

**« SÉCURITE,  
ENVIRONNEMENT,  
POUVOIR D'ACHAT,  
NOUS AVONS TOUS  
A GAGNER A PLUS  
DE TRANSPARENCE »**

DOSSIER DE PRESSE

## « SÉCURITE, ENVIRONNEMENT, POUVOIR D'ACHAT, NOUS AVONS TOUS A GAGNER A PLUS DE TRANSPARENCE »

Déjà présentée à Vienne en 2018, la démarche de Michelin dite LLP, « LONG LASTING PERFORMANCE » (pour des performances qui durent), est au cœur de l'action du Groupe au service des consommateurs.

De nombreux manufacturiers conçoivent des pneus sûrs jusqu'au témoin d'usure (1,6 mm).

Mais rien n'interdit de commercialiser des pneus dont les distances de freinage se dégraderont très fortement au fil des kilomètres. Cette absence de règle sur les performances minimales à l'état usé peut pousser les professionnels et les utilisateurs à **démonter les pneus avant leur limite d'usure légale**.

**Michelin soutient la mise en place d'une réglementation qui répondra à des enjeux majeurs pour la sécurité, le pouvoir d'achat des automobilistes et la protection de l'environnement.**

## MICHELIN CONSIDÈRE QUE CHACUN EST EN DROIT D'EXIGER DES PNEUS SÛRS DU PREMIER AU DERNIER KILOMÈTRE

### DEUX QUESTIONS INTERPELLENT RÉGULIÈREMENT LES AUTOMOBILISTES AU SUJET DE LEURS PNEUMATIQUES :

- > Suis-je en condition de sécurité avec mes pneus ?
- > Quand dois-je changer mes pneus, pour avoir la garantie d'être en sécurité ?

**Aujourd'hui, sans un test sur pneus usés, il n'existe pas de réponse...**

Les études montrent que ni les différents classements établis pour les pneus neufs, ni la hauteur de sculpture des pneus ne peuvent donner une idée de leurs performances dans la durée. Pour connaître les réelles performances des pneus usés, il faut les tester !

Or, la majorité des manufacturiers de pneumatiques, les constructeurs automobiles ou les associations de consommateurs concentrent principalement leur attention sur les tests réalisés sur pneus neufs. En réalité, **dès qu'un pneu est monté sur une voiture et roule, il commence à s'user, et plus il est usé, plus ses performances évoluent.**

Certaines performances s'améliorent avec l'usure, notamment le freinage sur sol sec et la consommation de carburant. Cependant **le freinage sur sol mouillé est la principale performance de sécurité qui se dégrade**, très fortement parfois, au fur et à mesure que le pneu s'use, **il s'agit donc d'une performance de sécurité qui devrait être systématiquement testée.**

#### UNE DIFFERENCE CRUCIALE

**Sécurité : sur sol mouillé, un pneu usé peut freiner 3,4 mètres plus court qu'un pneu neuf\* !**

*\*Sept. 2018 / Essais Michelin réalisés au circuit de Papenburg (ALL) et constatés par huissier.*

**L'objectif poursuivi par Michelin consiste à ce que chaque consommateur ait une information pertinente sur la performance de ses pneus, tout au long de leur durée de vie. Cet objectif peut être atteint à travers la mise en place d'un test réglementaire sur pneus usés.**

## **MICHELIN SOUTIEN LA PRÉCONISATION DE LA FRANCE POUR QUE LE TEST RÉGLEMENTAIRE UTILISE ACTUELLEMENT POUR TESTER LES PNEUS NEUFS, SOIT AUSSI UTILISÉ POUR TESTER LES PNEUS USÉS**

### **UNION EUROPÉENNE : DES ÉVOLUTIONS RÉCENTES !**

Afin de garantir la sécurité du consommateur, **en mars 2019, les institutions européennes ont inscrit le principe d'un test sur pneus usés dans le règlement européen**, dit de sécurité générale des véhicules, qui doit être adopté à l'automne 2019.

Un groupe de travail a été ouvert à l'UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe*) afin de définir les modalités de ces tests, les pneus de référence et les seuils réglementaires qui devront être respectés.

**Michelin soutient la mise en place d'un seuil minimal pour le freinage sur sol mouillé à l'état usé, afin d'assurer aux consommateurs une performance minimale pour l'ensemble des pneus du marché.**

Résistance au roulement et bruit devraient, selon Michelin, continuer à être testés à l'état neuf, car ce sont des performances qui s'améliorent avec l'usure.

