

AUTOMNE & HIVER EN TOUTE SÉCURITÉ

LES REPONSES AUX QUESTIONS QUE LES AUTOMOBILISTES SE POSENT ...

Avec l'arrivée de l'automne, les conditions météorologiques se dégradent avec pour conséquence des conditions de circulation plus dangereuses.

Soucieux de la sécurité des automobilistes, le Syndicat des Professionnels du Pneu qui regroupe 2000 points de vente experts du pneumatique rappelle les bonnes pratiques pour rouler en toute sécurité en automne et pour préparer l'hiver.

Paris, le 13/09/2020

VERIFIER QUE SES PNEUS SONT EN BON ETAT

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.

À noter que les pneus été, montés d'origine sur les véhicules récents utilisent des dessins très lignés pour apporter silence, confort et économie d'énergie. Ce type de profil allié à des largeurs de plus en plus importantes pénalise l'adhérence sur chaussée enneigée ou verglacée.

PNEU HIVER OU PNEU ÉTÉ ? QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ?

Selon l'utilisation de leur véhicule ou selon leur localisation, certains automobilistes peuvent 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.

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 lames, 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.

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

INFORMATIONS PRESSE



avec les conditions climatiques locales, ils sont plus répandus en Europe du Nord où ils sont appelés pneus « Nordic » ou « Ice ».

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 durand.

COMMENT RECONNAIT-ON 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 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 (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.

QU'EST CE QU'UN PNEU 4 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 fabricants 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 EFFICACITÉ POUR UN PNEU 4 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 « véritables » pneus hiver en cas d'enneigement important ou de verglas. 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 pour les sports d'hiver par exemple.

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.

QUAND FAUT-IL MONTER DES PNEUS HIVER ?

La gomme des pneus été durcit en dessous d'une température de +7°. Cette température moyenne est donc le point de repère pour changer ses pneus. On peut également changer ses pneus au moment du changement d'heure, en se souvenant que « heure d'hiver = pneus d'hiver »

QUELS SONT LEURS AVANTAGES ?

Selon le manufacturier Michelin, à une température de +5° et à une vitesse de 80 km/h un véhicule équipé de pneus hiver freine 4 m plus court qu'un véhicule équipé de pneu été sur chaussée mouillée. Sur chaussée enneigée, à une température de -5° et à une vitesse de 50 km/h , la distance de freinage s'allonge de 30 mètres.

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

ET LEURS INCONVENIENTS ?

Les avantages apportés par les pneus hiver en conditions hivernales deviennent des inconvénients lorsque les températures se radoucissent. 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. Étant plus adhérente, elle générera une surconsommation de carburant. D'où l'intérêt de remonter des pneus été au printemps.

EST-IL CONSEILLÉ D'ÉQUIPER SON VÉHICULE DE 2 PNEUS HIVER SEULEMENT ?

Logiquement, si un véhicule à essieu avant moteur (traction) n'est équipé de pneus hiver qu'à l'avant et de pneus moins adhérents à l'arrière, il sera déséquilibré en virage. Lors d'un freinage il pourra partir en tête à queue. À l'inverse, si un véhicule à essieu arrière moteur (propulsion) n'est équipé que de deux pneus hiver 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 votre sécurité d'effectuer une monte homogène par 4 afin de garantir une parfaite adhérence en courbe et une stabilité du freinage optimale.

JUSQU'A QUELLE PROFONDEUR DE DESSIN UN PNEU HIVER EST-IL EFFICACE ?

Les pneus hiver disposent d'un témoin d'usure à 1,6mm (comme les pneus été), mais également 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 ?

La réglementation permet de monter des pneus hiver dont le symbole de vitesse est inférieur à celui des pneus été d'origine équipant 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 DIMENSION ?

Comme on le voit sur les véhicules de rallye, les pneus étroits permettent d'optimiser l'adhérence sur chaussée très glissante. Les possesseurs d'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 3 conditions :

- que la dimension figure dans le livret de bord du véhicule
- que l'indice de charge soit impérativement respecté.
- En outre certaines versions « Sport » étant dotées de systèmes de freinage de plus grandes dimensions, 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.

