

Automne et hiver en toute sécurité

Les réponses aux questions que les automobilistes se posent... Et que les journalistes se posent aussi

Paris, le 20 octobre 2023

LA LOI MONTAGNE ET L'OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT

La loi montagne II

La loi Montagne de 1985 complétée par une loi de modernisation en 2016 est un cadre législatif très large relatif au développement et à la protection de la montagne. Elle prend en compte les spécificités de ses territoires permettant de soutenir l'emploi et le dynamisme économique sur des zones géographiques préalablement définies sur nos 6 massifs montagneux, certaines communes pouvant n'être que partiellement concernées.

Après une modification du Code de la route et l'ajout d'un article dans la loi Montagne en 2019, le décret n° 2020-1264 du 16 octobre 2020 et paru le 18 novembre 2020 visait initialement à rendre la détention d'équipements hiver de certains véhicules en période hivernale sur les communes concernées par la loi Montagne II sur 48 départements.

Cette évolution était souhaitée par les élus de montagne pour mettre un terme à des blocages récurrents d'axes majeurs, causés par des véhicules non équipés obligeant à mettre en place des secours et des hébergements d'urgence à la charge des collectivités, et créant des risques importants pour la sécurité des personnes

Le décret d'application

Depuis le 1er novembre 2021, les obligations d'équipement durant la période hivernale, qui s'étend du 1er novembre au 31 mars, concernent la quasi-totalité des véhicules en circulation. Cette obligation s'applique uniquement dans les départements dits « de montagne » situés dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, à savoir : Alpes, Corse, Massif central, Massif jurassien, Pyrénées et Massif vosgien.

- Les véhicules M1&N1 (tourisme, SUV et camionnette) devront être équipés de 4 pneus hiver ou détenteurs de dispositifs antidérapants (chaînes ...) permettant d'équiper au moins les 2 roues motrices ;
- Les véhicules M2&M3 (cars, bus et autobus) et les véhicules N2&N3 (Poids lourds transport de marchandises) sans remorque ni semi-remorque devront être équipés de pneus hiver sur au moins 2 roues motrices et 2 roues de l'essieu directeur ou détenteurs de dispositifs antidérapants permettant d'équiper au moins les 2 roues motrices ;
- Les véhicules N2&N3 (Poids lourds, transport de marchandises) avec remorque ou semi-remorque devront être détenteurs de dispositifs antidérapants permettant d'équiper au moins 2 roues motrices.

Quels équipements sont possibles ?

Le législateur entend par pneus hiver, ceux marqués M+S ou 3PMSF jusqu'au 1er novembre 2024 et M+S ET 3PMSF après cette date. La plupart des pneus hiver et des pneus Toutes Saisons ou 4 saisons bénéficient de ce marquage.

Syndicat du Pneu

Syndicat professionnel régi par les lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920, conformément au livre II du Code du travail
SIRET : 784 408 734 00035 - Code APE 9411Z Activités des organisations patronales et consulaires
89, rue du Faubourg Saint Antoine 75011 Paris - Tél : 01 43 45 96 96 - www.syndicatdupneu.org

Les chaînes ou chaussettes embarquées dans le véhicule sont une alternative possible. Mais on comprend facilement qu'en cas de route subitement glissante, le niveau de sécurité d'un jeu de chaînes ou de chaussettes embarquées n'assurera pas le même niveau de sécurité que 4 pneus adaptés posés sur la chaussée. Par ailleurs, la pose de ces équipements nécessite un minimum de maîtrise, surtout lorsque les conditions météorologiques sont difficiles.

Quelles communes sont concernées ?

Les Préfets de départements, après avis du comité de massif, ont eu la charge de dresser la liste des communes concernées par cette obligation.

Parmi les 48 départements initialement concernés, 34 seulement le seront au 1er novembre 2023.

Une carte des zones où s'appliqueront les obligations est à consulter sur le site de la Sécurité routière à cette adresse :

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/equipement-de-la-voiture/nouveaux>

Comment les zones sont-elles signalées ?

L'entrée dans une zone concernée est signalée par le panneau B58 à liseré rouge représentant un pneu hiver et une valisette contenant un jeu de chaînes. La fin de zone est signalée par le panneau B59, à liseré noir et barré de noir.



Quels usagers sont concernés

Les usagers concernés par l'obligation de détention d'équipements adaptés sont ceux qui résident sur les communes concernées, ceux qui s'y rendent, même ponctuellement pour le travail ou les loisirs et ceux qui les traversent.

Les usagers résidant sur des communes mitoyennes aux communes concernées doivent donc être attentifs aux parcours de leurs déplacements, ou être équipés.

Une obligation ponctuelle possible ...

Il faut rappeler que même sur les communes non concernées, un arrêté préfectoral ou un arrêté de l'autorité gestionnaire de la voirie peut être pris en rendant obligatoire la détention d'équipements spéciaux, lorsque les prévisions météorologiques annoncent des conditions pouvant perturber la circulation de manière notable.

Quelles sanction ?

