



# LE PNEU HIVER

SEPTEMBRE 2016

TRAVAUX  
DE NORMALISATION  
DES PNEUMATIQUES  
POUR LA FRANCE

[www.tnpf.fr](http://www.tnpf.fr)



**BRIDGESTONE**

**Continental**

**GOODYEAR**

**DUNLOP**

**MICHELIN**  
Une meilleure façon d'avancer

**PIRELLI**

---

SEPTEMBRE 2016

# LES MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES

## **TOUJOURS MOBILISÉS POUR LE PNEU HIVER**

Le dernier épisode neigeux du 20 février 2016, a une fois encore entraîné de très fortes perturbations du trafic routier : embouteillages monstres, camions immobilisés sur les routes et des milliers d'automobilistes bloqués, sans parler des coûts de salage et ses conséquences sur l'environnement. En effet, en moyenne 1 million de tonnes de sel sont déversées chaque année sur les routes françaises.

En matière d'équipement, la France est toujours en retard par rapport à ses voisins européens et chaque année, les manufacturiers de pneumatiques, réunis au sein du TNPf (Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France) se mobilisent pour encourager les automobilistes à s'équiper en pneus hiver, mais aussi interpellier les pouvoirs publics. En 2015, suite à plusieurs épisodes neigeux similaires, une Commission gouvernementale a été chargée de formuler des recommandations, mais celles-ci ne sont toujours pas publiées à ce jour.

---

## **LE SCOOP :**

**L'HIVER EST DE RETOUR  
CHAQUE ANNÉE !**

**L'objectif du TNPf est d'éduquer  
les automobilistes aux avantages  
du pneu hiver et d'anticiper  
de possibles conditions hivernales  
périlleuses plutôt que de les subir.**

# LE PNEU HIVER RECONNU PAR UNE RÉGLEMENTATION ENFIN OFFICIELLE

### LÉGISLATEUR ET MANUFACTURIERS SE SONT ACCORDÉS SUR UN TEXTE RÉGLEMENTAIRE

Jusqu'à fin 2011, seul le marquage M + S (Mud & Snow : boue et neige) sur le flanc du pneu était reconnu par la réglementation européenne comme un pneu « neige », mais les performances de ces pneus en conditions hivernales ne faisaient l'objet d'aucun test objectif. Parallèlement, les manufacturiers adhérents de l'ETRTO, leur syndicat européen avaient mis en place un marquage spécifique, le fameux « 3PMSF » (voir page suivante) validé, lui, par un protocole de tests admis par les firmes adhérentes ! Législateur et manufacturiers se sont donc assis à la même table pour s'accorder sur un texte réglementaire. Ainsi, les pneus « hiver » devront satisfaire à un test dorénavant normé et décrit dans les nouvelles réglementations (Reg. N°661/2009 de l'Union Européenne et Reg. N°117/02 pour l'UNECE\*, mis à jour fin 2011).

Chaque catégorie de pneus (C1-tourisme, C2-utilitaire et camionnette, C3-poids lourd), possède son test spécifique bien entendu. En ce qui concerne les utilisateurs, les législations nationales divergent d'un pays à l'autre. En Italie, dans la vallée d'Aoste, les pneus hiver sont obligatoires du 15 octobre au

15 avril, en Finlande, du 1<sup>er</sup> décembre au 28 février, jusqu'au 31 mars en Suède. En Allemagne, depuis décembre 2010, et au Luxembourg, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2012, les automobilistes ont l'obligation de s'équiper en cas de conditions hivernales bien définies. Hors Union Européenne, la Turquie et la Norvège ont également adopté de nouvelles réglementations.

**En revanche, il n'existe en France aucune législation officielle et nationale concernant l'utilisation du pneu hiver.** Seuls des arrêtés, généralement préfectoraux, réglementent l'accès à certaines routes de montagne aux véhicules dotés d'équipements spéciaux (chaînes). Et parfois, le panneau B26 (voir ci-contre) est complété par un panneau (M9) portant la mention « Pneus neige admis ». Mais la décision de vous laisser circuler avec des pneus hiver reste à la discrétion des forces de l'ordre.

