

INFORMATION PNEUS HIVER : LA COMPIL' 2019

A RETROUVER SUR : www.allopneus.com
<https://blog.allopneus.com/2019/10/20-questions-sur-les-pneus-hiver/>

LE POINT SUR LA LOI MONTAGNE ?

Les montagnards l'attendent pour mettre un terme à des blocages récurrents d'axes majeurs avec hébergements d'urgence massifs à la charge des collectivités, et risques importants pour la sécurité des personnes.

Dans le cadre de la Loi Montagne II, l'article 27 de la loi N°2016-1888 du 28 décembre 2016 a codifié un nouvel article L-314-1 dans le code de la route, relatif à l'obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale. Il vise à obliger les conducteurs circulant sur 48 départements à utiliser des équipements hiver antidérapants amovibles (comprendre : les chaînes à neige) ou inamovibles (comprendre : les pneus hiver) entre le 1^{er} novembre et le 31 mars. La période est identique pour tous les départements concernés.

Ces départements faisant partie des 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, peuvent être concernés partiellement ou en totalité. Ce sont les préfets qui doivent, par arrêté, après consultation des maires et gestionnaires routiers définir les communes concernées et les modalités.

Les propriétaires de véhicules légers et de véhicules utilitaires légers doivent s'équiper :

- soit de pneus hiver ou 4 Saisons marqués du symbole 3PMSF sur les 4 roues
- soit de détenir des chaînes à neige pour au moins 2 roues motrices

Cette loi concerne également les autocars qui ont obligation de détenir des chaînes à neige permettant d'équiper au moins deux roues motrices ou d'être équipés de pneumatiques hiver sur au moins quatre roues (au moins deux roues motrices et deux roues directrices).

Les poids lourds sans remorque ni semi-remorque ont l'obligation de détenir des chaînes à neige permettant d'équiper au moins deux roues motrices ou d'être équipés de pneumatiques hiver sur au moins quatre roues (au moins deux roues motrices et deux roues directrices).

Pour les poids lourds avec remorque ou semi-remorque, il est prévu une obligation de détention de chaînes à neige pour équiper au moins deux roues motrices.

Dans certains cas, les autorités se réservent la possibilité d'exiger la pose de chaînes en plus du port de pneumatiques hiver.

Le non-respect de cette loi expose à une amende de 4^{ème} classe, soit 135 €, et à une immobilisation possible du véhicule. En cas de contrôle, s'il n'est pas équipé de pneus hiver, le conducteur devra présenter les équipements amovibles (chaînes) aux forces de l'ordre si elles l'exigent. Le refus d'obtempérer est également passible d'une contravention de 4^{ème} classe.

Un panneau routier est prévu pour signaler aux usagers l'entrée des périmètres concernés par l'obligation d'équipements hivernaux, puisque ceux-ci ne se limitent pas aux routes munies du panneau B26.

Enfin le décret intègre l'utilisation de pneus badgés 3PMSF, l'utilisation de pneus M+S faisant l'objet d'une tolérance jusqu'en 2022.

A ce jour, et bien qu'il ait reçu l'avis favorable du Conseil National de la Montagne et du Conseil National de la Sécurité Routière, le décret d'application n'a pas été signé, aucune obligation nouvelle n'entrera donc en vigueur cet hiver.

QUELLE EST LA LEGISLATION DANS LES PAYS VOISINS ?

Selon les météorologues, au sud-est d'une ligne Lille – Bordeaux les conditions hivernales sont identiques à celle de l'Allemagne. Or le taux d'équipement qui dépasse 50% dans le reste de l'Europe n'est que de 17% en France et de 41% pour les résidents dans les zones blanches où les chutes de neige sont systématiques.

Certains pays limitrophes 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, voire comme en Allemagne ou en Suisse de risquer la perte des droits à l'assurance en cas d'accident.

SIGNALISATION

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. ». Mais 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.

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 B 44](#) "fin d'obligation de l'usage de chaînes à neige".

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

QUELLE EST LA DIFFERENCE ENTRE DES PNEUS NEIGE ET DES PNEUS HIVER ?

