# Analyse d’impact de la réglementation de l’Agence suédoise des transports concernant la lumière bleue continue et diffuse émise par les véhicules d’urgence des autorités de police

**Les propositions de l’Agence suédoise des transports:**

Les règlements et les conseils généraux de l’Agence suédoise des transports (TSFS 2016:22) sur les voitures et remorques tractées par des voitures et mises en service le 1er juillet 2010 ou après cette date, ainsi que les règlements et conseils généraux de l’Agence suédoise des transports (TSFS 2021:11) sur les motocycles qui ont été mis en service et leurs remorques, sont tous deux modifiés de manière à ce que les véhicules d’urgence des autorités de police puissent être équipés de lampes émettant une lumière bleue continue et diffuse.

# Généralités

## Quel est le problème ou la raison du règlement?

En vertu de l’article 77 bis, chapitre 3, de l’ordonnance sur la circulation routière (1998:1276), une lumière bleue continue et diffuse peut être émise par un véhicule d’urgence qui appartient aux autorités de police et qui est utilisée à titre professionnel par un agent de police. La disposition entrera en vigueur le 1er octobre 2023.

La base de la modification de l’ordonnance sur la circulation routière est une demande adressée au gouvernement par les autorités de police pour que les véhicules d’urgence des autorités de police soient autorisés à émettre une lumière bleue continue et diffuse. Les autorités de police ont indiqué qu’il fallait généralement être en mesure d’utiliser un signal lumineux non stressant, non provocateur ou non progressif sur les véhicules afin de mettre en évidence que la police est sur les lieux, invitant les gens à s’approcher de la police et de rassurer les gens sur leur sécurité grâce à la présence de la police.

Les véhicules d’urgence des autorités de police n’ont aucun moyen de transmettre une présence policière et une accessibilité du public au moyen d’une fonction d’éclairage sans utiliser la fonction de lumière bleue habituelle de la voiture (dispositif d’alarme), qui ne peut être utilisée que dans des cas exceptionnels, notamment pour libérer le passage dans la circulation ou pour avertir les usagers de la route. Les autorités de police suédoises estiment qu’il s’agit d’une lacune et qu’il existe un potentiel considérable d’amélioration de la visibilité. Il est nécessaire de pouvoir utiliser la barre lumineuse montée sur le toit de la voiture pour les feux d’identification dans de nombreuses situations. Par exemple, lors de patrouilles de routine dans les zones résidentielles et autour des pubs, dans le cadre de la surveillance des marches de démonstration et des rassemblements publics, ou lors de la surveillance de la circulation sur différents types de routes. Les feux d’identification, tels qu’ils sont désignés par les autorités de police, complètent les symboles d’identification de la police sur le véhicule et présentent un avantage particulier pendant la soirée et la nuit lorsque les conditions d’éclairage rendent les véhicules de police plus difficiles à identifier.

Depuis 2014, lorsque l’Agence suédoise des transports a accordé des dérogations aux dispositions de l’ordonnance sur la circulation routière et des réglementations édictées sur la base de l’ordonnance sur les véhicules (2009:211), les autorités de police mènent des opérations d’essai, au cours desquelles les véhicules d’urgence des autorités de police sont équipés d’une lumière bleue continue et diffuse et la lumière a été utilisée dans la circulation. L’Institut national suédois de recherche sur les routes et les transports (VTI) a réalisé des études avec des expériences sur le terrain et des enquêtes dans le cadre des opérations d’essai afin d’évaluer les effets de visibilité et d’apaisement de la lumière. La conclusion générale est que la lumière est efficace à ces deux égards.[[1]](#footnote-2)

Les véhicules d’urgence des autorités de police enregistrés comprennent différents types de véhicules motorisés; y compris les voitures particulières, les camions, les bus et les motos. Pour que les véhicules d’urgence des autorités de police soient équipés de lampes émettant une lumière bleue diffuse et constante de ce type, il est nécessaire de modifier la réglementation et les lignes directrices de l’Agence suédoise des transports pour les voitures et remorques tractées par des voitures et mises en service le 1er juillet 2010 ou après cette date (TSFS 2016:22) et les règlements et les conseils généraux de l’Agence suédoise des transports (TSFS 2021:11) sur les motocycles mis en service et leurs remorques. La réglementation stipule que les véhicules ne peuvent pas avoir de phares ou de lampes d’une autre nature que ceux spécifiés dans ces règlements ou dans d’autres règlements de l’Agence suédoise des transports.

