

|  |  |
| --- | --- |
| Department for Infrastructure | Ministère des infrastructures |

|  |
| --- |
| **Restreindre l’utilisation de pneus âgés de 10 ans et plus sur les véhicules lourds**  |

**Évaluation de l’incidence réglementaire**

**Novembre 2020**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Titre:**Restriction de l’utilisation de pneus sur les essieux avant des véhicules lourds

|  |
| --- |
|  |

 | **Évaluation de l’impact de la réglementation (EIR)** |
| **Date:** Septembre 2022 |
| **Type de mesure:**Législation subordonnée |
| **Ministère ou organisme responsable:**Ministère des infrastructures | **Avancement:** Consultation |
| **Source d’intervention:** Échelle nationale |
| **Autres ministères ou organismes:**Driver & Vehicle Agency (Agence des conducteurs et des véhicules, DVA)Driver and Vehicle Licensing Agency (Agence de délivrance des permis pour les conducteurs et les véhicules, DVLA) | **Coordonnées:** Dorcas Cutrona**Téléphone:** 028 90 541074 |

**Résumé de l’intervention et des options**

|  |  |
| --- | --- |
| **Quel est le problème examiné? Pourquoi l’intervention du gouvernement est-elle nécessaire?** À la suite de deux collisions, qui ont causé huit décès, au cours des dix dernières années, où les coroners ont conclu que les vieux pneumatiques montés sur les essieux avant des véhicules lourds constituaient un facteur contributif, il a été établi qu’il existait des problèmes de sécurité liés à l’utilisation d’anciens pneumatiques sur les essieux avant des véhicules lourds. Les propriétaires/exploitants de véhicules lourds (HGV), d’autobus, d’autocars et de minibus comprennent les coûts privés liés au remplacement des pneus, mais ils ne sont peut-être pas conscients des dangers associés à l’utilisation de pneumatiques plus anciens, ni des avantages sociaux accrus (grâce à la sécurité routière) qui peuvent se concrétiser en remplaçant des pneus plus anciens montés sur les essieux avant des poids lourds, des autobus et des autocars et sur tous les essieux en configuration unique sur les minibus. Les données suggèrent qu’une minorité de ces propriétaires/exploitants de véhicules lourds continuent d’utiliser des pneumatiques âgés de 10 ans ou plus sur les essieux avant, même en présence des recommandations techniques et des informations industrielles qui déconseillent leur utilisation publiées par la Driver Vehicle and Standards Agency (Agence de normalisation pour les véhicules et la conduite, DVSA). L’intervention du gouvernement est le meilleur moyen de combler un tel manque d’information et une telle externalité négative.

|  |
| --- |
|  |

 |
| **Quels sont les objectifs de la politique et les effets escomptés?** La politique vise à empêcher le montage de pneus âgés de 10 ans ou plus sur l’essieu avant de tous les poids lourds, autobus et autocars sur la route, et sur tous les essieux en configuration unique sur les minibus, par extension des réglementations existantes en matière de construction et d’utilisation visant à définir un âge maximum pour les pneus. Une telle politique aurait pour effet d’améliorer la sécurité routière en réduisant la probabilité d’occurrence de collisions impliquant des poids lourds, des autobus et des autocars en raison de la défaillance de pneus anciens sur les essieux avant, ou pour les minibus en raison de la défaillance de pneus anciens en configuration unique sur tous les essieux.

|  |
| --- |
|   |

 |
| **Quelles options politiques ont été envisagées, notamment en ce qui concerne les alternatives à la réglementation? Veuillez justifier toute option privilégiée (détaillée dans la base de la preuve)*** **Option 0:** Faire le minimum
* **Option 1 (option privilégiée)**: Interdiction des pneus âgés de 10 ans ou plus sur les **essieux directeurs avant** des poids lourds, des autobus et des autocars, et de tous les pneus en **configuration unique** sur les minibus. Une telle interdiction s’appliquera également aux pneus de première main et aux pneus rechapés. Pour les pneus rechapés, leur âge sera calculé à partir de la date de rechapage. Nous avons reconnu le manque de preuves étayant (a) l’extension d’une interdiction aux essieux autres que l’essieu avant des véhicules visés; et (b) un traitement des pneus rechapés qui serait différent des pneus neufs. Une telle option offre une protection supplémentaire pour les conducteurs de minibus, les passagers et les autres usagers de la route.
 |
| **Cette politique fera-t-elle l’objet d’un examen?** Oui | **Le cas échéant, fixer la date d’examen:** Cinq ans après l’entrée en vigueur de la législation (2025)  |
|

|  |  |
| --- | --- |
| La mise en œuvre va-t-elle au-delà des exigences minimales de l’UE?  | N/A  |

 |
|

|  |  |
| --- | --- |
| Cette mesure est-elle susceptible d’avoir une incidence sur le commerce et l’investissement? | Non |
| Certaines de ces organisations sont-elles concernées? |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Micro** Oui  | **Petites** Oui  | **Moyennes** Oui  | **Grandes** Oui |

 |
|  |
|

|  |
| --- |
| Quelle est la variation en équivalent CO2 des émissions de gaz à effet de serre? (en million de tonnes équivalent CO2)  |

 | **Négociée:** 0 **Non négociée:** 0

|  |
| --- |
|  |

 |

 |

***J’ai lu l’analyse d’impact et j’estime que, étant donné les éléments de preuve disponibles, elle représente une vue raisonnable des coûts et bénéfices ainsi que de l’impact probable des principales options.***

|  |  |
| --- | --- |
| Signature du SIGNATAIRE RESPONSABLE: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | Date: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |

**Résumé: Analyse et preuve Option politique 1**

Description: Modifier le règlement sur les véhicules routiers (construction et utilisation) pour **interdire les pneumatiques âgés de 10 ans ou plus sur les** essieux directeurs avant **des poids lourds, autobus et autocars, et pour tous les pneumatiques en** configuration unique **sur les minibus**.Cette interdiction s’appliquera également aux pneumatiques neufs et rechapés; pour les pneumatiques rechapés, leur âge sera calculé à partir de la date de rechapage**.**

