

## POUR EN FINIR AVEC LES IDEES REÇUES SUR LE PNEU HIVER

Le 7 février, les chutes de neige ont paralysé la circulation dans toute l'Île de France et dans une bonne partie du pays. En réponse aux images abondamment diffusées d'automobilistes en perte, les représentants des pouvoirs publics et de l'administration ont évoqué des conditions exceptionnelles et, pour y répondre, le déploiement d'importants moyens tels que des opérations de salage ou des mesures d'interdiction de circulation des Poids Lourds. En amont, l'alerte avait été lancée par Météo France quelques jours plus tôt et relayée par un grand nombre de médias.



La question de l'équipement des véhicules et prioritairement des pneumatiques a largement été débattue dans les médias, avec cette interrogation sous-jacente : Est-il utile de rendre obligatoire l'usage des pneus hiver dans des régions où les chutes de neige sont peu fréquentes ?

En réponse, le Syndicat des Professionnels du Pneu souhaite lutter contre certaines idées reçues et apporter son point de vue.

### ► LA BONNE TERMINOLOGIE

*Les pneus hiver héritent fréquemment de la dénomination « pneu neige ».*

Ceci amène à penser que ce type de pneumatique est prioritairement recommandé sur des sols enneigés, ce qui n'est pas le cas. Le pneu hiver possède de meilleures performances sur sol froid (inférieur à environ 7°) car il est conçu pour obtenir des performances supérieures à celles d'un pneu « été » dans des conditions hivernales. Les marquages M+S et 3PMSF caractérisent le pneu hiver.

### ► S'ÉQUIPER DE PNEUS ADAPTÉS À CHAQUE SAISON EST COUTEUX

*S'équiper en pneus hiver (en plus des pneus été) oblige à posséder 2 trains de pneus et à en changer 2 fois par an.*

Les pneus hiver équipent traditionnellement les véhicules circulant dans les « zones blanches », c'est à dire les régions où les routes sont enneigées ou verglacées une partie de l'année.

Mais, rappelons qu'il existe un compromis. Les manufacturiers ont développé des pneumatiques « 4 saisons » ou « toutes saisons » qui permettent de rouler été comme hiver dans d'excellentes conditions et en toute sécurité. Ce type de pneumatiques offre à la fois un comportement proche des pneus été sur chaussée sèche et un grip amélioré sur chaussée mouillée ou légèrement enneigée. Ils bénéficient du marquage M+S ou 3PMSF et sont donc adaptés à une conduite en conditions hivernales.

Ce type de pneumatique est particulièrement conseillé pour les professionnels (taxis, ambulances, etc ...), les « gros rouleurs » et les automobilistes avisés circulant dans des zones géographiques où les conditions climatiques n'imposent pas la monte de pneu hiver, notamment en Île de France. Ils ne représentent aujourd'hui que 5,9% des ventes contre 14,8% de pneus hiver (Source GfK/SPP 2017).

### ► POUR QUELS TYPES DE VÉHICULES ?

*Avec un 4x4 ou un SUV je n'ai pas besoin de pneus hiver*

De nombreux utilisateurs pensent que l'usage de véhicules à 4 roues motrices peut les dispenser d'un équipement hiver. Or les 4x4 et SUV sont des véhicules plus lourds dont le centre de gravité est plus haut. Sur chaussée très

lissante, en particulier en descente, le véhicule peut être entraîné par son poids et être totalement incontrôlable (effet luge). Un équipement hiver performant est donc fortement conseillé.

## ► L'ACCIDENTOLOGIE EN HIVER

### *Sur la neige, les accidents sont plus nombreux*

C'est faux ! Les statistiques indiquent au contraire qu'en hiver, 8% des accidents ont lieu sur sol enneigé ou verglacé, 35% ont lieu sur route mouillée et 57% sur route sèche. On peut logiquement en déduire que de mauvaises conditions météorologiques incitent à une plus grande prudence mais aussi qu'un grand nombre de conducteurs ignorent que le froid dégrade l'adhérence, y compris sur route parfaitement sèche.

## ► FAIRE EVOLUER LA REGLEMENTATION

### *Une réglementation obligeant l'ensemble des automobilistes français à s'équiper en pneu hiver n'est pas envisageable*

C'est vrai ! Les professionnels sont tout à fait d'accord et ne militent pas pour une telle mesure qui s'avèrerait totalement improductive. En effet, il n'est pas envisageable que les 40 millions de véhicules en circulation sur le territoire effectuent leur changement de train de pneus 2 fois par an. Les professionnels seraient dans l'incapacité de répondre à de tels afflux. De plus, il serait nécessaire de stocker continuellement plus de 160 millions de pneus, soit 4 fois le total de pneus vendus dans une année.

## ► LE SALAGE EN QUESTION

### *Le salage des routes est l'unique solution en cas d'épisodes neigeux*

Comme nous avons tous pu le constater, l'efficacité du sel dépend de nombreux paramètres (températures, intensité des chutes de neige, densité du trafic, etc.). Ensuite, la pratique du salage nécessite une gestion des stocks de sel (anticipation) et du matériel de salage (immobilisation de véhicules).

Enfin, il ne faut pas négliger les impacts environnementaux du salage sur l'agriculture, la pisciculture et les nappes phréatiques. Remarquons qu'il y avait eu en 2010, 2 millions de tonnes de sel déversées en France contre 300 000 tonnes en Allemagne et qu'aucun salage n'est effectué en Suède ou en Suisse.

## ► UNE REPONSE MESUREE ET PRAGMATIQUE

### *Les préconisations des professionnels du pneumatique*

En premier lieu, guider et encadrer les pouvoirs de police, des maires et surtout des préfets en matière de circulation routière. Ces derniers doivent être en mesure d'adopter des arrêtés imposant **localement** les équipements adaptés (pneus hiver ou toutes saisons) lorsque les prévisions météo le nécessitent.

Puis, dès l'alerte météo connue, l'obligation de diffuser l'information à distance en utilisant les outils numériques (Internet, GPS, Applications smartphone) en plus des outils classiques (presse locale, panneaux indicateurs, etc.). Les outils de prévisions et de communication actuels permettent d'informer suffisamment tôt et efficacement les automobilistes des risques encourus en cas d'utilisation d'un véhicule mal équipé. Il devient également possible d'anticiper les déplacements en ayant recours à l'auto-partage (avec un véhicule équipé de pneus adéquats).

Ces mesures sont simples et non coercitives, elles n'imposent pas aux automobilistes des dépenses exagérées et inutiles.

Rappelons que nos voisins allemands ont adopté un système équivalent. La loi allemande ne prévoit ni température plancher, ni période fixe au cours de laquelle les pneus hiver sont obligatoires. Les autorités allemandes veulent surtout éviter les risques inhérents à un équipement inadapté aux conditions climatiques, qui

entrave le trafic routier et provoque des accidents. Les automobilistes allemands qui roulent avec des pneus été risquent une amende. Son montant est ensuite graduel en fonction de la gravité : s'ils gênent la circulation, mettent en danger les autres automobilistes ou provoquent un accident.

## A propos du Syndicat des Professionnels du Pneu

*Le syndicat des professionnels du pneu est l'organisation représentative des entreprises assurant la distribution et la commercialisation de pneumatiques en France. L'organisation existe depuis 1929. Elle fédère plus de 1 000 entreprises de distribution spécialisée indépendantes ou affiliées à 8 grands réseaux ou enseignes nationales qui emploient plus de 13000 salariés. Elle accueille également les principales sociétés de manufacture, les grossistes et importateurs de pneumatiques*