

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 09/01/2026

SÉCURITÉ ROUTIÈRE HIVERNALE : URGENCE D'UNE RÉGLEMENTATION CLAIRE ET APPLIQUÉE

En ce début d'année, la France a de nouveau été confrontée à des épisodes neigeux et de verglas d'une ampleur exceptionnelle. Le nord, l'ouest et l'Île-de-France ont subi des conditions de circulation extrêmement dégradées, provoquant jusqu'à plus de 1 000 kilomètres d'embouteillages et de graves accidents de la route ayant coûté la vie à six personnes.

Ces événements dramatiques rappellent une réalité incontestable : la météo hivernale concerne l'ensemble du territoire, bien au-delà des seules zones dites « de montagne ». Une fois de plus, la neige est tombée là où la loi ne l'avait pas prévu ! Aucun des départements touchés lors de cet épisode ne faisait partie de ceux où l'équipement hiver est obligatoire, 34 départements partiellement ou en totalité.

LE RISQUE HIVERNAL EST MAXIMAL LÀ OÙ LA NEIGE EST LA PLUS RARE.

Dans ces régions dites « *de plaine* », les automobilistes sont moins habitués à conduire sur la neige ou le verglas et sont insuffisamment équipés. Résultat : dès le premier épisode neigeux, la circulation est bloquée et les accidents se multiplient.

La rareté de la neige n'en réduit pas le danger : elle l'amplifie !

C'est pourquoi une approche sécuritaire fondée uniquement sur la géographie ne répond pas aux réalités climatiques actuelles. Seul un équipement hivernal adapté, généralisé et clairement encadré, permet d'éviter l'imprévisible et de sécuriser l'ensemble des usagers.

DES ÉPISODES NEIGEUX DE PLUS EN PLUS FRÉQUENTS ET IMPRÉVISIBLES

Les récents hivers l'ont pourtant démontré : la neige et le verglas ne se sont jamais limités aux reliefs.

- Novembre 2024, lors de la tempête Caetano, jusqu'à 2 500 poids lourds ont été bloqués sur l'A36 dans le Doubs, avec des véhicules immobilisés toute une nuit. En Île-de-France, la RN10 est bloquée (Trappes), des Poids lourds sont immobilisés sur la N12 et sur l'A86.
- Janvier 2025, un épisode neige-verglas dans les Hauts-de-France a entraîné restrictions de circulation, limitations de vitesse et interdictions de dépassement. Le 5 en Côte d'Or, une pluie verglaçante provoque un carambolage mortel et de multiples accidents.

UNE EXCEPTION FRANÇAISE QUI INTERROGE

La France demeure aujourd'hui le pays le plus permissif d'Europe en matière d'équipement hivernal. Dans les zones de montagne, la simple détention de chaînes ou de chaussettes dans le coffre suffit à être en règle. En dehors de ces zones, aucune obligation ne s'applique. Plus préoccupant encore, la

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

saison 2025-2026 s'est ouverte sans cadre clair de verbalisation. Le décret d'application relatif aux sanctions reste, à ce jour, toujours à l'étude depuis 2020.

À l'inverse, nos voisins européens exigent des pneumatiques certifiés 3PMSF (Three Peak Mountain Snow Flake) montés sur le véhicule, soit pour toute la saison hivernale, soit lors des épisodes neigeux. Le non-respect de ces règles entraîne verbalisation, immobilisation du véhicule, voire perte de couverture d'assurance en cas d'accident.

UNE LOI MONTAGNE COMPLEXE ET PEU LISIBLE POUR LES USAGERS

En France, la Loi Montagne ne s'applique qu'aux automobilistes résidant, se rendant ou traversant une zone concernée. Or, ces zones sont particulièrement complexes à identifier : seuls 5 départements sont intégralement couverts, tandis que 29 autres ne le sont que partiellement, parfois à l'échelle communale. Cette complexité renforce la nécessité d'un équipement systématique des véhicules, seul moyen de garantir une circulation fluide et sécurisée sans restriction.

CERTAINS AUTOMOBILISTES ONT COMPRIS, MAIS LE CADRE RESTE INSUFFISANT

Pourtant, les chiffres démontrent que les automobilistes ont largement pris conscience des enjeux de sécurité hivernale :

- Sur les douze derniers mois, 58,5 % des pneus tourisme neufs vendus en France étaient marqués 3PMSF, donc conformes à la Loi Montagne (source : panel GfK / Syndicat du Pneu).
- Les pneus toutes saisons représentaient 39 % des ventes en Île-de-France et dans le sud-ouest, et 37 % dans l'ouest du pays.

Selon l'étude GiPA 2025 pour le Syndicat du Pneu :

- 69 % des automobilistes estiment nécessaire d'être équipés en hiver, quelle que soit la région,
- 82 % connaissent la Loi Montagne (contre 27 % en 2019),
- 91 % la jugent utile ou très utile.

Ces données traduisent une évolution positive des comportements, mais encore insuffisante pour garantir la sécurité de tous en période hivernale.

NI SURCOÛT NI ENRICHISSEMENT DE LA FILIÈRE

Contrairement à ce que les pouvoirs publics craignaient, la Loi Montagne n'a pas entraîné de surconsommation de pneumatiques ni d'enrichissement indu de la filière. Il faut le rappeler, les automobilistes remplacent leurs pneus uniquement lorsqu'ils sont usés. Au final, le marché global du pneumatique a même reculé d'environ 2,5 % sur les 12 derniers mois, malgré la loi Montagne.