## Que faut-il réaliser?

En vertu des modifications réglementaires proposées, les véhicules d’urgence des autorités de police peuvent être équipés de lampes émettant une lumière bleue constante et diffuse qui, en vertu de l’article 77 bis, chapitre 3, de l’ordonnance sur la circulation routière, peut être utilisée sur les véhicules d’urgence des autorités de police à compter du 1er octobre 2023. Les modifications apportées à la réglementation signifient donc que l’utilisation de ces feux conformément à l’ordonnance sur la circulation routière devient possible dans la pratique.

## Quelles sont les solutions alternatives?

### Quel en sera l’impact si rien n’est fait?

Si rien n’est fait, les véhicules d’urgence des autorités de police peuvent ne pas être équipés des feux d’identification que le gouvernement a décidé d’utiliser. L’objectif de la règle, à savoir accroître la visibilité des véhicules et rassurer le public sur sa sécurité par la présence de véhicules de police en application de l’article 77 bis, chapitre 3, de l’ordonnance sur la circulation routière, ne sera donc pas atteint.

### Les alternatives n’impliquant pas de règlement

Il n’y a pas d’alternative qui n’implique pas de règlement.

### Alternatives réglementaires

Une disposition stipulant que les véhicules d’urgence des autorités de police peuvent être équipés d’une lumière bleue constante et diffuse doit être incluse à l’annexe 1, paragraphe 20, sur les dispositifs d’éclairage et de signalisation lumineuse et leur installation du règlement TSFS 2016:22 et au chapitre 5 sur l’éclairage et les réflecteurs du règlement TSFS 2021:11.

#### Contexte

Les feux d’identification actuellement utilisés sur les véhicules d’urgence des autorité de police émettent une lumière bleue constante et diffuse à partir de la même barre lumineuse montée sur le toit que celle utilisée pour les fonctions normales de lumière bleue pour libérer le passage dans la circulation ou avertir les usagers de la route. Depuis 2020, l’équipement est le même pour tous les nouveaux véhicules d’urgence utilisés par les autorités de police.

La barre lumineuse est contrôlée par un système de contrôle avancé pour les fonctions spécifiques des véhicules, telles que la lumière, le son et le verrouillage. Le voyant d’identification est actionné par un bouton tactile dédié dans l’interface utilisateur numérique où la fonction d’éclairage peut être allumée ou éteinte. Le système est conçu de telle sorte que, lorsque la fonction de lumière bleue normale du véhicule est activée, le feu d’identification est automatiquement éteint. Il n’est également pas possible d’allumer le feu d’identification en même temps que d’autres fonctions d’éclairage dans la barre lumineuse.

La fonction de lumière bleue normale est soumise aux prescriptions en matière d’homologation (règlement CEE R65) qui, par exemple, réglementent les intensités lumineuses admissibles à différentes plages pour différents feux et s’ils doivent être utilisés pendant la nuit ou le jour. Il n’y a pas de prescriptions en matière d’homologation pour les feux d’identification dans le règlement.

Le fournisseur qui fournit actuellement des barres lumineuses à la police indique que l’intensité lumineuse perceptible du feu d’identification a été réduite par modulation d’impulsions à environ 2 % des performances maximales de la fonction de lumière bleue normale de la barre lumineuse pour la classe 1 (jour). Cela est conforme aux exigences stipulées par les autorités de police dans le processus d’approvisionnement en barres légères.

Aucune valeur d’intensité lumineuse mesurée n’est disponible pour le feu d’identification actuellement utilisé sur les véhicules d’urgence des autorités de police. La différence réelle d’intensité lumineuse entre le feu d’identification et la fonction de lumière bleue normale de la barre lumineuse n’est pas non plus claire. Le flux lumineux total de la barre lumineuse dépend de la façon dont il est configuré sur le véhicule de secours en question et peut varier en fonction du type ou de la taille du véhicule.

Voici deux options envisagées pour réguler l’intensité lumineuse.

