

Monsieur le Ministre chargé des
Transports
Ministère chargé des Transports

Paris, le lundi 9 mars 2026

Objet : Sécurité hivernale, la France ne peut plus attendre

Monsieur le Ministre,

Dans quelques jours, la saison hivernale 2025-2026 se terminera. Mais il est utile de ne pas oublier qu'en début d'année, la France a été touchée par 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 : plus de 1 000 kilomètres d'embouteillages, de graves accidents, et six vies perdues. Lors d'interviews, vous avez commenté à plusieurs reprises ces événements en proposant de revenir sur les obligations de détenir des équipements adaptés aux conditions de circulation hivernales. L'attention que vous portez à la sécurité sur nos routes en hiver est rassurante.

C'est en ma qualité de président du Syndicat du Pneu, organisation représentative des entreprises qui fabriquent et commercialisent des pneumatiques en France, que je me permets de vous adresser cette lettre ouverte, pour appeler votre attention sur une urgence de sécurité publique qui, depuis trop longtemps, demande et attend une réponse réglementaire à la hauteur des enjeux.

La France, exception européenne

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. Plus préoccupant encore, la saison 2025-2026 s'est ouverte et se clôturera à nouveau sans cadre clair de verbalisation. Le décret d'application relatif aux sanctions est toujours à l'étude depuis 2020.

Nos voisins européens exigent pourtant quatre pneumatiques certifiés 3PMSF (« Three Peaks Mountain Snow Flake ») montés sur le véhicule, pour toute la saison hivernale ou lors des épisodes neigeux. Le non-respect de ces règles y entraîne verbalisation immédiate, immobilisation du véhicule, voire perte de couverture d'assurance en cas d'accident. La France, elle, tergiverse depuis cinq ans sur un décret.

La Loi Montagne, dans sa forme actuelle, est en outre d'une complexité qui la rend difficilement compréhensible pour l'automobiliste ordinaire :

Sur 48 départements initialement concernés par la loi Montagne, 34 ont finalement été retenus, excluant du dispositif des zones de moyenne montagne. Sur les 34 départements, 6 sont intégralement couverts, les 28 autres ne le sont que partiellement. Certaines communes ne sont que partiellement concernées. Certaines routes alternent des portions concernées et d'autres non.

Ce labyrinthe réglementaire est incompréhensible pour les automobilistes et ne peut pas constituer une réponse sécuritaire au risque hivernal.

Les automobilistes ont compris : les pouvoirs publics doivent suivre

Je souhaite vous soumettre des données qui, je crois, devraient lever une résistance trop souvent invoquée : celle du coût supposément prohibitif d'un équipement hivernal généralisé.

Sur les douze derniers mois, 52,3 % 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, 37 % dans l'ouest du pays, zones totalement exclues de la réglementation.

Selon l'étude GiPA 2025 pour le Syndicat du Pneu, 69 % des automobilistes français estiment nécessaire d'être équipés en hiver quelle que soit leur région, 82 % connaissent la Loi Montagne (contre 27 % en 2019) et 91 % la jugent utile ou très utile.

Contrairement aux craintes initiales qu'avaient votre administration, la Loi Montagne n'a pas entraîné de surconsommation de pneumatiques ni d'enrichissement de la filière. Comme nous l'avions prévu, les volumes de pneus vendus n'ont pas augmenté. Ils ont baissé de 2,1% en 10 ans, de 1,8 % au cours des douze derniers mois, . En 2025, un pneu toutes saisons certifié 3PMSF coûte en moyenne 2 % de moins qu'un pneu été. La sécurité et le pouvoir d'achat ne sont pas incompatibles, Monsieur le Ministre.

Des chiffres qui engagent

Les résultats de tests et les données techniques sont eux aussi, sans équivoque :

- sous +7 °C, la gomme d'un pneu été se durcit et perd significativement en tenue de route
- à 80 km/h sur route mouillée, la distance de freinage est 4 mètres plus courte – c'est la largeur d'un passage piétons – avec des pneus 3PMSF ;

- sur neige à 50 km/h, l'écart atteint 30 mètres (tests TÜV SÜD). Ces 30 mètres – l'équivalent de deux semi-remorques –, peuvent représenter la différence entre un accident corporel grave, voire mortel et un arrêt sans dommage.

Nos demandes

Devant l'accumulation des drames hivernaux et l'inachèvement persistant du cadre réglementaire, le Syndicat du Pneu vous demande solennellement :

- une clarification et une adaptation urgente de la réglementation afin de mieux couvrir l'ensemble du territoire et d'en améliorer la lisibilité pour les automobilistes ;
- la publication sans délai du décret d'application sur la verbalisation attendue depuis 2020, pour lequel nos demandes sont jusqu'à présent, restées lettre morte ;
- le lancement d'une grande campagne de pédagogie nationale sur la sécurité hivernale, aujourd'hui absente des priorités de communication des pouvoirs publics.

La sécurité routière hivernale n'est plus une grande cause nationale. Elle doit le redevenir et vous semblez en avoir pris conscience. Le Syndicat du Pneu et l'ensemble de ses membres sont prêts à vous accompagner dans cette démarche, à mettre à votre disposition ses données, son expertise et ses réseaux. Il en va de l'égalité des Français devant la loi, de la réduction des accidents hivernaux, et, avant tout, de vies humaines.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Président du Syndicat du Pneu

Dominique Stempfél