Par ailleurs, le coût n'est plus un frein : selon l'étude GfK / Syndicat du Pneu, un pneu toutes saisons certifié 3PMSF coûte en moyenne 2 % de moins qu'un pneu été. La concurrence et les avancées techniques jouent pleinement leurs rôles, démontrant que sécurité routière et pouvoir d'achat ne sont pas incompatibles.

UNE EXIGENCE DE PÉDAGOGIE ET DE CLARITÉ

La sécurité routière hivernale n'est plus aujourd'hui une grande cause nationale. Pourtant, elle devrait le redevenir. L'adhérence des pneumatiques est un facteur déterminant de la sécurité routière :

- Sous +7 °C, la gomme d'un pneu été se durcit et perd en efficacité,

- À 80 km/h sur route mouillée, la distance de freinage est 4 mètres plus courte avec des pneus 3PMSF,
- Sur neige à 50 km/h, l'écart atteint 30 mètres (tests TÜV SÜD).

Face à des messages contradictoires et à une réglementation inachevée, l'objectif initial de sécurité a été brouillé.

Le Syndicat du Pneu appelle solennellement à :

1. une clarification et une adaptation de la réglementation,
2. la mise en œuvre effective de la verbalisation,
3. une pédagogie renforcée auprès des automobilistes.

L'enjeu est majeur : garantir l'égalité devant la loi, réduire les accidents hivernaux et, surtout, sauver des vies.

« Le réchauffement climatique n'est pas systématique, la situation chaotique dans laquelle s'est trouvée la région parisienne début janvier a constitué un douloureux rappel aux automobilistes et aux pouvoirs publics. Si les équipements en pneus 3PMSF adaptés à la conduite hivernale continuent à progresser, même dans les régions non concernées par la Loi Montagne, il apparaît que de nombreux automobilistes ne sont pas encore convaincus. Pour poursuivre nos actions pédagogiques pour démontrer l'intérêt des équipements adaptés et convaincre les automobilistes indécis, nous devrions pouvoir compter sur un soutien puissant des pouvoirs publics. Non seulement cela a peu été le cas jusqu'à présent, mais la loi Montagne a été rendue si complexe qu'elle en est parfois inefficace. Interrogé par différents médias, le Ministre des Transports, Philippe Tabarot a déclaré réfléchir à étendre l'obligation d'utiliser des pneus 4 saisons à d'autres territoires que ceux concernés par la loi Montagne. J'espère que ce n'est pas qu'un effet d'annonce et que cette intention démontre une véritable prise de conscience pour simplifier la loi, améliorer la sécurité en hiver et éviter le blocage des routes »

Dominique Stempfel, Président du Syndicat du pneu.

ANNEXE - RELEVÉ DES PRINCIPAUX ÉPISODES NEIGE/VERGLAS AYANT ENTRAÎNÉ DES BLOCAGES ENTRE NOVEMBRE 2024 ET FIN MARS 2025 (FRANCE)

Date	Zone	Axe(s) impacté(s)	Ce qui s'est passé
21–22 nov. 2024	Franche-Comté (Doubs, Territoire de Belfort)	A36 (secteur Montbéliard–Belfort–Besançon)	Jusqu'à ~1 800 à 2 500 poids-lourds bloqués sur A36 (et A28 selon le ministre délégué aux Transports) après chutes de neige ; immobilisations nocturnes de VL/PL.
21–22 nov. 2024	Île-de-France	RN10, N12, A86	Épisode neige-verglas : RN10 bloquée (Trappes), PL à l'arrêt sur N12 et A86 ; activation du plan neige-verglas.
23 déc. 2024	Ain / Savoie / Haute-Savoie	A40 (+ RD 1075)	Neige : interdictions PL puis levées à 15 h ; conditions restant difficiles sur les réseaux.
20–24 déc. 2024	Accès Alpes / Mont-Blanc	A43 & N205/ Tunnel du Mont-Blanc	Bison Futé anticipe et signale flux très chargés vers les accès alpins (A43/ N205) avec recommandations horaires (contexte vacances + épisodes neigeux).
5 janv. 2025	Côte-d'Or	A6 (Merceuil)	Pluie verglaçante : carambolage mortel ; multiples accidents, vitesse abaissée en IDF ; perturbations routières larges.
8–9 janv. 2025	Hauts-de-France (Nord, Pas-de-Calais, Oise, Somme)	Réseau autoroutier/ régional	Restrictions PL et limitations de vitesse, transports scolaires suspendus ; neige 3–10 cm (jusqu'à 20 cm localement) et risque de verglas.
8 févr. 2025	Massif central (Ardèche, Haute-Loire, Lozère)	RN88 (+ RD fermées locales)	Interdictions PL sur RN88 ; circulation très compliquée entre Yssingeaux et Le Puy ; fermetures de certaines RD (ex. RD36, RD631).
13–14 mars 2025	Nord-Est / Alpes	Réseau routier multiple	Alertes neige/verglas récurrentes ; vigilance pour chaussées glissantes (épisodes tardifs de fin d'hiver).

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.