Les pneus neige ont une bande de roulement très découpée avec des rainures larges et des pavés massifs pour assurer 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 ».

Plutôt que le vocable « pneu neige », 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.

QU'EST CE QUI DIFFERENCIE UN PNEU HIVER D'UN PNEU ETE ?

Deux éléments essentiels différencient un pneu hiver d'un pneu été. Le mélange de gomme d'un pneu été se rigidifie avec le froid (à l'image d'un chewing-gomme) et perd ses qualités d'adhérence. Un pneu hiver dispose d'une gomme dont les propriétés élastiques, décalées vers les températures froides préservent sa souplesse et ses capacités d'adhérence au démarrage, au roulage et au freinage.

Sa bande de roulement se distingue par des rainures plus larges et plus profondes permettant l'évacuation plus rapide de l'eau et de la neige fondue et par de nombreuses lamelles qui agissent comme des petites lames pour améliorer la traction et le freinage. Il y a entre 1500 et 2000 lamelles sur un pneu hiver contre 200 sur un pneu été standard.

COMMENT UN PNEU HIVER EST-IL REPERE ?

Les pneus portant le marquage « M+S » (Mud and Snow – Boue et neige) sont des pneus hiver d'un point de vue purement réglementaire. Il indique seulement que le dessin de la bande de roulement est spécifique, mais il n'est pas associé à un test de performance obligatoire. 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 Peak 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) C'est le logo officiel désignant aujourd'hui un pneu hiver. Seuls les pneus badgés 3PMSF doivent être considérés comme des pneus efficaces en hiver.

A QUEL MOMENT FAUT-IL MONTER DES PNEUS HIVER ?

La gomme des pneus été durcit à environ + 7°. Cette température est donc le point de repère pour changer ses pneus. On peut également changer ses pneus au moment du changement d'heure, en suivant le slogan facilement mémorisable « heure d'hiver = pneus d'hiver »

QUELS SONT LES AVANTAGES DES PNEUS HIVER ?

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

Il faut rappeler qu'en hiver 9 accidents sur 10 se produisent sur chaussée sèche ou humide et 1 sur 10 sur chaussée verglacée ou enneigée. Quelles que soient les conditions météorologiques et le type de route, par temps froid un pneu hiver apporte systématiquement un surcroît de sécurité.

ONT T'IL DES INCONVENIENTS ?

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 et la distance de freinage est allongée. La gomme plus tendre et plus adhérente génère une légère surconsommation et va s'user plus rapidement par temps chaud, d'où l'intérêt de remonter des pneus été au printemps.

LA CONTRIBUTION A 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 contribuera à diminuer l'utilisation de ce produit et les opérations coûteuses et polluantes nécessaires à son épandage.

QU'EST CE QU'UN PNEU 4 SAISONS ?

C'est un pneu intermédiaire entre un pneu été et un pneu hiver. Son dessin se rapproche 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 grands manufacturiers sont d'excellents produits. Mais ils restent des compromis, moins bons que les pneus hiver en hiver et moins bons que les pneus été en été.

Bien que certains soient labellisés 3PMSF, les pneus 4 Saisons ont tout de même des limites techniques justifiant l'utilisation de « vrais » pneus hiver en cas d'enneigement important ou régulier. Ceux-ci utilisent des gommes 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.

PEUT-ON MONTER LES PNEUS HIVER PAR 2 ?

Si un véhicule à essieu avant moteur (traction) n'est équipé que de pneus hiver à l'avant, il sera déséquilibré à l'arrière et risquera de partir en tête à queue.

Si un véhicule à essieu arrière moteur (propulsion) n'est équipé que de deux pneus à l'arrière, il risque de partir tout droit dans les virages.

Que ce soit des pneus hiver ou 4 Saisons, il est indispensable pour la sécurité de les monter par 4 afin de garantir une adhérence en courbe et une stabilité du freinage optimales.

JUSQU'A QUEL NIVEAU D'USURE UN PNEU HIVER 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.

PEUT-ON CHANGER D'INDICE DE VITESSE ?