#### Option 1

L’option 1 consiste en une réglementation textuelle stipulant que la lumière bleue constante et diffuse doit être clairement distincte des fonctions lumineuses bleues du dispositif d’alarme et ne doit pas être éblouissante ou à intensité variable. (Les propositions de l’Agence suédoise des transports).

#### Option 2

L’option 2 prévoit une réglementation conformément à l’option 1 ainsi que des conseils généraux sur la manière dont l’exigence peut être satisfaite en indiquant l’intensité lumineuse appropriée pour le feu d’identification en candela ou en pourcentage de l’intensité lumineuse maximale de la barre lumineuse.

## Qui en sera affecté?

Les modifications réglementaires proposées ont un impact sur les activités des autorités de police et sur les fabricants de l’équipement acheté par les autorités de police.

## Quels sont les impacts du règlement?

### Entreprises

( X ) Le règlement n’est pas réputé avoir un impact significatif 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 réputé avoir un impact significatif 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.

Les modifications réglementaires proposées touchent les entreprises qui participent à la conception et à la vente de lampes, de barres lumineuses montées sur le toit, etc., ainsi que les entreprises qui participent à la fabrication et à la vente de véhicules d’urgence. Cependant, ces industries sont sensibles aux changements induits par le développement technologique et les changements dans le cadre réglementaire, de sorte que l’impact sur ces entreprises devrait être marginal dans ce contexte.

Étant donné que les véhicules d’urgence destinés aux autorités gouvernementales sont achetés en vertu de la loi sur les marchés publics (2016:1145), seules les entreprises qui ont l’intention de soumettre des offres pour de tels marchés, ou qui ont conclu des accords-cadres avec les autorités, sont concernées.

La possibilité d’équiper des barres lumineuses de feux d’identification peut nécessiter des modifications de conception qui ont finalement un impact sur le prix du produit payé par le client. Des coûts peuvent être engagés pour les travaux de conception, d’essai et de certification et les coûts d’installation pour la production en série. Dans le cas des autorités de police, le fournisseur gagnant est assuré de recouvrer les coûts de son travail lorsque le produit est ensuite acheté et vendu aux autorités. Autoriser le feu d’identification aura très peu d’impact sur la position concurrentielle des entreprises qui soumettent des offres pour l’achat de véhicules d’urgence complets des autorités de police.

Les autorités de police possèdent environ 3 600 véhicules d’urgence, dont environ 1 500 sont techniquement conçus pour permettre l’utilisation de feux d’identification. Tous les nouveaux véhicules de police d’urgence livrés à partir de 2020 sont techniquement conçus pour afficher des feux d’identification.

### Citoyens

Les projets de règlement n’ont aucun impact sur les citoyens.

### L’État, les autorités régionales ou les municipalités

Les modifications proposées n’ont aucun impact sur les municipalités et les régions, mais ont un certain impact sur les autorités de police.

En raison du fait que le feu d’identification n’est pas un équipement obligatoire, des coûts supplémentaires ne sont encourus que dans la mesure où les véhicules doivent être équipés du feu destiné à être utilisé conformément aux nouvelles dispositions de l’ordonnance sur la circulation routière.

Étant donné que les nouveaux véhicules d’urgence acquis par les autorités de police et, dans une certaine mesure, les véhicules existants à partir de 2013 soutiennent déjà la technologie d’éclairage d’identification, l’augmentation des coûts de l’équipement des autorités de police sera limitée. Ces coûts concernent principalement l’entretien, la formation et la communication sur l’équipement du feu d’identification et sa fonction. Ces coûts sont considérés comme insignifiants.

### Environnement

Le fait d’équiper les véhicules d’urgence des autorités de police de feux d’identification n’est pas considéré comme ayant un impact sur l’environnement.

### Effets externes

Le règlement permet aux véhicules d’urgence d’être équipés de feux d’identification conformément à l’article 77 bis, chapitre 3, de l’ordonnance sur la circulation routière. Cela signifie que les effets externes anticipés par la disposition relative à l’utilisation peuvent être obtenus. Dans le cas contraire, les règlements ne sont pas considérés comme ayant des effets externes importants.

## Quel est l’impact de l’alternative réglementaire envisagée et pourquoi le règlement est-il considéré comme la meilleure alternative?