Aucune sanction n'est prévue dans le décret n° 2020-1264 du 16 octobre 2020. Ce point particulier devait être précisé dans un nouveau décret encore à l'état de projet. Pour le premier hiver 2021/2022, les pouvoirs publics ont souhaité faire preuve de tolérance et ont annoncé peu avant l'entrée en vigueur de l'obligation avoir opté pour une approche pédagogique. Les automobilistes non-détenteurs d'équipements obligatoires se sont donc vus rappeler l'existence d'obligations sans pour autant être sanctionnés. À ce jour, le nouveau décret n'a pas encore été promulgué.

Quelles sont les obligations dans les pays voisins ?

Selon les météorologues, au sud-est d'une ligne Lille-Bordeaux, les conditions hivernales sont similaires à celle de l'Allemagne. Or le taux d'équipement qui dépasse 50% dans le reste de l'Europe est inférieur à 20 % en France et est d'environ 40% pour les résidents dans les zones blanches où les chutes de neige sont régulières.

Les pays limitrophes de l'est de la France rendent obligatoire l'utilisation de pneumatiques M+S ou 3PMSF, même pour des automobilistes de passage, avec des législations différentes : obligation totale (Autriche), obligation partielle en fonction des conditions climatiques (Allemagne, Luxembourg) ou sur certaines régions (Italie). Il est donc impératif de s'informer sur la législation locale avant tout déplacement pour éviter de s'exposer à des sanctions ou à l'immobilisation du véhicule, voire comme en Allemagne ou en Suisse de risquer la perte des droits à l'assurance en cas d'accident.

LES RISQUES DE L'AUTOMNE :

Vérifier que les pneus sont en bon état

Quelle que soit la région, les épisodes pluvieux sont plus nombreux et plus denses et les routes plus glissantes. Il est donc indispensable d'avoir des pneus en bon état disposant d'une profondeur de creux suffisante pour assurer une évacuation optimale de l'eau. La législation impose une profondeur de 1,6 mm. Les pneumatiques disposent d'indicateurs d'usure repérés par de petits sigles figurant sur le haut du flanc. Il est conseillé d'anticiper leur remplacement lorsqu'il s'agit de pneumatiques larges ou à connotation sportive, dont la conduite peut s'avérer délicate sur chaussée détrempée.

Qu'est-ce que l'aquaplaning ?

En cas de pluies violentes et intenses, il y a un risque important d'aquaplaning (ou aquaplanage). L'aquaplaning est consécutif à un coin d'eau qui se forme entre le pneu et la chaussée et qui provoque la perte de contrôle du véhicule. Il est impératif de lever le pied pour permettre aux sculptures du pneu d'évacuer l'eau afin que le pneu reste en contact avec la route.

En général, les automobilistes deviennent prudents, et même si la situation semble sous contrôle, le danger persiste : une flaque d'eau plus profonde que d'autres, en bas d'une descente par exemple, peut déstabiliser le véhicule et surprendre le conducteur le plus aguerri. Donc même en été, il est impératif d'avoir des pneus avec des sculptures suffisamment profondes. Rappelons que la loi impose 1,6mm au minimum.

Le verglas d'été

C'est l'autre conséquence d'une chute de pluie, plus pernicieuse. Pendant une longue période de sécheresse, des hydrocarbures (carburants, huile moteur) se sont déposés sur la chaussée. Une chute de pluie même très faible va diluer ces résidus et rendre la chaussée extrêmement glissante. Ce phénomène touche les axes à forte fréquentation et aucune alerte n'est visible. Il touche également les zones d'arrêt (feux tricolores, stop) créant un risque important de glissade.



QUELLES DIFFÉRENCES POUR LES PNEUS ÉTÉ, HIVER, 4 SAISONS ?

Pneus hiver ou pneus été quelle différence ?

Selon l'utilisation de leur véhicule ou selon leur localisation, certains automobilistes peuvent donc juger utile de se doter de pneus hiver.

Deux éléments essentiels différencient un pneu hiver d'un pneu été : le mélange de gomme et le dessin de la bande de roulement.

Le mélange de gomme d'un pneu été se rigidifie avec le froid (à l'image d'une tablette de chewing-gum qui devient cassante) et perd ses qualités d'adhérence. Un pneu hiver dispose d'une gomme dont les

propriétés élastiques spécifiques permettent de préserver sa souplesse et ses capacités d'adhérence au démarrage, au roulage et au freinage lorsque les températures sont froides ou très froides. La gomme des pneus été durcit et perd ses capacités d'adhérences à environ + 7°. Cette température est donc le point de repère pour monter des pneus hiver.

Sa bande de roulement se distingue par des rainures plus larges et plus profondes, combinées à un réseau dense de canaux dont la disposition permet l'évacuation plus rapide de l'eau et de la neige fondue. De nombreuses lamelles, qui agissent comme des petites griffes, améliorent la traction et le freinage. Il y a entre 1500 et 2000 lamelles sur un pneu hiver contre seulement 200 environ sur un pneu été.

En fonction de leur position sur la bande de roulement, les lamelles ont des formes et des fonctions différentes. Les pneus hiver les plus sophistiqués disposent de lamelles 3D ou autobloquantes. Leur géométrie très complexe leur permet de s'arrimer entre elles pour rigidifier les pavés de la bande de roulement. Ce concept permet de limiter le mouvement des pavés aussi bien dans le sens longitudinal que transversal pour améliorer la stabilité sur sol sec et la précision de conduite lors des accélérations et freinage et dans les virages.