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°). Contrairement à une croyance largement répandue (Cf. Etude [Les automobilistes et le Pneu hiver 2019](#) du Syndicat des Professionnels du Pneu), dès que les températures baissent, il faut rectifier la pression et même anticiper en sur-gonflant 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 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, mais leur efficacité sur le verglas les rend nécessaires pour certains véhicules de services publics, médicaux ou d'urgence en haute montagne.

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 et non au sol. De plus, il est conseillé d'appliquer une légère rotation à intervalles réguliers afin d'éviter des déformations qui générerait des vibrations du véhicule lors de la remise en usage.

GARDIENNAGE DES PNEUS ÉTÉ OU HIVER NON UTILISÉS

Il est parfois mal aisé ou impossible de stocker chez soi le jeu de pneumatiques non utilisés. C'est pourquoi le Syndicat des Professionnels 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 des Professionnels du Pneu : www.syndicatdupneu.org.

PEUT-ON GARDER LONGTEMPS SES PNEUS ?

Le caoutchouc entrant dans la composition du pneumatique se dégrade 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 leur 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 4019 signifie que le pneu a été fabriqué dans la 40ème semaine de 2019.

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

LES PACKS PRÊTS A 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. Ils permettent éventuellement de faire soi-même la permutation à l'intersaison.

Il est tout de même important de noter que 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.

COMMENT REMONTER SES PNEUS A LA FIN DE LA SAISON HIVER OU ETE ?

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.

EST-IL NECESSAIRE DE MONTER DES PNEUS HIVER SUR DES SUV ?

INFORMATIONS PRESSE



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 incontrôlable, comme une luge sur une piste. Contrairement à ce qui est généralement 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 une vocation « tous chemins » mais 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.

LES CHAINES OU CHAUSSETTES SONT ELLES EFFICACES ?

Les pneus hiver permettent d'améliorer la sécurité dans des conditions météorologiques difficiles et de rouler sur de longues distances à vitesse normale. Les chaînes et les chaussettes sont des équipements complémentaires à n'utiliser que ponctuellement, à faible allure et 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 une chaussée pas ou peu enneigée. Elles doivent uniquement 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. Tous les automobilistes en ayant fait l'expérience le savent bien, il peut s'avérer complexe de les installer en conditions réelles, 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.

Y A T'IL DES SIGNALISATIONS PARTICULIERES ?

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.

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



Le panneau B26

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 prochainement être modifiée pour autoriser l'équivalence entre les chaînes et les pneus hiver (ou 3PMSF).

UN PNEU HIVER OU 4 SAISONS EST-IL PLUS CHER QU'UN PNEU ÉTÉ ?

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. À symbole de vitesse équivalent, l'écart de prix se situe entre 10 et 20% selon les marques. Cet écart est très raisonnable au regard des technologies mises en oeuvre et du niveau de sécurité que cet équipement procure. Il est toutefois possible de réduire cet écart en optant pour des pneus hiver avec un indice de vitesse inférieur puisque la législation le permet.

Le prix des pneus 4 Saisons se situe entre le prix des pneus été et celui des pneus hiver et est variable selon les marques et les technologies mises en oeuvre.

TOUS LES PNEUS HIVER OU 4 SAISONS SE VALENT ILS ?

L'efficacité d'un pneu hiver dépend des apports technologiques utilisés : sophistication du profil, nombre de lamelles, forme et nombre de canaux et capacité d'évacuation de la neige, composition de la gomme. À chaque mise sur le marché d'un nouveau produit, le fabricant intègre de nouvelles technologies permettant de faire progresser ses performances. Comme pour tout produit à forte composante technologique, les produits les plus performants sont les plus récents.

Pour effectuer son choix, l'étiquetage sur le pneu ou disponible sur le lieu de vente donne des indications importantes. La capacité de freinage sur chaussée mouillée est essentielle en hiver. S'il est difficile de comparer un pneu hiver avec un pneu été puisque les performances dépendent 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 arrivant en tête de classement est 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'EST-CE QU'UN PNEU A MARQUAGE CONSTRUCTEUR ?

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

Attention ! La législation n'impose pas impérativement le ré-équipement 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.