On peut légalement monter des pneus 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.

PEUT-ON CHANGER DE DIMENSION DE PNEUS ?

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 « Sport » 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, que l'indice de charge soit impérativement respecté. 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.

QUEL EST L'INTERET D'UN PACK HIVER ?

Un pack est un ensemble roue / pneu, équilibré, prêt à poser sur le véhicule. Il dispense de devoir effectuer des opérations de montage / démontage fastidieuses et coûteuses à chaque intersaison. Sur les véhicules disposant d'origine de TPMS (Système de Surveillance de Pression de Pneumatiques) avec des capteurs électroniques, il faut penser à doter le pack de cet équipement important pour la sécurité.

QUELLE PRESSION DE GONFLAGE UTILISER ?

Le froid faisant chuter la pression de l'air contenu dans les pneus (0,1 bar par tranche de 10°), il faut vérifier la pression et même anticiper cette baisse de pression en surgonflant de 0,2 bars.

PEUT-ON ENCORE MONTER DES PNEUS CLOUTES ?

Ils sont 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 apposée 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, sauf en haute montagne pour des usages liés aux services publics et aux secours.

COMMENT STOCKER SES PNEUS HIVER EN ETE (ET SES PNEUS ETE EN HIVER) ?

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 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.

PEUT-ON GARDER LONGTEMPS SES PNEUS HIVER ?

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 conserver 6 ans à partir de sa date de fabrication indiquée par le code DOT.

LORSQU'ON REMONTE SES PNEUS HIVER, OU FAUT-IL MONTER LES PNEUS LES PLUS USES ?

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 une permutation en milieu de saison pour équilibrer leur usure.

EST-IL NECESSAIRE DE MONTER 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. 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. Il est important d'effectuer des permutations périodiques régulières pour uniformiser le niveau d'usure entre les pneus avant et arrière.

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. Il est important d'effectuer des permutations régulières pour uniformiser le niveau d'usure entre les pneus avant et arrière.

LES CHAINES OU CHAUSSETTES PEUVENT ELLES REMPLACER LES PNEUS HIVER ?

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, sur de courtes distances et à faible allure en cas de neige importante, lorsque les pneus hiver arrivent à leur limite d'efficacité. Elles doivent également 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.

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. Penser également à nettoyer les chaînes ou à laver les chaussettes après usage.

LES PNEUS HIVER SONT-ILS PLUS CHERS QUE LES PNEUS ETE ?

En toute logique, oui. Les pneus hiver utilisant des matériaux plus sophistiqués et des composants plus coûteux. Sur le plan industriel, les moules sont beaucoup plus complexes que ceux des pneus été. A symbole de vitesse égal, les écarts de prix se situent entre 10 et 20% selon les marques. Mais il est possible de réduire cet écart en optant pour des pneus hiver avec un indice de vitesse inférieur puisque la législation le permet.

TOUS LES PNEUS 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 des manufacturiers réputés sont parmi les plus performants.

Pour effectuer son choix, l'étiquetage qui figure sur les pneus ou sur le site Allo pneus.com 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.

Il est intéressant de consulter les avis clients sur le site Allo pneus.com. Les essais comparatifs effectués par la presse spécialisée constituent aussi 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.

QU'EN EST-IL DES PNEUS A MARQUAGE CONSTRUCTEUR ?

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

La législation n'impose absolument pas 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 nous recommandons fortement sur des véhicules puissants de monter 4 pneus répondant exactement aux préconisations du constructeur.

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. Allo pneus propose 6000 références hiver et 4 Saisons de 12 à 23 pouces.

S'il est facile de trouver des dimensions courantes, il est toutefois 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 les files d'attentes pour le montage s'allongent.

Lorsque l'on est propriétaire d'un véhicule hautes performances, d'une berline ou d'un SUV atypique, il est prudent 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. Il faut aussi prendre en compte le risque de délais de livraison allongés à l'approche des fêtes en raison de la recrudescence de colis à livrer, saturant les transporteurs.

Anticiper l'achat de ses pneus hiver et l'équipement de son véhicule est donc une sage précaution.