Doit-on parler de pneus neige ou de pneus hiver ?

Ce sont aujourd'hui deux catégories différentes.

Les pneus typés « neige » ont une bande de roulement très découpée avec des rainures larges et des pavés massifs qui assurent une traction optimale dans la neige profonde. Bruyants, relativement inconfortables, moins précis, les pneus neige ne sont quasiment plus utilisés en France. En relation avec les conditions climatiques locales, ils sont plus répandus en Europe du Nord où ils sont appelés pneus « Nordic » ou « Ice ».

Pneu neige ou Ice



LES DIFFÉRENTS TYPES DE PNEUS

Pneu été



200 lamelles

Pneu 4 saisons



500 lamelles



Pneu hiver



2000 lamelles



Syndicat du Pneu

Syndicat professionnel régi par les lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920, conformément au livre II du Code du travail
SIRET : 784 408 734 00035 - Code APE 9411Z Activités des organisations patronales et consulaires
89, rue du Faubourg Saint Antoine 75011 Paris - Tél : 01 43 45 96 96 - www.syndicatdupneu.org

Si le vocable « pneu neige » est passé dans le langage courant, il est donc préférable d'utiliser celui de « pneu hiver », pour marquer son amplitude d'utilisation et sa polyvalence. Il doit être efficace sur tous les types de chaussées, enneigées, verglacées, humides, mais également sur chaussée sèche, tout en restant précis, confortable, silencieux et endurant.

Comment reconnaître un pneu hiver ?

Historiquement, les pneus portant le marquage « M+S » (Mud and Snow – Boue et neige) sont des pneus hiver d'un point de vue réglementaire. Ce marquage indique seulement que le dessin de la bande de roulement est spécifique, mais il n'est pas associé à un test de performance obligatoire. Il ne donne donc pas d'assurance sur les capacités réelles des pneus en utilisation hivernale. À titre d'exemple, on retrouve aujourd'hui ce marquage générique sur les pneus d'origine de nombreux SUV vendus dans le monde entier, y compris dans des pays où il n'y a jamais de neige.



Le marquage 3PMSF (3 Peaks Mountain Snow Flake) illustré par une montagne à 3 pics contenant un flocon de neige indique que les pneus ont été approuvés par un test normé pour garantir le bon niveau de performance en conditions hivernales, et réglementé (Règlement N°661/2009 de l'Union européenne).

3PMSF est donc le logo officiel désignant un pneu homologué pour procurer une sécurité optimale en hiver.

M+S



Accepté seul jusqu'au
31/10/2024

Obligatoire du 1er
novembre au 31 mars

Qu'est-ce qu'un pneu quatre saisons ?

Appelé également pneu Toutes Saisons ou pneu Tous Temps, c'est un produit intermédiaire entre un pneu été et un pneu hiver. Son dessin est inspiré de celui d'un pneu hiver, mais sa gomme est proche de celle d'un pneu été.

Les pneus 4 Saisons mis récemment sur le marché par les meilleurs manufacturiers sont d'excellents produits. Mais les fabricants comme les professionnels sont unanimes, ce sont des compromis techniques, moins efficaces que les pneus hiver en hiver et moins précis, plus bruyants et moins économiques que les pneus été en été.

Quelle est l'efficacité d'un pneu quatre saisons en hiver ?

Bien que certains soient labellisés 3PMSF, les pneus 4 Saisons ont des limites techniques en situation hivernale. Ces limites justifient l'utilisation de « vrais » pneus hiver en cas d'enneigement important ou de verglas. Ceux-ci utilisent des gommages plus performantes lorsque les températures sont très basses et disposent d'une lamellisation beaucoup plus dense. Les pneus hiver ont entre 1500 et 2000 lamelles contre 500 pour les pneus 4 Saisons les plus sophistiqués.

Les pneus 4 Saisons s'adressent donc à des utilisateurs susceptibles de rencontrer des épisodes neigeux ponctuels, mais pas aux automobilistes fréquentant régulièrement des régions enneigées... ou même se rendant occasionnellement en haute montagne pour les sports d'hiver par exemple.

Quels sont leurs avantages ?

Selon Michelin, à 5° et 80 km/h les pneus hiver freinent 4 mètres plus courts que les pneus été sur chaussée mouillée. Sur chaussée enneigée, à -5° et 50 km/h et -5° c'est 30 mètres.

En hiver 9 accidents sur 10 se produisent sur chaussée sèche ou humide et 1 sur 10 sur chaussée verglacée ou enneigée. Quels que soient les conditions météorologiques et le type de route, par temps froid, même sec, un pneu hiver apporte indéniablement un surcroît de sécurité.

Quels sont leurs inconvénients ?

Les avantages apportés par les pneus hiver en hiver deviennent des inconvénients s'ils sont utilisés en été : le dessin de la bande de roulement les rend plus bruyants, la distance de freinage est allongée et leur tenue de cap est plus floue.

La gomme plus tendre va s'user plus rapidement par temps chaud, et plus adhérente, elle génère une surconsommation. D'où l'intérêt de remonter des pneus été au printemps.

COMMENT CHOISIR SES PNEUS ?