**ÉVALUATION ÉCONOMIQUE (option 1)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Prix de base Année:** | **Base de VA Année** | **Période** | **Bénéfice net** |
| 2019 | 2019 | 10 ans | -2,0 millions |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Coûts(en millions de £)** | **Total transitoire(politique)** | **Moyenne annuelle (récurrente)** | **Coût total** |
|  | (prix constant) | Années | (hors transition) (prix constant) | (Valeur actuelle) |
| **Estimation la plus plausible** | **0,7** | **1** | **0,16** | **2,0** |
| **Description et fourchette des principaux coûts financiers par «principaux groupes concernés»** 5 lignes maximumOn estime que le coût du remplacement des pneus âgés de 10 ans ou plus concernera environ 0,16 % des poids lourds, autobus, autocars et minibus envisagés dans cette option. De tels véhicules appartiennent principalement à des entreprises détenues par des organisations privées et tierces. Les coûts correspondent à la mise au rebut des pneus en service et à l’achat de pneus neufs. Les estimations des coûts comprennent également les coûts de familiarisation et les coûts d’application. |
| **Autres coûts clés non monétisés par les «principaux groupes concernés»** 5 lignes maximumLa demande de pneus rechapés et de pneus âgés de 10 ans ou plus diminuera et les entreprises ou les particuliers en vendront en moindre quantité. La perte de revenus pourra être compensée par la répercussion des coûts sur les consommateurs, et d’autres entreprises pourront bénéficier de la vente de pneus plus récents. |
| **Bénéfices(en millions de £)** | **Total transitoire(politique)** | **Moyenne annuelle (récurrente)** | **Bénéfice total** |
|  | (prix constant) | Années | (hors transition) (prix constant) | (Valeur actuelle) |
| **Estimation la plus plausible** | **0 (toutes récurrentes)** |  | **0,52** | **4,49** |
| **Description et fourchette des principaux bénéfices financiers par les «principaux groupes concernés»** 5 lignes maximumNéant |
| **Autres principaux bénéfices non quantifiables par les «principaux groupes concernés»** 5 lignes maximumLe bénéfice des décès évités pourrait être monétisé. Cependant, l’incertitude est très élevée concernant le niveau de référence et le nombre de décès susceptibles de se produire dans un tel scénario hypothétique. Si 0,9 décès sont évités au cours des dix prochaines années, la politique serait neutre en termes de coûts. La mesure est également susceptible de réduire le nombre de collisions plus mineures, ce qui pourrait présenter des avantages pour la sécurité. |
| **Hypothèses clés, points sensibles, risques** Les frais des contrôles techniques MOT resteront inchangés. On estime que 2 520 véhicules en Irlande du Nord seront exemptés des essais en 2018, ce nombre augmentant au fil du temps en raison du mécanisme annuel glissant. |

**ÉVALUATION DE L’IMPACT SUR LES ENTREPRISES (option 1)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Impact direct sur les entreprises (équivalent annuel) en millions de £** |  |  |
| **Coûts: 0,2 £** | **Bénéfices: 0,0 £** | **Net: - 0,2 £** |  |

**Éléments de base**

1. **Problème à l’étude**

La présente étude d’impact sur la réglementation (EIR) envisage de modifier la législation de l’Irlande du Nord afin d’exempter les véhicules d’intérêt historique du contrôle technique annuel.

En septembre 2012, une défaillance catastrophique d’un pneu de 19 ans, monté sur l’essieu de direction d’un gros autocar, a entraîné la perte de trois vies humaines. Le coroner a conclu que la défaillance du pneu était due à son âge.

En septembre 2017, un poids lourd circulant sur l’autoroute M5 a subi un éclatement de pneu sur l’essieu directeur, entraînant la mort de cinq personnes. Le coroner a conclu que cet accident était dû à l’explosion d’un pneu et a noté qu’un pneu de 18 ans monté sur l’essieu directeur avait subi une détérioration structurelle en raison de son âge.

La Driver and Vehicle Standard Agency (Agence de normalisation pour les véhicules et la conduite, DVSA) a publié un guide pour le maintien du contrôle technique des véhicules de transport de marchandises commerciales et de passagers sur les routes britanniques. Il a été mis à jour en 2013 pour déconseiller aux opérateurs d’autobus de monter des pneus de plus de 10 ans sur les essieux directeurs de leurs véhicules. En novembre 2018, ces recommandations ont été étendues pour concerner également les poids lourds, déconseillant l’utilisation de pneus âgés de plus de 10 ans sur les poids lourds, sauf sur un essieu arrière dans le cadre d’une configuration à roues jumelées. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/785463/guide-to-maintaining-roadworthiness-commercial-goods-and-passenger-carrying-vehicles.pdf>

Le ministère des transports a commandé des recherches en 2018 dans le but d’établir l’effet de l’âge sur l’intégrité des pneus des véhicules routiers. Dans le cadre d’une telle recherche, le laboratoire britannique TRL Ltd a travaillé en collaboration avec un laboratoire américain de premier plan en vue d’effectuer des essais et des analyses. <https://www.gov.uk/government/publications/tyre-ageing-its-effect-on-material-properties-and-structural-integrity>

Bien que la recherche ne soit pas statistiquement concluante, elle suggère que la corrosion est plus susceptible d’apparaître sur les pneus plus anciens et met en évidence la capacité de l’humidité à pénétrer par des coupures dans la bande de roulement de la structure du pneu. La recherche a également repéré un changement dans la dureté du caoutchouc, à la fois dans la bande de roulement et sur le flanc des pneus plus anciens. Cette dureté peut réduire la flexibilité de la bande de roulement et augmenter les contraintes sur les liaisons qui forment l’intégrité structurelle des pneus.

