

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 25/10/2025

CIRCULATION EN HIVER, DITES NON AUX IDÉES REÇUES !

Chaque année à partir du 1er novembre dans certaines zones de montagne, il est obligatoire d'équiper son véhicule en pneus hiver ou toutes saisons ou de détenir des chaînes ou chaussettes à neige. Mais chaque année durant la période hivernale, certains automobilistes constatent avec amertume que les conditions de circulation peuvent se dégrader rapidement à cause de quelques flocons même en dehors des zones de montagne. Les pneumatiques sont généralement la cause des blocages de route mais également la solution pour les éviter. Voici quelques idées reçues à combattre pour vous éviter petits et gros tracassés durant vos déplacements en hiver.

En hiver, les chaussées enneigées sont plus dangereuses que les chaussées sèches

Faux. En hiver, 90% des accidents se produisent sur des chaussées sèches ou humides contre 10% seulement sur la neige ou le verglas. Néanmoins, les accidents corporels dans les conditions de neige, grêle et verglas sont moins nombreux (moins de 2 % des accidents corporels) mais plus graves.

En hiver, les problèmes de circulation surviennent essentiellement dans les zones de montagne

Faux. Selon une étude réalisée en juin 2023 par le Gipa pour le Syndicat du pneu, 6 conducteurs sur 10 déclaraient avoir récemment subi un désagrément à cause des conditions climatiques difficiles. 45% avaient dû reporter leur déplacement et 22% choisir un autre moyen de transport.

Les chutes de neige ou le verglas ne pénalisent pas que les habitants des zones de montagne : 36% des résidents d'Île-de-France se sont récemment retrouvés bloqués sur la route à cause des intempéries hivernales. En moyenne, 2 conducteurs sur 10 ont déjà fait la désagréable expérience de rester bloqués sur la route à cause de chutes de neige plus ou moins importantes.

La loi montagne ne devrait concerner que les personnes qui y résident

Faux. Au niveau national, 1 conducteur sur 3 se rend en montagne pour le week-end ou les vacances durant l'hiver, 8% (seulement) y vivent. 20% des Franciliens y passent une ou plusieurs semaines pour les vacances avec leur voiture. Sans surprise, 93% des conducteurs roulant fréquemment sur des routes de montagne sont convaincus de l'intérêt d'être bien équipés.

La France n'est pas un pays où les conditions climatiques en hiver nécessitent une loi sur les pneus hiver

Faux. En France, le climat est certes tempéré mais il ne neige pas que dans les Alpes, dans le massif central ou dans les Pyrénées. La température moyenne en hiver dans l'hexagone est inférieure à 7°C. Dans les zones de massifs ou de montagne, là où la réglementation sur les équipements spéciaux des véhicules s'applique à partir du 1er novembre, il gèle plus de 100 jours par an. Sur les trois quarts du territoire métropolitain, les températures tombent en dessous de 0°C durant 40 à 60 jours par an. En dessous de 7° sur une chaussée humide et à une vitesse de 80 km/h, les pneus été classiques perdent

leur adhérence. Leur distance de freinage est 4 m plus longue que celle des pneus hiver, soit 2 passages piétons, 2 véhicules de tourisme ou ... 1 poids lourd.

Rappelons qu'en France, au sud-est d'une ligne Lille-Bordeaux les conditions hivernales sont similaires à celle de l'Allemagne. Les pays limitrophes de l'Est de la France rendent obligatoire l'utilisation de pneumatiques 3PMSF, même pour des automobilistes de passage, avec des législations différentes : obligation totale en Autriche, obligation partielle en fonction des conditions climatiques en Allemagne ou au Luxembourg et dans certaines régions comme en Italie, en Espagne et en France.

Le salage est amplement suffisant pour empêcher les blocages de routes

Faux. 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 mais plus ou moins efficace. Il fait baisser le point de congélation de l'eau à -8°. Autrement dit, en dessous de -8° le salage est inefficace.

Selon la rigueur de l'hiver, c'est entre 800.000 et 1.500.000 de tonnes qui sont répandues sur les routes chaque année et qui se retrouvent ... en dehors des routes, perturbant les écosystèmes terrestres et aquatiques et toute leur chaîne alimentaire.

La généralisation des pneus hiver ou 4 saisons contribue à diminuer l'utilisation de ce produit et les opérations coûteuses et polluantes nécessaires à son épandage.

En hiver, il faut dégonfler ses pneus pour mieux accrocher la chaussée

Faux. 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, dès que les températures baissent, il faut rectifier la pression et même anticiper en sur-gonflant de 0,2 bars.

Pneu neige et pneu hiver, c'est la même chose.

Faux. 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. Ils sont encore très répandus en Europe du Nord où ils sont appelés pneus Nordic ou Ice.

Les pneus hiver ne sont efficaces que sur la neige

Faux. Les manufacturiers ont choisi les dénominations Pneu hiver et 4 saisons pour souligner leur amplitude d'utilisation et leur polyvalence. Un pneu hiver 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. Rappelons qu'un pneu devrait logiquement rester efficace de +70° à -10° mais, les lois de la physique nous enseignent que le caoutchouc se ramollit à haute température et durcit à basse température. Un pneu trop dur n'accroche pas le bitume mais un pneu trop mou l'accroche trop et le véhicule consomme plus de carburant. Il est donc nécessaire de trouver le bon compromis ... en fonction des saisons.

Il est inutile de monter des pneus hiver sur des SUV ou sur des 4x4

Faux. 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. 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.

Avec des chaînes ou des chaussettes dans mon coffre, je suis paré

Faux. Rappelons que sur une plaque de verglas, les chaînes dans le coffre ne sont d'aucune utilité ! 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.

S'équiper coute cher

Faux. Les prix de vente moyens des pneus été et des pneus 4 saisons (3PMSF considérés comme équipement approprié) se confondent depuis le début de l'année 2022. Les écarts de prix oscillent entre -2% et 7% en fonction des périodes de l'année. A ce titre, les prix des pneus 4 saisons sont plus bas hors période hivernale. Sachant que les automobilistes changent leurs pneus lorsqu'ils sont usés et non en fonction des saisons, il est conseillé de réfléchir avant de s'équiper, même en été.

Retrouvez toutes les informations utiles sur le site : <https://pneu-hiver.org>

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.