Est-il facile de trouver des pneus hiver ?

Le développement de nouveaux véhicules s'accompagne souvent de la création de nouvelles dimensions ou de références avec pour conséquence un marché du pneu extrêmement complexe.

S'il est facile de trouver des dimensions courantes, il est néanmoins prudent de ne pas attendre le dernier moment pour s'équiper, des ruptures de stock étant toujours possibles en cas de très forte demande, ensuite parce que dans l'urgence les files d'attente pour le montage s'allongent.

En particulier, les propriétaires de véhicules hautes performances, de berlines ou de SUV atypiques, doivent d'anticiper l'équipement sans attendre le dernier moment, la disponibilité des pneus rares ou spécifiques s'amenuisant parfois dès le début de la saison.

Un pneu hiver, quatre saisons est-il beaucoup plus cher ?

Les pneus hiver utilisent des matériaux plus sophistiqués et des composants plus coûteux. Sur le plan industriel, les moules sont beaucoup plus complexes que ceux des pneus été.

Le Syndicat du pneu et l'institut GfK relèvent chaque mois les prix de vente de l'ensemble des pneumatiques vendus en France aux utilisateurs finaux (automobilistes). À la lumière des relevés de prix à fin septembre 2023, l'écart de prix moyens affichés entre les pneumatiques été tourisme et les pneumatiques tourisme hiver est de 12%, soit environ 12€ de plus pour le pneu hiver comparé à son équivalent été. À noter qu'il est possible d'opter pour des pneus hiver avec un indice de vitesse inférieur puisque la législation le permet.

Durant la récente période d'inflation, les prix des pneus 4 Saisons ont évolué moins vite que ceux des pneus été. À fin septembre, le prix des pneus 4 saisons se confond avec celui des pneus été. L'écart de prix moyens est négligeable : 0,10%.

Tous les pneus, quatre saisons ou hiver se valent-ils

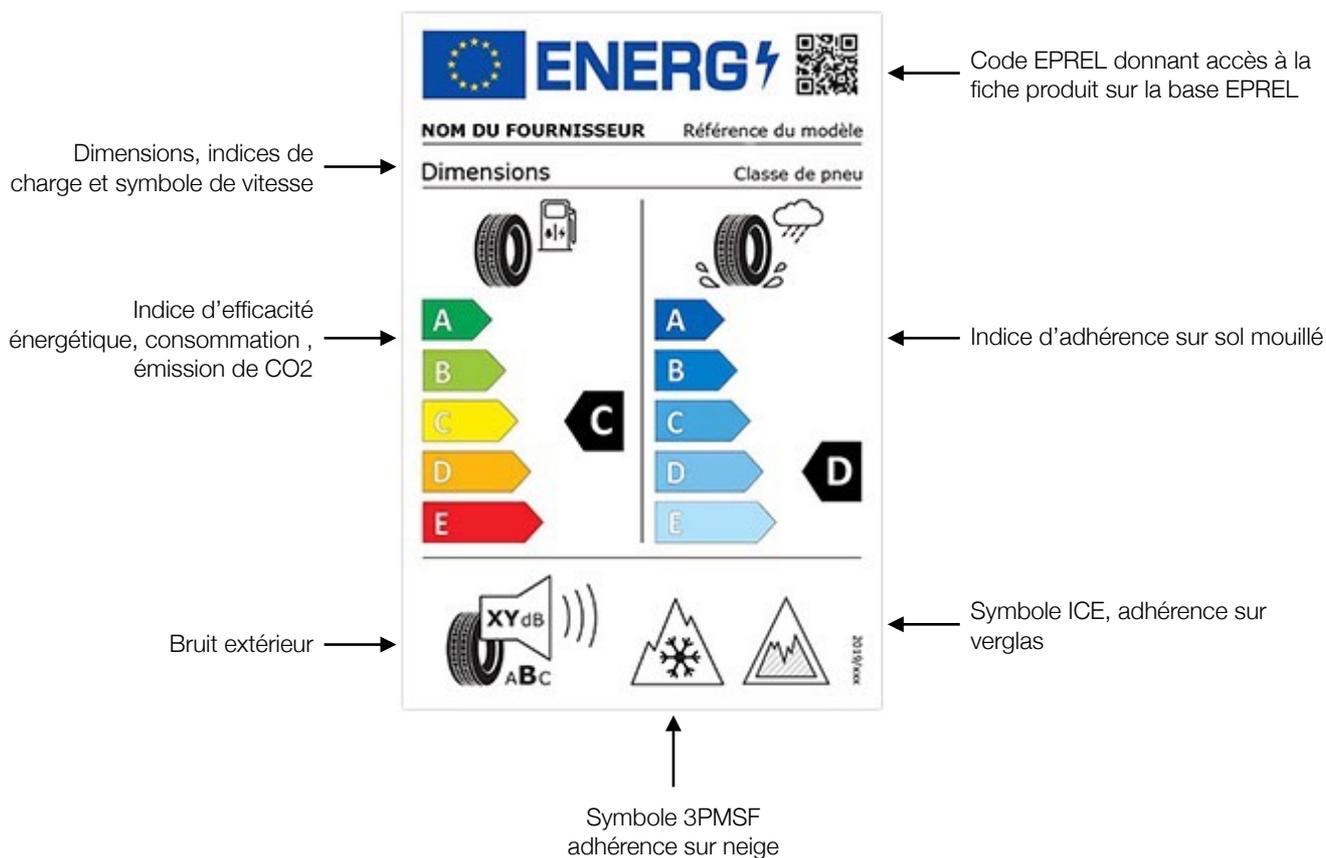
L'efficacité d'un pneu hiver dépend de sa technologie : sophistication du profil, nombre de lamelles, forme et nombre de canaux et capacité d'évacuation de la neige, composition de la gomme. Et chaque