Pris ensemble, cette recherche, les témoins experts et les conclusions des enquêtes des coroners prouvent que l’âge affecte la performance des pneus. Les données de la DVSA concernant les contrôles routiers montrent qu’il existe un petit nombre (0,16 %) de poids lourds, d’autobus, d’autocars et de minibus qui utilisent des pneus âgés de plus de 10 ans, malgré l’introduction des recommandations concernant le bon état de marche des véhicules de la DVSA.

Afin d’éliminer cette menace pour la sécurité routière, nous présentons une proposition législative, à titre de précaution, visant à interdire les pneumatiques de 10 ans ou plus sur les essieux des véhicules lourds (et sur tous les essieux sur les minibus à configuration unique). Différentes options de politiques ont fait l’objet d’une consultation statutaire, publiée en juin 2019. Les autobus, les autocars, les poids lourds et les minibus sont inclus dans cette analyse. <https://www.gov.uk/government/consultations/banning-tyres-aged-10-years-and-older>

**2) Motifs de l’intervention**

La présente section expose les défaillances de marché associées à une utilisation de pneus anciens. Les raisons pour lesquelles le marché n’offre pas un niveau de sécurité plus élevé en l’absence d’intervention gouvernementale sont discutées, ainsi que les raisons pour lesquelles l’intervention proposée est justifiée.

**Il existe des informations asymétriques qui influencent les décisions de remplacement des pneus des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.** Certains propriétaires/exploitants de poids lourds, d’autobus, d’autocars ou de minibus peuvent ne pas croire que leurs pneus plus anciens présentent un danger supplémentaire (en termes de sécurité routière) par rapport à un pneu plus récent. Ce problème en matière d’information est potentiellement plus important pour les véhicules qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales et qui ne sont pas soumis à une licence d’exploitant. Ces exploitants ne sont pas tenus de suivre les plans d’entretien de la DVSA et peuvent ne pas être familiers avec les recommandations techniques.

**L’aléa moral constitue une forme d’information asymétrique conduisant à une défaillance du marché.** Les propriétaires et exploitants de véhicules sont légalement assurés contre les dommages causés aux tiers. Ils peuvent également être couverts pour les dommages causés à leurs propres véhicules, y compris l’impact du temps de travail perdu qu’une collision aurait sur leur flotte. Cela signifie qu’une fois que les propriétaires et exploitants ont payé leurs primes d’assurance annuelles, tout dommage causé aux autres usagers de la route et aux routes elles-mêmes n’entraînera aucun coût supplémentaire (au-delà d’un excédent d’assurance négligeable). Puisqu’il n’existe actuellement aucune exigence légale concernant l’âge des pneus, les assureurs ne s’attendent pas à ce que les propriétaires et exploitants enregistrent l’âge des pneus, et ne peuvent donc pas facturer des montants différents en fonction du profil de risque découlant de l’âge des pneus utilisés. À ce titre, les propriétaires/exploitants de véhicules ne supportent aucun des coûts d’une collision (en raison d’une assurance obligatoire) et aucun coût d’assurance supplémentaire pour le cas où ils utilisaient des pneus anciens, mais ils supportent tous les coûts de remplacement des pneumatiques. Sans intervention, il y aura plus de vieux pneus en usage que la quantité socialement optimale.

**Il existe une externalité négative associée à l’utilisation de pneus anciens sur des véhicules lourds.** Un propriétaire ou exploitant de véhicule ne considérera que le coût privé de remplacement d’un pneu ancien. Il ne prendra pas en compte le coût social plus important associé au risque accru de collisions routières lié à l’utilisation d’un pneu ancien. Par conséquent, dans un environnement de marché libre, de tels pneus seront remplacés moins fréquemment que le niveau socialement optimal.

Une **interdiction d’utilisation de pneus anciens sur l’essieu avant des véhicules lourds (et sur tous les essieux des minibus) constitue l’option privilégiée pour remédier à de telles défaillances.** Les problèmes de sécurité liés à l’utilisation de pneus anciens sur les essieux avant indiquent la nécessité de cesser la pose de tels pneus sur les véhicules lourds. En raison des informations asymétriques et des problèmes d’externalité négatifs mentionnés ci-dessus, de tels pneus seront remplacés moins fréquemment que le niveau socialement optimal. Les informations accessibles au public n’ont pas porté les taux de remplacement à ce niveau optimal (ce qui a été considéré en détail dans le cadre des options envisagées). À ce titre, l’intervention du gouvernement appelant à une interdiction de tels pneus sera à même de remédier à de telles défaillances. La prise en compte d’autres méthodes (comme par exemple une taxe sur les pneus anciens) risque de ne pas produire les mêmes résultats. De telles méthodes sont coûteuses en termes de mise en œuvre et d’application, et présentent le risque de maintenir la présence de pneus potentiellement dangereux sur le marché. Compte tenu du nombre relativement faible de pneumatiques plus anciens sur le marché, il est plus proportionné d’interdire les pneumatiques plus anciens sur la base d’un principe de précaution.

**Utilisation du principe de précaution**

Nous pensons qu’il est approprié de proposer une interdiction des pneus âgés de 10 ans et plus sur les essieux avant des poids lourds, des autobus et des autocars, ainsi que sur tous les essieux des minibus sur la base du principe de précaution. <https://www.gov.uk/government/publications/rpc-guidance-using-the-precautionary-principle-january-2020>

Nous avons examiné la note d’orientation du Comité de la politique réglementaire pour prendre notre décision et notre justification est exposée ci-dessous. Une telle justification se base sur les recommandations du Groupe de liaison interministériel du Royaume-Uni concernant l’évaluation des risques (UK-ILGRA), présidé par le scientifique en chef de l’Health and Safety Executive (l’Autorité de santé et de sécurité au travail). [https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20190701152341/https://www.hse.gov.uk/aboutus/meetings/committees/ilgra/pppa.htm](https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20190701152341/https%3A//www.hse.gov.uk/aboutus/meetings/committees/ilgra/pppa.htm)