Pourtant, les météorologues sont formels : les français habitant au sud-est d'une ligne Bordeaux-Lille subissent les mêmes conditions hivernales que nos voisins d'outre-Rhin. Or, on estime chez nous à 10% les automobilistes qui s'équipent régulièrement, quand ce taux dépasse les 50% dans le reste de l'Europe de l'Est et du Nord.

\*UNECE : Commission Économique pour l'Europe de l'ONU.



## LA GENESE DU PNEU HIVER

Au début des années 1970, le pneu « neige » était un pneu à gros crampons, généralement clouté, et monté uniquement pour rouler sur la neige. Ensuite sont apparus les pneus « contact », une appellation commerciale et technique désignant les pneus hiver et permettant de les différencier des pneus été. Les évolutions techniques successives ont conduit les manufacturiers à développer de nouveaux standards pour les pneus spécialement conçus pour les conditions hivernales (pneus hiver) et dont les tests d'homologation ont été officiellement reconnus par les autorités européennes à la toute fin 2011.

## LE NOUVEAU PNEU HIVER...

*Dorénavant reconnu par une réglementation officielle a subi des tests validés par tous les manufacturiers.*



## LE PANNEAU B26

**Le panneau B26 impose le montage de chaînes à neige. Et pourquoi pas les pneus hiver plus efficaces ? (Voir les propositions du TNPF page 7)**



# 2 LE PNEU HIVER DES ATOUTS INDÉNIABLES POUR VOTRE SÉCURITÉ

3 RAISONS ÉVIDENTES  
DE S'ÉQUIPER EN PNEU HIVER

À 50 KM/H SUR LA NEIGE, UNE VOITURE ÉQUIPÉE  
DE PNEUS HIVER FREINE DEUX FOIS PLUS COURT  
QU'UN MODÈLE ÉQUIPÉ DE PNEUS ÉTÉ.



Adhérence précaire sur le givre, motricité défaillante sur la neige, aquaplaning sur route mouillée : les conditions hivernales nécessitent de disposer d'une monte pneumatique spécifique.

En effet, pour un pneu, l'hiver commence à 7°C car en-dessous de cette température la gomme d'un pneu été durcie et perd de son efficacité.

En hiver, les distances de freinage peuvent être ainsi multipliées par 8 !

La propriété d'élasticité de la gomme d'un pneu hiver est décalée vers les températures froides. Le mélange de gomme qui le compose reste alors souple aux basses températures. Cette modification garantit au pneu hiver une meilleure adhérence en conditions hivernales, au démarrage, au roulage et au freinage. Par ailleurs, avec cinq fois plus de lamelles qu'un pneu été, le pneu hiver est pourvu de véritables crampons sur la neige tassée. Les rainures plus larges et plus profondes permettent, elles, l'évacuation plus rapide de l'eau, de la boue et de la neige fondue.

Ainsi, à 50 km/h sur la neige, la distance de freinage est de 24 mètres pour un véhicule équipé de pneus hiver et de 48 mètres pour un véhicule équipé de pneus été\*. Enfin, antiblocage de freins, antidérapage et antipatinage sont réglés avec une fine précision pour un certain niveau d'adhérence des pneus. Ils fonctionnent mieux l'hiver avec des pneus hiver et l'été avec des pneus été. Il faut bien entendu équiper les quatre roues afin de ne pas perturber les systèmes électroniques et assurer tenue de route et sécurité.

Au printemps, au-dessus de 7°C, il est en revanche préférable de remonter les pneus été pour éviter que les gommages hiver, plus tendres, ne s'usent. Les pneus hiver sont à stocker à plat et à l'abri de la lumière. Ils resserviront pour au moins trois hivers supplémentaires.

\*Test réalisé en 2007 pour Michelin par un organisme indépendant sur pneu 195/65R15.



## QUE SIGNIFIE LE LOGO 3PMSF ?

Ce logo s'impose sur la nouvelle génération de pneus hiver ; « 3PMSF » signifie « 3 Peaks Mountain Snow Flake » = montagne à trois pics entourant un flocon de neige. Ce logo gravé sur les flancs des pneus hiver justifie que le pneu a subi des tests indépendants et a été homologué comme pneu hiver.