fois qu'un manufacturier met sur le marché un nouveau produit, il intègre de nouvelles technologies permettant de le faire progresser. C'est donc en toute logique que les pneus hiver les plus récents mis sur le marché par les manufacturiers sont parmi les plus performants.

Pour effectuer son choix, l'étiquetage qui figure sur les pneus ou disponible sur le lieu de vente donne des indications importantes, la capacité de freinage sur chaussée mouillée étant essentielle en hiver. S'il est difficile de comparer un pneu hiver avec un pneu été, les performances dépendant de la température, il est judicieux de comparer les pneus hiver entre eux et de privilégier ceux qui sur cet item sont classés B ou éventuellement C.

Les essais comparatifs effectués par la presse spécialisée constituent de bonnes informations, le pneu vainqueur étant généralement le plus polyvalent. Mais il faut bien examiner chacune des rubriques du comparatif qui donnent des indications plus précises sur les performances des pneus dans différentes conditions de route ou de météo afin de sélectionner le pneu le mieux adapté à l'utilisation qu'on va en faire.

L'étiquetage



L'étiquetage actuel des pneus donne 3 informations importantes en termes de sécurité et d'environnement.

- L'efficacité énergétique en relation avec la consommation de carburant générée par le pneu, indiquée par une échelle de couleurs de A (vert) à G (rouge). Les pneus classés G fabriqués après le 1er novembre 2014 et ceux classés F fabriqués après le 1er novembre 2018 plus être commercialisés, mais ils peuvent être utilisés.

Syndicat du Pneu

Syndicat professionnel régi par les lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920, conformément au livre II du Code du travail
SIRET : 784 408 734 00035 - Code APE 9411Z Activités des organisations patronales et consulaires
89, rue du Faubourg Saint Antoine 75011 Paris - Tél : 01 43 45 96 96 - www.syndicatdupneu.org

- La capacité de freinage sur sol mouillé, notée de A à F (les notes D et G n'étant pas utilisées. Les pneus classés F fabriqués après le 1er novembre 2014 ne peuvent plus être commercialisés, mais ils peuvent être utilisés.
- Le niveau sonore, symbolisé par 3 ondes, de silencieux à bruyant.

Les seuils de notation entre pneus été et pneus hiver sont différents.

Lors du développement de nouveaux pneumatiques, les manufacturiers les plus exigeants prennent en compte une cinquantaine de critères.

L'étiquetage a évolué le 1er mai 2021 :

- Pour les émissions sonores, le nombre d'ondes (de vagues) est remplacé par une notation par lettre (comme pour l'efficacité énergétique et l'adhérence sol mouillé)
- L'introduction, pour les pneus concernés, des pictogrammes 3PMSF (3 Peaks Mountain SnowFlake) et Glace attestant d'un niveau minimal de performance sur neige et sur glace
- S'y ajoute l'obligation d'encodage des données de l'étiquette sur une base de données européenne, avant toute mise sur le marché.

Qu'est-ce qu'un pneu à marquage constructeur ?

Certains constructeurs ont fait développer par les manufacturiers des pneus qui portent un marquage spécifique.

La législation n'impose pas impérativement le rééquipement du véhicule avec le pneu préconisé par le constructeur. N'importe quel pneumatique peut légalement être monté, dès lors qu'il bénéficie des homologations européennes et que sa dimension, son indice de charge et son symbole de vitesse sont conformes.

Mais il est pertinent sur un véhicule puissant ou exigeant de garantir un parfait fonctionnement des aides électroniques à la conduite et un comportement similaire à celui prévu lors du développement et de la mise au point du véhicule. C'est pourquoi, sur des véhicules puissants, il est recommandé de monter 4 pneus répondant exactement aux préconisations du constructeur.

COMMENT MONTER DES PNEUS HIVER ?

Est-il possible de poser que 2 pneus hiver ou quatre saisons ?

Si un véhicule à essieu avant moteur (traction) n'est équipé que de pneus hiver à l'avant et de pneus moins adhérents à l'arrière, il sera d'être déséquilibré en virage ou lors d'un freinage et partira en tête-à-queue. Si un véhicule à essieu arrière moteur (propulsion) n'est équipé que de deux pneus à l'arrière et de pneus moins adhérents sur l'essieu directeur, il risque de partir tout droit dans les virages.

Que ce soit des pneus hiver ou 4 Saisons, il est indispensable pour la sécurité d'effectuer une monte homogène par 4 afin de garantir une adhérence en courbe et une stabilité du freinage optimal.

Jusqu'à quelle profondeur de gomme un pneu est-il efficace ?