En revanche, aujourd'hui, Michelin ne demande pas d'évolution de l'étiquetage (labelling), qui resterait basé sur les pneus neufs.

### **EN QUOI CONSISTE LE TEST ACTUEL SUR PNEUS NEUFS ?**

Pour les pneus neufs, le test de freinage sur sol mouillé mesure la distance nécessaire à la décélération d'un véhicule passant de 80 à 20 km/h sur un revêtement routier standard avec une hauteur d'eau de 1mm. Outre ces spécificités, ce test comporte d'autres paramètres bien précis comme le coefficient de frottement, la température ambiante, etc...

### **POURQUOI MICHELIN SOUTIEN LA PRÉCONISATION DE LA FRANCE POUR QUE CE TEST S'APPLIQUE ÉGALEMENT SUR LES PNEUS USÉS ?**

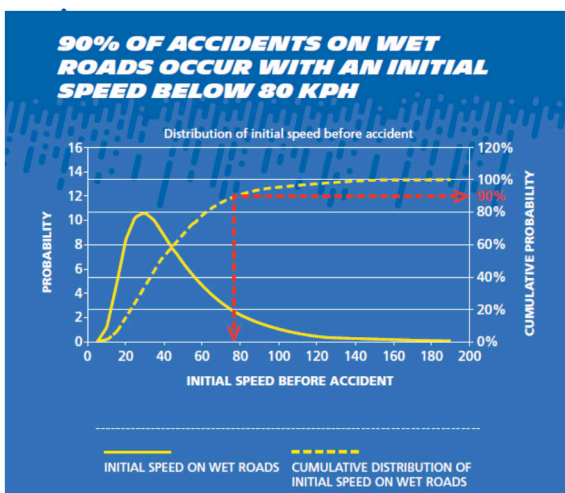
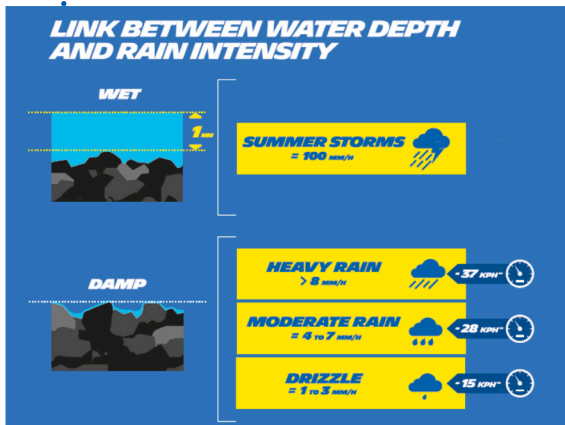
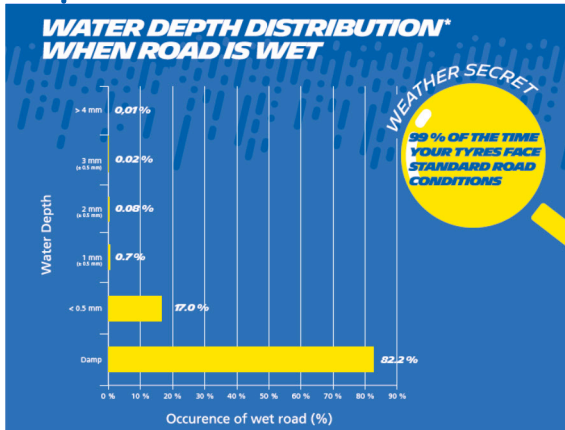
**Il y a deux raisons principales pour lesquelles Michelin considère ce test comme le plus adapté pour mesurer la performance des pneus à l'état usé :**

**1.** Ce test sur sol mouillé est actuellement en vigueur pour définir le seuil de sécurité des pneus neufs dans les règlements et **il est largement reconnu par les experts et professionnels du pneumatique** (fabricants de pneus, distributeurs, associations de consommateurs, prescripteurs, etc.)