*Étape 1 – Preuve des effets nocifs*

Des pneus âgés de plus de 10 ans sont encore utilisés sur certains véhicules. Les données de la DVSA nous fournissent des preuves indiquant que depuis la publication des recommandations de 2013, il existe encore des autobus et des autocars roulant avec des pneus âgés de plus de 10 ans, et donc que les recommandations actuelles ne sont pas complètement efficaces. Nous pensons qu’il est raisonnable de supposer que ce serait également le cas pour les poids lourds intégrés dans le champ d’application par la mise à jour des recommandations en 2018 et qu’en l’absence de réglementation, nous ne verrons peut-être pas tous les opérateurs retirer des pneus âgés de 10 ans ou plus de leurs véhicules. Il existe aussi une proportion, estimée par la DVSA, de 25 % des poids lourds et de 30 % des autobus, autocars et minibus qui sont exploités de façon privée et qui ne sont pas soumis à une licence d’exploitation et à ses plans d’entretien associés. Le véhicule impliqué dans la deuxième collision mortelle était un véhicule privé appartenant à un tel sous-ensemble.

**Les pneus anciens peuvent causer plus de collisions, de blessures et de décès que nos estimations.** Nous ne sommes au courant que de deux incidents où les coroners a conclu que la défaillance des pneus due à l’âge était un facteur contributif. Cependant, il est possible qu’il y ait eu plus d’incidents ayant entrainé des dommages matériels, des blessures des décès pour lesquels l’âge des pneumatiques n’a pas été pris en compte, étant donné qu’il n’y a pas d’exigence légale actuelle pour l’âge des pneumatiques. Il existe une base de données incomplètes pour éclairer l’impact des pneumatiques plus anciens sur la sécurité routière, étant donné que l’âge des pneumatiques n’est pas systématiquement enregistré dans les données d’enquête sur les collisions.

**Raison de croire qu’il y a des conséquences négatives en matière de sécurité liées à l’utilisation de pneumatiques plus anciens***.* Bien qu’il y ait encore une certaine incertitude, pris ensemble, les recherches du ministère, les preuves des pneus examinés lors de l’accident du poids lourd de 2017 et l’avis d’expert fourni aux coroners pour les deux incidents suggèrent tous que les pneus plus anciens ont des répercussions négatives sur la sécurité routière.

*Étapes 2 et 3 – Effets nocifs irréversibles et niveau d’incertitude scientifique*

Compte tenu de notre évaluation ci-dessus et de la gravité des deux collisions mortelles impliquant un pneu défectueux monté sur l’essieu directeur du véhicule comme facteur contributif, nous considérons qu’il est raisonnable de supposer qu’en l’absence de législation, les pneus âgés de 10 ans ou plus montés sur les essieux avant des véhicules visés peuvent potentiellement causer de nouveaux décès.

La gravité de la défaillance structurelle des pneus dans les deux collisions mortelles et l’effet de telles défaillances sur le contrôle directionnel des véhicules sont clairs, mais de tels exemples ne peuvent à eux seuls fournir des preuves scientifiquement solides. Les recherches du ministère, ainsi que les informations des témoins experts, fournissent des preuves de changements importants dans les propriétés des matériaux dans la structure des pneumatiques qui seraient associés au mécanisme de défaillance observé dans les deux collisions mortelles. Ces preuves sont limitées et insuffisantes pour étayer une évaluation rigoureuse des risques et de la probabilité de dommages à mesure que les pneumatiques vieillissent, de sorte qu’une approche de précaution est appropriée.

*Étape 4 – Examen*

La DVSA continuera d’enregistrer les données concernant l’âge des pneus des véhicules visés dans le cadre du programme d’essai annuel. Nous réexaminerons cet ensemble de données chaque année pour surveiller la conformité à la législation et améliorer notre base de données probantes dans ce domaine. Nous avons donné des détails concernant un examen de cinq ans après la mise en œuvre de la politique, car ce délai permettra de générer un ensemble de données valide et statistiquement significatif.

En créant une exigence légale, nous nous attendons à ce que l’âge des pneus soit relevé lors des accidents de la route, ce qui pourrait également constituer notre base de données en matière de preuve pour cette politique.

**3) Objectifs de la politique**

L’objectif stratégique est de réduire le nombre d’accidents de la route causés par l’usage de vieux pneumatiques.

Une diminution du nombre de collisions entraînerait:

a) une réduction des factures de réparation des infrastructures routières (et des coûts de temps associés pour les usagers de la route pendant que ces réparations ont lieu),

b) une diminution du nombre de plaintes en matière de santé physique et mentale des personnes impliquées dans des accidents de la route (entraînant également une réduction des dépenses de santé);

c) une diminution du temps non productif pour les personnes blessées;

d) une diminution des dommages matériels causés par les personnes impliquées dans les accidents;

e) une augmentation de la capacité de la flotte pour les entreprises grâce à un nombre moins important de réparations nécessaires;

f) une diminution du nombre d’employés dans les services de secours;

g) une diminution des frais juridiques et autres frais administratifs.

**4) Description des options envisagées (y compris faire le minimum)**

**Niveau de référence (faire le minimum)**

**Option 0 (**faire le minimum**):** C’est le scénario contrefactuel, dans lequel les réglementations axées sur l’utilisation de pneus plus anciens ne sont pas introduites. Il n’a pas été possible de prédire le nombre de collisions qui se produiront sans intervention en raison de la faible fréquence des collisions. Au lieu de cela, à titre indicatif, chaque option de la politique tient compte du «point de basculement» ou du nombre de collisions qui devraient être évitées pour que la politique soit neutre sur le plan des coûts.