Tout comme les pneus été, les pneus hiver disposent de témoin d'usure à 1,6mm, mais ils disposent en plus d'un témoin intermédiaire à 4mm, niveau en deçà duquel leur efficacité est réduite pour un usage hivernal.

La plupart des pays d'Europe de l'Est et du Nord imposent une hauteur de sculpture minimale de 3 ou 4 mm.



Est-il possible de changer d'indice de vitesse ?

On peut légalement monter des pneus hiver dont le symbole de vitesse est inférieur à celui des pneus été équipant d'origine le véhicule. Dans ce cas, une étiquette de rappel doit être apposée sur le tableau de bord de façon à être visible par le conducteur (arrêté du 24-10-94).

Par contre, l'indice de charge doit impérativement être égal ou supérieur à celui d'origine, faute de quoi le véhicule sera placé en défaillance critique lors d'un contrôle technique. En outre, il y a un risque de déchéance de l'assurance en cas d'accident.



Est-il possible de changer de dimensions ?

Comme on le voit en rallye, les pneus étroits permettent d'optimiser l'adhérence sur chaussée très glissante. Les automobilistes qui ont acheté un véhicule dans une version ou avec une option incluant des pneumatiques larges ont la possibilité d'opter pour un équipement hiver plus basique, sous trois conditions : que la dimension figure dans le livret de bord du véhicule et que l'indice de charge soit impérativement respecté. En outre, certaines versions « Sport » étant dotées de systèmes de freinage plus grands, il faut vérifier au préalable qu'il est possible de monter des jantes de plus petit diamètre.

Pour mémoire les équivalences dimensionnelles sont légalement encadrées par le tableau du TNPF (Travaux de Normalisation du Pneumatiques Français) (www.tnspf.fr) faisant foi pour le contrôle technique et les assurances.

Les packs prêts à poser

Les professionnels du pneu peuvent proposer des packs prêts à poser composés de pneus montés sur jante et équilibrés. Cette solution évite les fastidieuses opérations de montage-démontage, permettant éventuellement de faire soi-même la permutation à l'intersaison.

Dans le cas où l'équipement d'origine dispose de TPMS ou SSPP, (système de surveillance de perte de pression) avec des valves électroniques, le pack doit être préparé avec ce type de valves pour répondre aux exigences de sécurité, des assurances et du contrôle technique.

Est-il nécessaire de poser des pneus hiver sur des SUV ?

Il est important de rappeler que les SUV n'ont pas tous 4 roues motrices et que l'essentiel des ventes se fait en 2 roues motrices.

Les 4 roues motrices permettent de gagner en motricité en neige profonde ou sur le verglas. Mais sur le plat et plus encore en descente, les SUV, qu'ils soient à 2 ou 4 roues motrices, sont moins sûrs sur la neige et le verglas qu'une berline. Du fait de leur poids plus important et de leur centre de gravité plus haut, ils peuvent devenir incontrôlables, comme une luge sur une piste. Contrairement à ce qui est couramment imaginé, il est donc indispensable de les équiper de 4 pneus adaptés pour les déplacements hivernaux.

Les pneus M+S qui équipent d'origine de nombreux SUV ont plus une vocation « tous chemins » et ont des capacités insuffisantes pour assurer une mobilité et une sécurité optimales en hiver.

Sur les véhicules à 4 roues motrices, il est fortement recommandé de monter simultanément 4 pneus identiques : même marque, même gamme, même référence. L'utilisation de pneumatiques différents ou de niveau d'usure non homogène risque d'endommager les éléments de la transmission et de perturber les systèmes électroniques.

Si les dimensions sont identiques, il est conseillé d'effectuer des permutations périodiques régulières pour uniformiser le niveau d'usure entre les pneus avant et arrière.

Quelle pression doit-on utiliser en hiver ?

Le froid fait chuter la pression de l'air contenu dans les pneus (0,1 bar par tranche de 10°). Dès que les températures baissent, il faut rectifier la pression et même anticiper en surgonflant de 0,2 bars.

Peut-on utiliser des pneus cloutés ?

Contrairement à ce qui est couramment imaginé, ils sont toujours autorisés par la législation française, conformément à l'arrêté du 18 juillet 1985. Leur utilisation est autorisée du samedi précédent le 11 novembre au dernier dimanche de mars. La vitesse est limitée à 90 km/h et un disque spécifique doit être apposé à l'arrière gauche du véhicule. Le type et le nombre de clous sont réglementés.

Leur utilisation en usage courant est très rare aujourd'hui, mais leur efficacité sur le verglas les affecte à des usages liés aux services publics et aux services médicaux et d'urgence en haute montagne.



EN FIN DE SAISON ...

Comment stocker ses pneus ?

Idéalement dans un local légèrement tempéré, à l'abri de la lumière, à l'écart de tout produit pétrolier et éloigné de tout appareil électrique produisant de l'ozone. Il faut les stocker verticalement sur des racks

Syndicat du Pneu

Syndicat professionnel régi par les lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920, conformément au livre II du Code du travail
SIRET : 784 408 734 00035 - Code APE 9411Z Activités des organisations patronales et consulaires
89, rue du Faubourg Saint Antoine 75011 Paris - Tél : 01 43 45 96 96 - www.syndicatdupneu.org

et non au sol et effectuer une légère rotation afin d'éviter toute déformation qui pourrait entraîner des vibrations lors de la remise en usage.