**2.** Il répond aux conditions réelles des risques qu'un automobiliste peut rencontrer sur la route :

- > Une vitesse de début de freinage à 80km/h
- > Une hauteur d'eau jusqu'à à 1mm

**LES FAITS NOUS MONTRENT QUE CES DEUX PARAMÈTRES SONT PARFAITEMENT ADAPTÉS POUR TESTER LES PNEUS DANS LES CONDITIONS RÉELLES DE CONDUITE :**



**> CONCERNANT LA HAUTEUR D'EAU**

**1 millimètre** peut sembler faible, et pourtant... En Allemagne par d'exemple, **99% des conditions de conduite se déroulent sur route sèche, humide ou mouillée avec moins d'1 mm d'eau.\***

Par ailleurs, dans les cas de fortes pluies, l'automobiliste réduit drastiquement sa vitesse à cause notamment de la visibilité réduite. La vitesse peut alors descendre de 15 à 40km/h, selon l'intensité des phénomènes orageux.\*\*

\*DWD (Deutscher Wetterdienst) : 66 stations météorologiques en Allemagne sur 278 jours d'enregistrement des données, 2017-2018 [https://opendata.dwd.de/weather/weather\\_reports/road\\_weather\\_stations/](https://opendata.dwd.de/weather/weather_reports/road_weather_stations/)

\*\*Dr Hartz Birgit (BAST), Speed on German highways in heavy rain, 4th International Symposium on Highway Geometric Design, June 2-5 2010, Valencia Spain.

Ces données sont corroborées par une récente étude réalisée par le VUFO (Chaire d'accidentologie de l'université de Dresde), toujours en Allemagne, démontrant que seulement 1 accident de voiture sur 1000 a été causé par de l'aquaplaning :

<https://vufo.de/en/forschung-und-entwicklung/forschungsfeld-reifenfahrbahn/>

**> CONCERNANT LA VITESSE DE 80KM/H**

Les données de Gidas (German In-Depth Accident Study project) indiquent que dans 90% des accidents sur route mouillée, la vitesse à laquelle la voiture roule avant que l'accident ne survienne (par exemple avant le coup de frein ou avant le braquage...) est inférieure à 80km/h\*.

\*GIDAS database : 2010 à 2017, 14 465 accidents, régions de Dresden & Hanovre

Par ailleurs, en Allemagne, environ 65% des accidents se produisent en zone urbaine et seulement 10% sur autoroute\*\*.

\*\*Statistiques ministérielles des accidents en Allemagne 2017

**Cette tendance à l'échelle planétaire va s'amplifier avec notamment le développement exponentiel des grands centres urbains.**

## SÉCURITÉ, ENVIRONNEMENT, POUVOIR D'ACHAT, NOUS AVONS TOUS A GAGNER A PLUS DE TRANSPARENCE

TROIS OBJECTIFS MAJEURS JUSTIFIENT LA DÉMARCHE DE MICHELIN DE PERFORMANCE DANS LA DURÉE :

1

**Améliorer la sécurité des consommateurs en leur fournissant une information pertinente sur la performance de leurs pneus, qu'ils soient neufs ou usés.** L'exigence d'informer le consommateur sur la performance des pneus à l'état usé se justifie d'autant plus que les performances des pneus dans la durée résultent d'un choix du manufacturier, et des investissements qu'il y consacre !

*Michelin investit plus de 600 millions d'euros par an en R&D et emploie plus de 6 000 ingénieurs, pour aider au développement de nouvelles conceptions et de matériaux de haute technologie, au service de la sécurité de ses clients et de l'environnement.*

2

**Améliorer l'empreinte environnementale de toute l'industrie du pneu** avec, en Europe, une économie de production pouvant aller jusqu'à 128 millions de pneus\* par an, ainsi qu'une économie d'émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 6,6 millions de tonnes\*.

3

**Améliorer le pouvoir d'achat des consommateurs** avec un gain pour les automobilistes européens pouvant aller jusqu'à 6,9 milliards d'euros\* par an.

*\*Données issues du rapport Ernst & Young intitulé «Pas de fatalité à l'obsolescence programmée» - Mai 2017.*

### A propos de Michelin :

Michelin a pour ambition d'améliorer la mobilité de ses clients, durablement. Leader dans le secteur de la mobilité, Michelin conçoit, fabrique et distribue les pneumatiques les plus adaptés à leurs besoins et à leurs usages ainsi que des services et des solutions pour améliorer l'efficacité des transports. Michelin propose également des offres qui font vivre à ses clients des moments uniques au cours de leurs voyages et de leurs déplacements. Michelin développe aussi des matériaux de haute technologie destinés à de nombreux domaines. Basé à Clermont-Ferrand, Michelin est présent dans 170 pays, emploie plus de 125.000 personnes et exploite 67 usines de pneumatiques qui ensemble ont produit environ 190 millions de pneus en 2018. ([www.michelin.com](http://www.michelin.com))