**Options législatives**

**Option 1** (privilégiée): Il s’agit d’introduire une modification des dispositions réglementaires relatives aux véhicules routiers (construction et utilisation) afin **d’interdire** l’utilisation de pneus âgés de 10 ans ou plus sur les **essieux directeurs** seulement sur tous les poids lourds, autobus et autocars, et sur **tous les essieux des minibus** (lorsque le pneu est monté en configuration unique). Du point de vue des ingénieurs du ministère des transports, le risque de perte de contrôle du véhicule à la suite d’une défaillance d’un pneu arrière en configuration unique étant plus élevé qu’en configuration double, il est approprié d’inclure tous les pneus en configuration unique sur les minibus dans toute législation afin de maximiser les avantages sur la sécurité routière. Cette option offre des garanties supplémentaires aux conducteurs de minibus, aux passagers et aux autres usagers de la route, sans augmentation significative des coûts, étant donné le coût relativement faible du remplacement des pneumatiques non conformes sur les minibus. Il s’agit de notre **option privilégiée**, car il est logique d’inclure les divers groupes qui exploitent des minibus, dont 90 % ne sont actuellement pas soumis à une licence d’exploitation et ne sont donc pas sujets aux plans d’entretien de la DVSA ou aux recommandations concernant le bon état de marche des véhicules. Une telle interdiction s’appliquera également aux pneus neufs et aux pneus rechapés. Pour les pneus rechapés, leur âge sera calculé à partir de la date de rechapage. En traitant les pneus rechapés de la même manière que les pneus neufs, nous atténuerons les risques pour l’industrie du rechapage au Royaume-Uni. Cette option permet également aux opérateurs de se procurer des pneus de haute qualité à moindre coût que les pneus de première main, d’atténuer l’impact environnemental et de contribuer à la stratégie de recyclage et de gestion des déchets du ministère de l’environnement, de l’alimentation et des affaires rurales.

**Alternatives à la réglementation envisagées**

**Les recommandations de l’industrie et du gouvernement ne fonctionnent pas au niveau souhaité.** En raison des défaillances du marché ci-dessus, nous nous attendons à ce que les pneus plus anciens sur les véhicules lourds restent montés à des niveaux supérieurs à ceux qui sont socialement optimaux.

Certains fabricants de pneus conseillent aux utilisateurs de remplacer les pneus une fois la limite de 10 ans atteinte. À la suite de la collision de 2012, la DVSA a introduit en 2013 des recommandations concernant le bon état de marche des véhicules, qui déconseillaient aux opérateurs d’autobus et d’autocars d’utiliser des pneus âgés de plus de 10 ans sur les essieux avant. Cela a été mis à jour en 2018 afin d’appliquer les mêmes règles aux poids lourds. La Fédération de l’industrie du pneu, en association avec la Freight Transport Association (FTA) et la Road Haulage Association (RHA), a publié un guide de gestion des pneus en 2015 qui couvrait les pneus montés sur les véhicules lourds au Royaume-Uni (camions, remorques, autobus et autocars), réitérant ces recommandations.

<https://itma-europe.com/wp-content/uploads/CV-Tyre-Management.pdf>

On espérait qu’à la suite de la collision, aucun de ces véhicules ne serait équipé de pneus plus anciens sur les essieux avant.

**L’analyse des essais annuels et routiers de la DVSA** (développée plus en détail dans la section de la présente analyse d’impact concernant les coûts) **montre qu’une petite proportion des véhicules concernés** (estimée à environ 0,16 %) **demeure équipée de pneus âgés de 10 ans et plus sur l’essieu avant** (6 ans après l’introduction des recommandations de 2013). Faute d’éléments probants, il n’a pas été possible d’analyser la façon dont les anciens taux de montage des pneumatiques sur les essieux avant avaient changé en raison de la mise à jour des recommandations en 2013. Les données actuelles ne nous permettent pas d’analyser le succès de la mise à jour des recommandations en 2018 pour les poids lourds.

**Étant donné le caractère consultatif des recommandations et informations publiées, celles-ci ne sont pas exécutoires**. La DVSA estime qu’environ 75 % des poids lourds et 70 % des autobus, autocars et minibus sont exploités commercialement sous licence d’exploitation et suivent les plans d’entretien requis par une telle licence, conformément aux recommandations de la DVSA concernant le bon état de marche des véhicules. Cela laisse 25 à 30 % des véhicules qui seraient concernés par la mesure qui ne sont pas obligés de suivre les régimes de maintenance de la DVSA et qui peuvent ne pas être au courant des recommandations techniques (la DVSA estime que cela pourrait être le cas de près de 90 % de tous les minibus). Par exemple, le véhicule impliqué dans la deuxième collision mortelle (2017) était une propriété privée non soumise à une licence d’exploitation.

**Nous estimons qu’une nouvelle intervention est nécessaire, à titre de précaution, car il reste une minorité de véhicules équipés de pneus âgés de 10 ans ou plus sur les essieux avant.** Le ministère des transports et ses agences travaillent en étroite collaboration pour s’assurer que les conducteurs de véhicules comprennent comment maintenir la sécurité et le bon état de marche de leurs véhicules, y compris leurs pneus, ainsi que pour faire respecter toute non-conformité.

**Détails de la politique et exemptions**

**Une limite d’âge de 10 ans est appropriée.** Avant la mise à jour de 2013 des recommandations de la DVSA concernant le bon état de marche des véhicules et compte tenu du manque de preuves scientifiques disponibles pour définir une limite d’âge optimale, le chiffre de 10 ans a été choisi à titre de précaution par le secrétaire d’État aux Transports, en collaboration avec les parties prenantes de l’industrie. Au moins deux grands fabricants de pneus recommandent également de remplacer les pneus âgés de 10 ans ou plus (Michelin et Continental).