Toutefois, il est pertinent de conserver la monte d'origine 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

EST-IL FACILE DE TROUVER DES PNEUS HIVER ?

Le développement d'un nouveau véhicule par un constructeur s'accompagne souvent de la création de nouvelles dimensions ou de références de pneus, avec pour conséquence une gestion des approvisionnements de plus en plus complexes.

Les dimensions courantes souffrent rarement de problèmes de disponibilités. Il est néanmoins prudent de ne pas attendre le dernier moment pour s'équiper. D'une part, des ruptures de stock sont toujours possibles en cas de très forte demande, d'autre part les files d'attente pour le montage s'allongent toujours dès que les premières alertes météo sont diffusées.

Pour les propriétaires de véhicules hautes performances, de berlines ou de SUV atypiques il est conseillé de ne pas attendre les premiers froids ou les premières chutes de neige pour s'équiper. La disponibilité des pneus rares ou spécifiques s'amenuise rapidement dès le début de la saison.

Il est important de garder en mémoire que les distributeurs spécialistes en pneumatique gèrent des stocks beaucoup plus larges et fournis que les généralistes.

COMMENT LE PNEU HIVER CONTRIBUE À LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ?

Contraints 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 sur et autour de la chaussée et qui par ruissellement, perturbent les écosystèmes terrestres et aquatiques ainsi que toute leur chaîne alimentaire.

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

QU'EST-CE QUE 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 du Code de la route, relatif à l'obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale. Cet article indique qu'un décret doit en fixer les modalités d'application. Néanmoins, à ce jour, ce décret d'application n'a pas été promulgué.

Plus récemment, le 15 juillet 2020, la Commission de l'aménagement du Territoire et du développement durable du Sénat constatait que le décret était prêt mais qu'il n'était toujours pas paru.

En substance, ce projet de décret vise à obliger les conducteurs circulant dans les 48 départements « de montagne » à utiliser des équipements hiver antidérapants amovibles (comprendre : les chaînes à neige) ou inamovibles (comprendre : les pneus hiver) entre le 1er novembre et le 31 mars 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. Les préfets doivent, par arrêté et après consultation des maires et gestionnaires routiers, définir les communes concernées et les modalités de mises en oeuvre.

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, l'utilisation de pneus M+S faisant l'objet d'une tolérance jusqu'en 2022
- soit de détenir des chaînes à neige pour au moins 2 roues motrices.

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

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.

À 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, ce décret d'application n'a pas été publié, aucune obligation nouvelle n'est donc entrée en vigueur à ce jour.

C'est une situation difficilement compréhensible puisque l'utilisation de pneus hiver améliore la sécurité et garantit la mobilité quelles que soient les conditions météorologiques. Ce qu'ont bien compris les pays limitrophes de l'Est de la France qui d'une manière ou d'une autre ont rendu cet équipement obligatoire.

Le Syndicat des Professionnels du Pneu préconise aux automobilistes qui circulent régulièrement ou épisodiquement dans des conditions hivernales de s'équiper dès cette année sans attendre l'éventuelle promulgation de ce décret. Leur sécurité et leur mobilité en dépend.

A propos du Syndicat des Professionnels du pneu

Le Syndicat des professionnels du pneu existe depuis 1929 et compte plus de 1000 groupes et sociétés membres. L'organisation regroupe les réseaux de distribution de pneumatiques, les acteurs internet, les manufacturiers, les importateurs et les grossistes ainsi que plusieurs fabricants d'équipements et prestataires de services. Le syndicat est une plateforme d'échanges et de concertation pour l'ensemble des acteurs de la filière pneumatique en France. A ce titre, il intervient dans les évolutions des réglementations techniques, sociales, de la formation et des politiques de l'emploi. Il est membre fondateur de l'ASAV (Alliance des services de l'automobile) devenue APAM (Alliance des Professionnels de l'Automobile et de la Mobilité) en 2018. L'alliance co-gère la convention collective des services de l'automobile.

SPP - SYNDICAT DES PROFESSIONNELS 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

Le Syndicat des professionnels du pneu est membre fondateur de l'APAM Alliance des Professionnels de l'Automobile et de la Mobilité