ce qui constitue un bon moment pour le transport varie considérablement d'un cas à l'autre, ce qui signifie que cette partie de l'avis général ne contribue pas à la clarté. Avant qu'un gestionnaire de transport routier puisse participer à une opération de transport à effectuer avec escorte, un certain nombre d'exigences doivent être remplies. Entre autres, les conditions énoncées au chapitre 6 du règlement et des avis généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2010:139) sur les gestionnaires de transport routier doivent être remplies. Si un gestionnaire de transport routier n'est pas contacté suffisamment longtemps avant qu'un transport escorté ne soit effectué, cela peut signifier que les conditions requises pour agir en tant que gestionnaire de transport routier ne peuvent pas être satisfaites.

Les gestionnaires de transport routier existent depuis 2005. Pour cette raison, l'industrie devrait savoir aujourd'hui combien de temps à l'avance un gestionnaire de transport routier doit être contacté avant qu'un transport escorté ne soit effectué. Nous proposons ainsi de supprimer cette partie de l'avis général. Toutefois, nous maintenons la partie de l'avis qui précise que si le transport doit être escorté par la police, celle-ci doit être contactée au moins une semaine avant le transport prévu. La police a de nombreuses tâches différentes, et nous n'avons reçu aucune indication que cette partie des avis devrait être supprimée.

7. Sur quelle autorisation se base le droit l'Agence de prendre des décisions?

Les décisions relatives aux avis généraux ne nécessitent pas d'autorisation spécifique. Les questions relatives aux exigences des véhicules et aux règles relatives à la circulation routière relèvent de la responsabilité de l'Agence suédoise des transports, voir l'article 2 de l'ordonnance (2008:1300) contenant des instructions à l'intention de l'agence suédoise des transports.

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 proposition de l'Agence suédoise des transports est basée sur des réglementations nationales et nous considérons que la proposition ne crée pas d'obstacles à la libre circulation en vertu de la législation de l'Union, car la proposition comprend des recommandations basées sur des lignes directrices internationales qui renforcent l'harmonisation avec les dispositions d'autres pays de l'Union.

Les recommandations proposées ne sont pas considérées comme ayant une incidence sur les exigences organisationnelles des prestataires de services en plus de celles contenues dans le règlement à l'échelle de l'Union.

L'avis général contient, entre autres, des dispositions relatives à la signalisation et à d'autres dispositifs qui, conformément aux conditions fixées dans la décision, devraient être disponibles. L'avis général est considéré comme constituant des règles techniques qui sont soumises à des obligations de notification en vertu de l'ordonnance (1994:2029) sur les règles techniques. Pour cette raison, nous avons l'intention de notifier l'avis à la Commission conformément à la procédure d'information applicable sur les normes et réglementations techniques de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil.

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

9.1 Généralités

L'avis général n'entre pas en vigueur, mais peut être appliqué immédiatement après son adoption. Étant donné que l'avis général dans certaines parties s'harmonise avec ce qui est indiqué dans le règlement de l'Agence suédoise des transports sur les trajets à charges indivisibles larges et longues respectivement, par exemple la partie relative au marquage, il peut y avoir une valeur dans le fait que l'avis général est adopté dans les meilleurs délais.



En outre, il est considéré qu'il peut y avoir un besoin d'initiatives d'information, en particulier pour les municipalités. Ici, par exemple, l'Association suédoise des collectivités locales et des régions ainsi que les municipalités sont considérées comme un opérateur important pour engager le dialogue. Les parties qui effectuent des opérations de transport impliquant des charges longues ou indivisibles, c'est-à-dire principalement les transporteurs et les associations professionnelles de l'Association suédoise des sociétés de transport routier et du Syndicat suédois des travailleurs des transports, sont également des opérateurs importants à impliquer. Le principal décideur qui appliquera cet avis général — les régions de l'Administration suédoise des transports — doit également être impliqué. L'Agence suédoise des transports entretient déjà un bon dialogue avec les représentants de ces régions.

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.

Toutes les propositions sont conformes aux objectifs de la politique des transports, car elles visent à garantir des transports socialement efficaces et durables à long terme.



10. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif de performance?

L'accessibilité dans le système de transport est toujours affectée à des degrés divers par les transports, en particulier par les transports larges et longs. Les propositions sont liées à la réalisation de l'objectif de performance de manière à ce que ces transports puissent être effectués sans préjudice de la sécurité routière. Au moyen de l'avis général — à condition que les autorités décisionnelles s'y conforment — on s'attend à ce que les conditions des décisions de dérogation soient harmonisées, quelle que soit l'autorité qui décide d'une dérogation. L'harmonisation, par exemple, du marquage devrait accroître la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents ou d'incidents. Cet avis général devrait donc contribuer à améliorer l'accessibilité du système de transport.

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

Si l'avis général est suivi, l'objectif SES (santé, environnement et sécurité) devrait être positivement affecté par les mesures proposées. Par exemple, en clarifiant les exigences en matière de marquage et d'état des signalisations. En conséquence, les propositions devraient contribuer à améliorer la sécurité routière et contribuer ainsi à la réalisation de l'objectif 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.



D. Résumé des incidences

Partie concernée	Incidences qui ne peuvent pas être quantifiées		Incidences quantifiées (en milliers de SEK)	Observations
	Avantages	Inconvénients	+ / -	
Entreprises	Des avis plus clairs qui facilitent la compréhension des conditions dans la décision de dérogation et des conditions harmonisées en ce qui concerne ce qui est prévu dans les règlements sur les trajets à charges indivisibles larges et longues. La possibilité d'effectuer des transports même lorsque l'avis général actuel indique que les exceptions ne devraient pas être autorisées. Le transport de maisons et de parties de maisons nouvellement construites peut être exempté pour des largeurs supérieures à 415 centimètres. Des décisions plus cohérentes dans l'ensemble du pays.	Peut-être augmenter les coûts d'investissement dans de nouvelles enseignes. Initialement, des délais de traitement légèrement plus longs pour les demandes, si nous supprimons les temps où le voyage ne peut pas avoir lieu et ce qu'une décision devrait contenir.		
Citoyens	Un marquage et une signalisation plus clairs en bon état permettent aux autres usagers de la route de détecter plus facilement les transports.			
L'État, etc.	Les autorités décisionnelles ne doivent tenir compte que de la taille de la charge. Des dérogations plus claires qui facilitent les contrôles de police. Une répartition plus claire des responsabilités dans l'application de la législation administrative. Une administration publique et municipale plus efficace.	Peut initialement entraîner des délais de traitement plus longs et une administration accrue.		
Environnement				
Effets externes	Contribue à l'amélioration de la sécurité routière.			
Total				



E. Consultation

Aucune consultation n'est requise. Toutefois, la police, l'Administration suédoise des transports et les fabricants de certains types de marchandises ont été consultés lors de la préparation de cette enquête.

Si vous avez des questions ou des avis que vous souhaitez partager au sujet de cette analyse d'impact, veuillez nous contacter:

Pär Ekström, enquêteur
+46 (0) 10-495 55 13
par.ekstrom@transportstyrelsen.se

Kristofer Elo, enquêteur
+46 (0) 10-495 57 71
kristofer.elo@transportstyrelsen.se