Il est important, principalement pour des raisons de sécurité routière, de ne pas confondre le feu d’identification avec les lumières bleues normales de la barre lumineuse montée sur le toit. L’Agence suédoise des transports estime nécessaire de réglementer la signification du terme «lumière diffuse».

La réglementation la plus appropriée est de prévoir, conformément à l’option 1, que les véhicules d’urgence des autorités de police peuvent être équipés de lampes émettant une lumière bleue constante et diffuse, qui ne peut être confondue avec d’autres fonctions lumineuses bleues et n’est ni éblouissante ni à intensité variable. L’Agence suédoise des transports estime que les exigences relatives au feu d’identification prévus à l’option 1 sont suffisantes pour remplir cette fonction.

L’Agence suédoise des transports estime qu’il n’est pas approprié de spécifier des valeurs ou des plages pour l’intensité lumineuse du feu d’identification (option 2) parce que la différence d’intensité entre le feu d’identification et la lumière bleue de la barre lumineuse peut être perçue différemment dans différentes applications et par rapport à différents types de véhicules d’urgence, même lorsque la même valeur d’intensité lumineuse est spécifiée. Les mesures d’intensité lumineuse sont également assez coûteuses et compliquées. En outre, il n’est pas possible de spécifier une valeur générale ou une plage d’intensité lumineuse totale qui s’applique à tous les types de véhicules d’urgence en raison de différents types de configurations.

Compte tenu de ce qui précède, nous avons choisi de proposer l’option 1.

## Sur la base de quelle autorisation l’Agence a-t-elle le droit de prendre des décisions?

L’autorisation d’apporter des modifications aux règlements figure au chapitre 8, section 16, de l’ordonnance sur les véhicules (2009:211).

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

En ce qui concerne l’utilisation de la lumière bleue sur les véhicules, des dispositions sont prévues dans la convention de Vienne sur la circulation routière, adoptée le 8 novembre 1968. L’Agence suédoise des transports suppose que, dans le cadre de la modification de l’article 77 bis, chapitre 3, de l’ordonnance sur la circulation routière, le gouvernement a estimé que l’utilisation de cette lumière était conforme à la Convention.

Les projets de règlements sont réputés conformes au droit de l’UE.

Étant donné que nous avons l’intention d’imposer des exigences techniques à la lumière, bien que fonctionnelles, la notification doit être faite conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil relative aux règles techniques.

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

Étant donné que la modification de l’ordonnance sur la circulation routière autorisant l’utilisation de feux d’identification sur les véhicules d’urgence des autorités de police entre en vigueur le 1er octobre 2023, le règlement devrait entrer en vigueur en même temps. Il n’y a pas besoin d’initiatives spécifiques en matière d’information.

# 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.

## Comment le règlement affecte-t-il l’objectif de performance?

Le règlement n’affecte pas l’objectif de performance.

## Comment le règlement affecte-t-il l’objectif SES?

Le règlement n’affecte pas l’objectif SES.

# Entreprises

Le règlement n’est pas considéré comme ayant un impact significatif sur les conditions de travail, la compétitivité ou d’autres conditions relatives aux entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1.

# Résumé des impacts

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Partie concernée | Impacts qui ne peuvent pas être quantifiés | Impacts quantifiés (en milliers de couronnes suédoises) | Commentaires |
|  | **Avantages** | **Inconvénients** | **+ / -** |  |
| Entreprises | - | - | - | Pas d’impact significatif. |
| Citoyens | - | - | - | La proposition a un impact positif sur les citoyens, car le feu d’identification augmente la visibilité de la police et constitue donc un outil efficace pour rassurer le public sur sa sécurité. |
| L’État, etc.  | - | - | - | Impact positif sur l’État, les autorités de police, etc. La surveillance policière de la circulation, la prévention de la criminalité et le travail visant à rassurer le public sur sa sécurité sont facilités. |
| Effets externes  |  |  |  |  |
| Total |  |  |  |  |

# Consultation

Il n’y a aucune exigence formelle de consultation. Au cours de la préparation de cette question, les propositions ont été coordonnées en privé avec les autorités de police.

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

Elena Belkow, enquêtrice
Tél. + 46 (0)10-495 56 431
Email: elena.belkow@transportstyrelsen.se

1. <https://www.vti.se/>, Feux d’identification de la police, rapport du VTI 1075, publié en 2021. [↑](#footnote-ref-2)