Gardiennage de pneus été durant l'hiver

Il est parfois impossible ou compliqué de stocker chez soi le jeu de pneumatiques non utilisés. C'est pourquoi le Syndicat du Pneu a créé le « Label Gardiennage Confiance ».

Pour obtenir ce label, les professionnels doivent répondre à des critères d'évaluation précis. Ils doivent disposer d'un espace de stockage dédié et l'effectuer dans les règles de l'art ou faire sous-traiter à des entreprises répondant à ses critères. Ils doivent mettre en place un contrat de gardiennage, disposer d'un outil de gestion du stock et bénéficier d'une assurance couvrant ce stock. Un audit est effectué tous les deux ans afin de valider le respect de ces critères.



Les établissements sélectionnés sont identifiables grâce à une vitrophanie apposée sur leur vitrine. La liste des établissements labellisés est consultable sur le site du Syndicat du Pneu :

www.syndicatdupneu.org>Nos actions>Label gardiennage confiance

ou sur le site dédié :

<http://label-gardiennage-confiance.fr>

Peut-on garder longtemps c'est Pneus

Le caoutchouc qui compose les pneumatiques vieillit avec le temps. Pour être efficace, la gomme d'un pneu hiver doit rester souple pour conserver ses capacités d'adhérence. Si les pneus ont été utilisés correctement et stockés dans de bonnes conditions, on peut les conserver entre 6 et 10 ans à partir de sa date de fabrication indiquée par le code DOT qui figure dans un cartouche sur le flanc du pneu. Composé de 4 chiffres, il indique la semaine et l'année de fabrication.

Par exemple, 3520 signifie que le pneu a été fabriqué dans la 35^e semaine de 2020.

Un jeu de pneus hiver peut donc être conservé et remonté sur plusieurs saisons.



Comment remonter ses pneus été à la fin de la saison ?

Pour les pneus hiver comme pour les pneus été et afin de garantir le meilleur équilibre au véhicule, les pneus les plus usés doivent être montés à l'avant, que le véhicule soit une traction, une propulsion ou qu'il dispose de 4 roues motrices. Les grands rouleurs doivent penser à effectuer régulièrement une permutation pour équilibrer leur usure.

L' ALTERNATIVE DES CHÂÎNES OU CHAUSSETTES

Les chaînes et les chaussettes sont-elles efficaces ?

Les pneus hiver permettent d'améliorer la sécurité dans toutes les circonstances météorologiques et de rouler sur de longues distances à vitesse normale, ce que ne peuvent pas faire les chaînes ou les chaussettes. Ce sont donc des équipements complémentaires à utiliser ponctuellement, à faible allure en cas de neige importante, lorsque les pneus arrivent à leur limite d'efficacité. Leur longévité étant limitée, elles ne peuvent être utilisées que sur de courtes distances, et ne doivent pas être utilisées sur

le macadam. Elles doivent être montées lorsque le panneau « B26 » seul, généralement apposé au pied des stations de sport d'hiver, impose leur usage, faute de quoi l'accès à la route sera refusé.



Y a-t-il des signalisation particulière particulières ?

Le panneau B26 est utilisé pour indiquer que les véhicules circulant sur la route à l'entrée de laquelle il est placé sont tenus de ne circuler qu'avec des chaînes à neige sur au moins deux roues motrices. Son emploi est réglementé dans l'article R314-3 du Code de la route, où il est stipulé que les chaînes à neige ne sont autorisées qu'en présence de neige sur la chaussée. Ce panneau concerne autant les véhicules légers que les poids lourds. Ces équipements doivent d'ailleurs porter l'homologation B26. Ils peuvent s'avérer complexes à monter, en particulier lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Il est donc judicieux de vérifier que les équipements sont bien compatibles avec le véhicule et de s'entraîner à leur mise en place avant tout déplacement. Ne pas oublier de se munir de gants, d'un tapis étanche permettant d'effectuer la pose sans se mouiller et d'un sac étanche pour les remettre dans le coffre après usage. Pour les préserver, il est conseillé de nettoyer les chaînes ou de laver les chaussettes après usage.

Lorsqu'il est possible d'admettre les véhicules équipés de pneus hiver, sur deux roues motrices au moins, ce panneau est complété par un panneau d'indications diverses M9 portant l'inscription « Pneus neige admis ».

La fin d'obligation, doit être signalée par le panneau B44 "fin d'obligation de l'usage de chaînes à neige".

La définition du panneau B26 doit prochainement être modifiée pour autoriser l'équivalence entre les chaînes et les pneus hiver (ou 3PMSF)

Panneau B26



L'APPROCHE ÉCONOMIQUE

Les professionnels vendent-ils davantage de pneu avec la loi Montagne ?

Avant l'entrée en vigueur de la loi Montagne, les mises sur le marché de pneumatiques Tourisme, Camionnettes et 4x4 ou SUV en France s'élevaient à 33,2 millions en 2018 et 32,9 millions en 2019. En 2022, 31,6 millions de pneus se sont écoulés en France. (Source Europool-Elanova 2023). La raison est simple, les automobilistes ne changent leur pneu que lorsque ceux-ci sont usés. Les ventes de

pneus varient uniquement en fonction du nombre de véhicules en circulation et de leur utilisation, c'est-à-dire du nombre de kilomètres parcourus.