Le ministère n’a pas été en mesure d’examiner le pneu âgé de 19 ans impliqué dans l’accident de l’autocar de 2012, mais les pneus âgés de 18 ans impliqués dans l’incident de 2017 ont été examinés et il a été constaté qu’ils présentaient une corrosion importante dans les cordons d’acier. Cela a motivé la décision de mettre à jour les recommandations techniques de la DVSA en novembre 2018 afin d’étendre l’avis du ministère contre l’utilisation de pneus âgés de plus de 10 ans sur les essieux avant, afin d’y inclure les camions. Le projet de recherche commandé par le ministère des transports a constaté l’apparition de modifications des propriétés des matériaux dans la structure des pneus après 8 à 9 ans d’utilisation, mais en raison de la taille limitée des échantillons, une telle conclusion n’a pas été statistiquement concluante. Depuis 2013, l’industrie a continué à soutenir la limite d’âge de 10 ans, et aucune preuve à l’appui d’une limite différente n’a été reçue lors de la consultation.

Par conséquent, compte tenu de l’absence de preuves scientifiques pour déterminer une limite d’âge précise, le ministère a choisi de fixer la limite à 10 ans, conformément aux recommandations actuelles de la DVSA en matière de contrôle technique, aux conseils de l’industrie et à sa mémorisation.

**Nous proposons des exemptions pour certains véhicules**, à la suite de l’évaluation des opinions lors de la consultation. Il s’agira notamment des tracteurs agricoles et des véhicules d’intérêt historique, à condition qu’ils ne soient pas exploités commercialement.

**Consultation et autres options stratégiques actualisées**

En 2019, le gouvernement a effectué une consultation concernant les options visant à interdire la pose de pneus anciens sur les véhicules lourds, ceci incluant l’option d’une interdiction de pose de pneus âgés de 10 ans ou plus sur les autobus, les autocars, les poids lourds et les minibus. La consultation s’est terminée le 1er septembre 2019 et a reçu plus de 1 100 réponses.

Nous avons soigneusement réfléchi à la façon de tenir compte des pneus rechapés dans toute interdiction. Les pneumatiques rechapés sont un élément clé du marché des pneumatiques pour véhicules lourds (environ 30 %), fournissant un produit rentable aux opérateurs, une solution écologiquement durable pour le recyclage des pneus usés et l’emploi sur les sites de fabrication britanniques. Il existe différents processus de rechapage, mais ceux-ci consistent tous en fait à remplacer la bande de roulement sur les pneus usés en supprimant une partie du composé de caoutchouc existant, en inspectant la carcasse de pneumatiques, puis en ajoutant une nouvelle couche de caoutchouc et de bande de roulement. Tous les pneus rechapés au Royaume-Uni doivent être conformes aux réglementations spécifiques de la Commission économique pour l’Europe des Nations unies (CEE-ONU) et être testés selon les mêmes critères de charge et de vitesse que ceux utilisés pour les pneus neufs. Au cours du processus de rechapage, une nouvelle date est imprimée sur le pneumatique, qui indique la date de rechapage, mais la réglementation en vigueur n’exige pas de conserver ou d’enregistrer la date originale de fabrication de la carcasse du pneumatique.

**Nous avons écarté la proposition visant à interdire l’utilisation de pneus de 10 ans ou plus et de pneus rechapés de tous âges sur tous les essieux** des poids lourds, remorques lourdes, autobus, autocars et minibus. Dans le cadre d’une telle option, l’interdiction de l’utilisation de pneus rechapés de tout âge constitue le seul moyen de garantir, en vertu de la réglementation actuelle, que chaque élément d’un pneu rechapé avait moins de 10 ans. Ce n’est pas le résultat souhaité de notre politique, car tous les pneumatiques rechapés fournis au Royaume-Uni doivent être conformes aux règlements de la CEE-ONU, en les soumettant aux mêmes critères de charge et de vitesse que les pneumatiques neufs, quel que soit leur âge. Nous avions déjà écarté cette option avant la consultation. Les coûts d’une telle option ont été estimés à 479 millions de livres sterling, comme indiqué dans l’option 1 de la phase de consultation de l’analyse d’impact.

Nous avons ensuite effectué une proposition identique à celle de la consultation, mais **autorisant les pneus de 10 ans et plus sur les remorques lourdes**. Une telle option (option 3 dans la phase de consultation de l’analyse d’impact) autoriserait les pneus anciens sur les remorques mais pas ailleurs, et interdirait également les pneus rechapés de tout âge sur les essieux avant. Nous n’avons pas tenu compte de cette option à la suite de l’analyse des réponses aux consultations, en utilisant la même raison d’être que pour l’option d’actualisation.

Le ministère n’est pas en mesure de produire de l’information statistique pour produire un rapport sur les accidents de la route impliquant des véhicules d’intérêt historique. Cependant, en Grande-Bretagne, il a été constaté qu’en 2015, il y avait eu 215 victimes d’accidents corporels impliquant des véhicules datant de 1961 à 1977, contre 455 victimes impliquant des véhicules datant de 1978 à 1987.

**5) Hypothèses/Explication des coûts et avantages**

Dans le cadre de l’étude d’impact pour la Grande-Bretagne[[1]](#footnote-1) avait été réalisée une évaluation économique complète afin de quantifier les coûts et les avantages des options considérées; compte tenu de l’ampleur relativement réduite des répercussions en Irlande du Nord et de l’indisponibilité de certaines données, il a été décidé d’utiliser les coûts et les avantages de Grande-Bretagne comme base pour estimer/quantifier les répercussions en Irlande du Nord. Un chiffre de 3 % a été retenu, basé sur le nombre de contrôles techniques MOT effectués (l’Irlande du Nord représentait 2,8 % du nombre de contrôle techniques MOT réalisées en 2016) et la population (la population de l’Irlande du Nord représentant 2,9 % de la population de la Grande-Bretagne) — 3 % semble une hypothèse raisonnable et il s’agit d’un chiffre qui a déjà été utilisé dans d’autres études d’impact lorsque l’Irlande du Nord était comparée à la Grande-Bretagne.

