

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 19/11/2024

Dans son communiqué de presse du 18 novembre, la Sécurité routière alerte sur une augmentation de la mortalité routière. Le mois d'octobre aura été marqué par une augmentation d'automobilistes tués avec 163 morts, soit 35 de plus qu'à la même période l'an dernier. La sécurité routière rappelle que « en automne, les conditions météo se dégradent : pluie, brouillard qui réduisent la visibilité. La perception des distances est fortement modifiée et le temps de réaction est allongé ».

Le Syndicat du Pneu rappelle que si la réduction de la visibilité est un facteur important, l'adhérence des pneumatiques est un élément tout aussi nécessaire à prendre en considération. Les risques d'aquaplanage et les distances de freinage augmentent sous la pluie.

Au-dessous de +7°, la gomme des pneus été durcit et perd ses capacités d'adhérence. À 80Km/h sur chaussée mouillée, l'écart de distance de freinage moyenne est de 4 mètres entre un pneu hiver ou toutes saisons (marqués 3PMSF) et un pneu été et 30 mètres à 50 km/h sur chaussée enneigée (source : tests TÜV SÜD 2013).

LOI MONTAGNE, UNE NOUVELLE ANNÉE SANS VERBALISATION !

Le Syndicat du pneu rappelle également que les textes réglementaires sur l'obligation pour les automobilistes de détenir des équipements spécifiques pour se déplacer en hiver sur certaines zones, communément appelés Loi Montagne 2, ne prévoient toujours pas de sanctionner ceux qui s'en exonèrent.

Depuis sa mise en application en novembre 2021, la loi Montagne a été abondamment commentée et a généré de nombreux avis parfois contradictoires de la part d'élus locaux, de députés, de ministres, de préfets ou de juges administratifs. Le message initial a été brouillé et l'objectif principal qui était d'assurer la motricité des véhicules et la sécurité de leurs occupants sur les routes de montagne en hiver a été considérablement affaibli !

4 ANNÉES, UNE PÉRIODE SUFFISANTE POUR LA PÉDAGOGIE

Pour la quatrième année consécutive, la saison hivernale a démarré sans qu'aucun texte relatif à la verbalisation des automobilistes contrevenant à la loi sur les zones

concernées ne soit publié. 4 ans, c'est en France la durée moyenne d'utilisation entre chaque renouvellement de pneus, c'est-à-dire le temps d'user ceux déjà montés et d'effectuer leur remplacement. Si on peut concevoir qu'un temps d'information et de pédagogie ait été nécessaire, on doit considérer que cette période est arrivée à son terme pour justifier la signature du décret. On ne peut que déplorer cette situation, car certains automobilistes traduisent « absence de verbalisation » par « absence de loi » et ne s'équipent pas au risque de provoquer des accidents ou d'en être victime. Au risque également de bloquer la circulation en prenant au piège des centaines d'automobilistes et leurs familles.

En outre, la législation française est particulièrement permissive, puisque notre réglementation considère que la détention de chaînes ou de chaussettes stockées dans le coffre à bagages est suffisante pour assurer la sécurité. Les pays limitrophes exigent des équipements avec des pneumatiques marqués 3PMSF soit tout long de la saison, soit lors de séquences météorologiques hivernales. Un véhicule non conforme peut être verbalisé, immobilisé, et faire l'objet en cas d'accident d'une déchéance de l'assurance.

DES AUTOMOBILISTES PLUS SENSÉS QUE LES POLITIQUES

Malgré tout, la majorité des automobilistes s'équipe. Sur les 12 derniers mois, 45% des pneus tourisme neufs achetés en France étaient des pneus marqués 3PMSF, donc conformes à la Loi Montagne. En 2015, ils ne représentaient que 16% des ventes et 25% en 2019. Les automobilistes ont compris les enjeux de la loi et adhèrent à son principe comme le confirment les résultats de l'enquête réalisée en 2024 par le GiPA pour le compte du Syndicat du Pneu. 79% des automobilistes interrogés connaissent la loi montagne, 91% la considèrent comme une bonne initiative et 60% estiment nécessaire d'être équipés de pneus hiver ou toutes saisons durant l'hiver.

L'absence de verbalisation ne peut que faire naître un sentiment de discrimination entre ceux qui ont fait l'effort de s'équiper pour circuler en sécurité et ceux qui prennent le risque de mettre leur vie et celles des autres en danger.

La France se distingue en ayant la réglementation la plus laxiste des pays de montagne en Europe, puisqu'elle considère que la détention de chaînes ou de chaussettes stockées dans le coffre à bagages est suffisante pour assurer la sécurité. Les pays limitrophes imposent des équipements avec des pneumatiques marqués 3PMSF soit tout long de la saison, soit lors de séquences météorologiques hivernales. Un véhicule non conforme peut être verbalisé, immobilisé, et faire l'objet en cas d'accident d'une déchéance de l'assurance.

LE PRIX N'EST PAS UN OBSTACLE ET LA LOI NE PROFITE PAS À LA FILIÈRE

Le coût d'un équipement hiver n'est plus un obstacle. L'écart de prix entre un pneu marqué 3PMSF et un pneu été est en moyenne quasiment nul (1,43€ selon le panel GfK/Syndicat du Pneu). La loi du marché et la concurrence sévère entre manufacturiers et entre revendeurs ont joué leur rôle. La crainte d'alourdir le budget des automobilistes et de susciter des contestations n'est donc pas une objection valable.

Contrairement à ce qui a pu être prédit par ses contradicteurs, la loi Montagne n'a pas poussé les automobilistes à surconsommer au grand bénéfice des manufacturiers et des revendeurs de pneus. Les automobilistes ne remplacent leurs pneus que lorsqu'ils sont usés. Si le mix-produit a été profondément modifié, les pneus Toutes Saisons se substituant aux pneus Été, il ne se vend pas plus de pneus. Le marché des pneus Hiver est même en légère régression. Ce constat se vérifie aisément dans les statistiques de ventes, le niveau des ventes de pneumatiques étant stable depuis 2020.

UNE NÉCESSITÉ DE PÉDAGOGIE

La sécurité routière durant l'hiver n'est manifestement plus une grande cause nationale. Pour faire passer cette loi, l'état a décidé de remplacer les moyens coercitifs habituels par des actions pédagogiques. Malheureusement, elles furent aussi rares que discrètes. Si quelques automobilistes se sont fait sermonner par les forces de l'ordre au pied d'un col de montagne, aucune communication nationale n'a été déployée pour sensibiliser le maximum d'usagers. De son côté, depuis 2021, le Syndicat du Pneu s'est donné pour mission d'expliquer l'intérêt de la loi Montagne et de la détention d'un équipement adapté. C'est dans ce contexte que le Syndicat du Pneu poursuit ses actions afin de contribuer à réduire l'accidentalité en hiver et à épargner des vies.

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.