Quel impact sur le budget des automobilistes ?

Nous l'avons vu, à fin septembre 2023 la différence de prix moyenne entre un pneumatique tourisme marqué 3PMSF (pneu 4 saisons) autorisé dans certaines zones de montagne et son équivalent (pneu été) non marqué et non autorisé est de 0,1€ (Source GfK/Syndicat du pneu 2023). L'équipement d'un véhicule tourisme avec 4 pneus 4 saisons amène donc à un surcoût de 0,4€ en moyenne par rapport à un équipement en pneu été.

La différence de prix est plus nette entre pneu été et pneu hiver, en moyenne 12,3€ par pneu. Il convient tout de même de rappeler que dans le cas du pneu hiver qui nécessite 2 permutations été/hiver par an, celui-ci ne s'use que lorsqu'on s'en sert. La durée de vie des pneus hiver et été sera donc doublée (8 ans en moyenne au lieu de 4).

Quel impact sur le budget des transporteurs routiers ?

Contrairement aux véhicules de tourisme, les pneus marqués 3PMSF ou MS sont moins chers que leurs équivalents sans marquage. En septembre 2023, le prix moyen du pneu Poids lourds neuf marqué 3PMSF est de 628€ H.T. contre 641€ H.T. pour son équivalent sans marquage. Pour les transporteurs routiers, l'impact de la loi Montagne s'il existe, est donc plutôt positif en termes de budget et plus encore en ce qui concerne le risque d'immobilisation du véhicule. En effet, lors d'épisodes neigeux, les premiers véhicules immobilisés sur les routes ou interdits de circulation sont les Poids lourds.

CONNAISSANCE ET ACCEPTATION DE LA LOI MONTAGNE

Qu'en pensent les automobilistes ?

Les derniers résultats de l'étude qu'effectue chaque année le Gipa pour le compte du Syndicat du pneu démontrent que la Loi Montagne est approuvée par 90% des automobilistes.

Il y a 4 ans, seuls 27% des automobilistes questionnés avaient entendu parler de la Loi Montagne. En 2023, 80% savent en quoi elle consiste et 3 sur 4 positionnent avec précision le début et la fin de la période d'obligation. Plus aléatoire est la délimitation des zones géographiques où la loi s'applique. 1 conducteur sur 3 estime à tort que la réglementation ne s'applique pas dans son département. 58% des interrogés n'ont jamais vu le panneau de délimitation de zone.

84% des interrogés considèrent que la loi va contribuer à réduire le nombre d'accidents et 81% à limiter les blocages des routes en hiver. Les enjeux sont donc parfaitement compris.

L'absence de sanctions, se justifie-t-elle encore en 2023 ?

La mise en conformité du véhicule, coûte en moyenne moins d'un euro. Il semble dès lors, très improbable que les automobilistes se mobilisent sur les ronds-points comme ce fut le cas durant les manifestations des gilets jaunes, a fortiori contre une loi qu'ils acceptent quasi unanimement.

Seuls 14% des interrogés ayant décidé ou prévu de s'équiper l'ont fait ou le feront par crainte d'être verbalisés. 61% déclarent le faire ou l'avoir fait avant tout pour rouler en toute sécurité et 25% après avoir découvert l'existence et l'utilité des pneus 4 saisons ou hiver grâce à la loi Montagne.

Au regard de ces résultats, les professionnels ne peuvent que s'interroger sur la mansuétude persistante des pouvoirs publics.

ET L'ÉCOLOGIE ?

Le pneu hiver contribue à la préservation de l'environnement

Afin de faire fondre le verglas ou d'éviter sa formation, les gestionnaires des réseaux routiers utilisent des fondants en épandage curatif ou préventif. Le plus utilisé en France est le chlorure de sodium, autrement dit le sel, économique et efficace, qui fait baisser le point de congélation de l'eau à -8°.

Selon la rigueur de l'hiver, c'est entre 800.000 et 1.500.000 de tonnes qui sont répandues et qui se retrouvent dans l'environnement, perturbant les écosystèmes terrestres et aquatiques et toute leur chaîne alimentaire.

La généralisation des pneus hiver contribuerait à diminuer l'utilisation de ce produit et les opérations coûteuses et polluantes nécessaires à son épandage.

À propos du Syndicat du pneu

Le Syndicat du Pneu existe depuis 1929 et compte plus de 1500 groupes et sociétés membres. L'organisation regroupe les pneumaticiens, les acteurs internet spécialisés, les manufacturiers, les importateurs et les grossistes ainsi que de nombreux fabricants d'équipements et prestataires de services impliqués sur le secteur du pneumatique. Il représente l'ensemble des acteurs de la filière pneumatique en France.

Contacts Presse :

Dominique Stempfel (Président) Tel : 06 48 15 85 62

dominique.stempfel@syndicatdupneu.org

Régis Audugé (Directeur Général) Tel : 06 87 69 72 44

r.auduge@syndicatdupneu.org