Comme l’analyse d’impact pour la Grande-Bretagne avait pour année de base celle de 2015, les déflateurs donnés par le Trésor Public[[2]](#footnote-2) avaient été utilisés pour relever les prix à des valeurs correspondant aux années 2018 et 2019. Vous trouverez ci-dessous une brève explication des coûts et avantages inclus dans l’analyse d’impact pour la Grande-Bretagne. Pour plus d’informations, consultez l’analyse d’impact pour la Grande-Bretagne.

Coûts

*Perte de revenus et de chiffre d’affaires*

Une exemption de contrôle technique MOT pour les véhicules d’intérêt historique entraînerait une perte de revenus de droits pour la DVA. Toutefois, il convient de noter que les frais sont basés sur l’hypothèse d’un recouvrement intégral des coûts pour la DVA. Par conséquent, toute réduction des véhicules devrait en théorie correspondre à une réduction des coûts de la DVA.

Si moins de véhicules venaient à devoir subir des contrôles techniques, cela entrainerait probablement une réduction des revenus pour les garages qui auraient autrement entrepris des réparations ou préparé des véhicules pour le contrôle technique MOT. Notez l’avantage des propriétaires de véhicules, car il n’y aurait pas d’obligation de payer les coûts associés aux réparations, de sorte que ce coût est supposé être annulé par les avantages pour les propriétaires de véhicules.

En utilisant les chiffres fournis par la DVA, bien qu’ils soient exemptés de l’obligation de contrôle, 140 véhicules d’avant 1960 avaient fait l’objet d’un contrôle technique en 2016. Cela montre qu’une partie des propriétaires de véhicules peuvent tester volontairement leurs véhicules à des fins professionnelles et d’assurance et, par conséquent, certains véhicules exemptés feront en réalité l’objet d’un contrôle technique.

*Coûts pour la sécurité routière*

Il y a des coûts en matière de sécurité routière à prendre en compte, étant donné le lien entre les accidents et un niveau de contrôles moins élevé. Cela a été quantifié et expliqué dans l’analyse d’impact pour la Grande-Bretagne, qui utilise cependant essentiellement des statistiques sur les accidents et leur attribue une valeur pour estimer l’impact.

*Coût de familiarisation;*

Il y a aussi un coût de familiarisation pour tous les propriétaires de véhicules d’intérêt historique consistant à lire et à se familiariser avec les recommandations.

*Coûts de transition*

Il y a un coût unique pour la DVA lié à la mise à jour du système et du matériel. La DVA a confirmé que les coûts estimés des modifications apportées au système de réservation de la DVA pour mettre en œuvre les dispositions d’exemption pour les véhicules d’intérêt historique sont estimés à environ 5 000 £.

*Autocertification*

Il y a un coût administratif pour les propriétaires de véhicules d’intérêt historique puisqu’ils doivent maintenant certifier que leur véhicule n’a pas été substantiellement modifié. Pour être considéré comme un véhicules d’intérêt historique, un certain nombre de composants du véhicule doivent être d’une conception qui aurait été monté sur ce véhicule au moment de sa fabrication. Par exemple, le véhicule doit avoir le châssis, les suspensions et la direction d’origine, non modifiés. Le propriétaire du véhicule doit consulter la règle des 8 points et vérifier que son véhicule remplit ces conditions. Les propriétaires de véhicules d’intérêt historique doivent alors informer la DVA qu’ils sont exemptés de contrôle technique. Les détails exacts de ce processus n’ont pas encore été déterminés. L’analyse d’impact pour la Grande-Bretagne accorde une valeur au temps nécessaire pour terminer le processus et suggère que la durée du processus d’autocertification est incertaine et est susceptible de varier d’un individu à l’autre. On a supposé avec prudence que ce processus prendrait environ 60 minutes. En raison de l’incertitude, une plage est prise autour de cette valeur, de 45 à 75 minutes. Il s’agit probablement d’une surestimation, mais l’approche prudente consistant à ne pas sous-estimer les coûts a été adoptée en raison du manque de détails sur le processus d’autocertification au moment de la présente analyse.

En 2016, il y avait 3 811 voitures immatriculées en Irlande du Nord datant d’avant 1979. Il y avait 2 520 de ces voitures immatriculées pour la première fois après 1960 mais avant 1979.

Bénéfices

Le ministère s’est engagé à faire en sorte que tous les véhicules en Irlande du Nord soient utilisables en toute sécurité sur nos routes. La législation de l’Irlande du Nord devra être mise à jour pour permettre la mise en œuvre d’une option. Étant donné qu’il n’y a actuellement aucun ministre en place, le ministère ne propose pas d’option privilégiée. Les décisions concernant les prochaines étapes seront éclairées par des réponses à la consultation publique. À ce stade, il est prévu que ces décisions seront mieux prises par les ministres, mais la nécessité et le calendrier de toute décision seront examinés par les fonctionnaires, compte tenu de l’intérêt public plus large.

La mise en œuvre de cette législation révisée aura des avantages pour le conducteur. Les conducteurs de véhicules d’intérêt historique seront exemptés du contrôle technique et, par conséquent, ils ne seront pas tenus de payer pour le contrôle technique MOT, ce qui permettra d’économiser des frais de contrôle qui sont actuellement de 30,50 £. Il y aurait également des économies potentielles, tant sur le plan financier que d’un point de vue temporel, car les conducteurs n’auront pas à se rendre dans les centres de contrôle de la DVA et économiseront donc sur les coûts de carburant et leur propre temps qui peuvent être chiffrés.

Comme mentionné ci-dessus, les propriétaires de véhicules d’intérêt historique peuvent demander, volontairement, un contrôle technique MOT si nécessaire.

Il y aurait un avantage mineur pour la DVA, car l’exemption des véhicules d’intérêt historique des contrôles périodiques libérerait du temps pour réaliser des essais sur d’autres véhicules, ce qui pourrait entraîner une diminution des temps d’attente pour les rendez-vous pour les contrôles.

Des preuves anecdotiques suggèrent que la plupart des propriétaires privés de véhicules d’intérêt historique ont gardé leurs véhicules en bon état et les ont utilisés pour de courts voyages tels que des foires et des expositions. Par conséquent, les tests annuels étaient moins nécessaires. Comme mentionné ci-dessus, les propriétaires de véhicules d’intérêt historique peuvent demander, volontairement, un contrôle technique MOT si nécessaire, mais la mise en œuvre de cette loi révisée est susceptible de réduire le nombre de contrôles techniques MOT.

Échelle d’impact

**Option 2: exempter les véhicules âgés de 30 ans des essais annuels (sur une base glissante)**

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 2016, un total de 6329 véhicules âgés de plus de 30 ans ont été soumis au contrôle technique MOT. Si ces véhicules avaient été exemptés des contrôles périodiques, la perte de revenu pour la DVA aurait été de presque 179 000 £sur une base annuelle. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, en raison du principe de recouvrement intégral des coûts, toute réduction du nombre de véhicules contrôlés devrait en théorie équivaloir à une réduction proportionnelle des coûts.

**Option 3: exempter les véhicules âgés de 40 ans des essais annuels (sur une base glissante)**

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 2016, un total de 3218 véhicules âgés de plus de 40 ans ont été soumis au contrôle technique MOT. Si ces véhicules avaient été exemptés de contrôles périodiques, la perte de revenus pour la DVA aurait été de près de 93 000 £ sur une base annuelle. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, en raison du principe de recouvrement intégral des coûts, toute réduction du nombre de véhicules contrôlés devrait en théorie équivaloir à une réduction proportionnelle des coûts.

**6. Quantification des coûts et avantages**

Comme expliqué ci-dessus, à l’exception des coûts de transition, les données de l’étude d’impact pour la Grande-Bretagne ont été utilisés pour estimer l’incidence en Irlande du Nord en prenant 3 % des coûts décrits dans l’étude d’impact pour la Grande-Bretagne. Les résultats sont résumés dans le tableau ci-dessous.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Option 2:** | **Option 3:** |
| Coûts |
| Coûts de transition pour la DVA | 0,05 | 0,05 |
| Coûts de temps de familiarisation | 0,03 | 0,06 |
| Coût de temps lié à l’autocertification | 0,76 | 1,27 |
| Coût de sécurité des exemptions supplémentaires | 0,11 | 0,61 |
| Perte de chiffre d’affaires pour les garages | 4,10 | 7,52 |
| Bénéfices |
| Économies de frais de contrôles techniques MOT et de garage | 4,10 | 7,52 |
| Économies de temps et de carburant | 0,39 | 0,62 |
| Coût net actuel (coûts – bénéfices) | 0,56 | 1,37 |

**7. Impacts plus larges**

*Évaluation de l’impact sur la concurrence*

Du fait du statut de mesure de dé-réglementation de l’option privilégiée, qui n’entraîne aucun coût, il est considéré qu’il n’y a pas d’impact sur la concurrence.

*Évaluation de l’impact sur les petites et micro-entreprises*

Il s’agit notamment des entreprises utilisatrices de véhicules d’intérêt historique. Le ministère estime que tous ceux-ci seraient tenus de faire contrôler leurs véhicules en vertu d’une loi qui couvre l’usage commercial, ce qui ne représenterait ni un avantage ni un fardeau pour ces entreprises. Les entreprises qui en bénéficient sont, par exemple, les entreprises de télévision et de cinéma et de restauration mobile qui utilisent des fourgonnettes historiques. Il est estimé qu’il ne s’agirait que d’un faible pourcentage du marché des véhicules d’intérêt historique et qu’il est difficile d’obtenir un chiffre précis du nombre de ces véhicules fonctionnant en Irlande du Nord. Compte tenu de la faible proportion probable, il serait disproportionné de chercher à monétiser cet effet. Étant donné que cette politique touche une faible proportion de tous les véhicules sur la route, il serait également disproportionné de chercher à monétiser cet effet.

*Évaluation des égalités*

Il est considéré que l’option privilégiée ne produit pas d’impact sur l’égalité au regard de l’origine ethnique, du sexe ou du handicap.

*Révision de la politique*

Le ministère s’est engagé à faire en sorte que tous les véhicules en Irlande du Nord soient utilisables en toute sécurité sur nos routes. Cette mesure peut être réexaminée, après un certain laps de temps, s’il y a des motifs de préoccupation de la part des propriétaires de véhicules.

**8. Résumé**

Le ministère s’est engagé à faire en sorte que tous les véhicules en Irlande du Nord soient utilisables en toute sécurité sur nos routes. Il est proposé que la législation de l’Irlande du Nord soit mise à jour afin de permettre la mise en œuvre d’une option. Étant donné qu’il n’y a actuellement aucun ministre en place, le ministère ne propose pas d’option privilégiée. Les décisions concernant les prochaines étapes seront éclairées par des réponses à la consultation publique. À ce stade, il est prévu que ces décisions seront mieux prises par les ministres, mais la nécessité et le calendrier de toute décision seront examinés par les fonctionnaires, compte tenu de l’intérêt public plus large.

La mise en œuvre de cette législation révisée aura des avantages pour le conducteur. Les conducteurs de véhicules d’intérêt historique seront exemptés du contrôle technique et, par conséquent, ils ne seront pas tenus de payer pour un contrôle technique MOT (cependant, ces véhicules devront continuer à être entretenus en état de marche). Les véhicules qui ont subi des modifications substantielles, quel que soit leur âge, ne seront pas exemptés du contrôle technique. La mise en œuvre de cette législation impliquerait la mise en place d’une certification. Le processus de certification est nécessaire pour s’assurer qu’un véhicule n’a pas été modifié de manière substantielle. Il incombe au propriétaire d’évaluer si un véhicule a fait l’objet d’un changement substantiel.

1. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/644732/impact-assessment-review-of-vehicles-of-historical-interest-road-worthiness-testing.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.gov.uk/government/collections/gdp-deflators-at-market-prices-and-money-gdp> [↑](#footnote-ref-2)