C'est ce logo, déjà validé dans la réglementation européenne, que le TNPF propose de faire reconnaître rapidement dans le Code de la route français (voir les propositions du TNPF, p.7).

**Par rapport à un pneu été, le pneu hiver procure une sécurité accrue (freinage, tenue de route en virage...) tout en garantissant la mobilité dans des conditions hivernales.**

# 3 LE PNEU HIVER

## UNE CONTRIBUTION INDIRECTE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

**3 RAISONS ÉVIDENTES DE S'ÉQUIPER EN PNEU HIVER**



CHAQUE ANNÉE, ENTRE 800 000 ET 1,5 MILLION DE TONNES DE SEL SONT RÉPANDUES SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER.

Pour répondre aux besoins de se déplacer et transporter en toute sécurité, les gestionnaires des réseaux routiers ont recours à des traitements préventifs et/ou curatifs :

les fondants routiers. Ces derniers permettent en effet de descendre le point de congélation de l'eau pour éviter la formation de verglas ou faire fondre le verglas présent. Le fondant routier le plus utilisé en Europe, et en France, est le chlorure de sodium, le sel en somme, car il n'est pas cher et efficace : il fait baisser le point de congélation de l'eau de 0° à -8°C.

Ainsi, chaque année, 800 000 à 1,5 million de tonnes de sel sont répandues sur l'ensemble du réseau routier\* (national, départemental et communal). Or, tout au long de son cycle de vie (extraction, transport, stockage, épandage...), on estime déjà entre 40 000 et 70 000 tonnes les pertes alors que la totalité des tonnages épandus

se retrouveront eux aussi dans l'environnement. Les impacts des fondants routiers provoquent des perturbations à long terme sur l'ensemble des écosystèmes terrestres, sur les espèces (faune et flore), sur leurs milieux (aquatiques et terrestres) et leurs chaînes alimentaires respectives\*\*.

L'une des pistes d'action pour réduire l'impact écologique des fondants routiers est d'arriver à une utilisation plus raisonnée et mieux maîtrisée.

Or, comment diminuer l'épandage du sel tout en permettant la mobilité ? Le TNPF propose la généralisation du pneu hiver, grâce auquel les automobilistes contribueront de fait à la diminution de la demande en intervention de la part des gestionnaires des réseaux routiers et autoroutiers.

\*source : MEDDE la viabilité hivernale en chiffres.

\*\*source : SETRA impact des fondants routiers sur l'environnement. Note d'information. Mars 2011.

### UN IMPACT FINANCIER NON NÉGLIGEABLE\*

Les conditions météorologiques particulières de l'hiver entraînent la mise en place d'un dispositif spécifique de circulation, appelé viabilité hivernale, reconduit en France entre le 15 novembre et le 15 mars, et très coûteux pour la collectivité. Une tonne de sel coûte entre 50 et 100 euros.

Un engin spécial de déneigement peut valoir jusqu'à 400 000 euros. Et chaque hiver en France, ce sont près de 2 000 camions et 10 000 agents mobilisables 24h/24 qui veillent à assurer notre mobilité.

**L'usage généralisé du pneu hiver, c'est à terme moins de sel déversé dans l'environnement.**

## EN RÉSUMÉ, LE TNPf DÉMONTRE L'INTÉRÊT DU PNEU HIVER



### VOUS POUVEZ LUI FAIRE CONFIANCE

Il respecte un texte réglementaire dorénavant reconnu officiellement par l'Union Européenne. D'autres pays comme l'Allemagne, le Luxembourg, la Turquie et la Norvège ont déjà adopté des réglementations sur l'utilisation des pneus hiver.



### EN HIVER, IL EST LE GARANT DE VOTRE SÉCURITÉ

Un niveau optimal de freinage et de motricité.  
Une tenue de route maîtrisée.



### IL CONTRIBUE À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Son utilisation permettra à terme de limiter le salage des routes et ses impacts sur l'environnement.

Vidéos et informations complémentaires concernant le pneu hiver sur le site : [www.tnpf.fr/pneu-hiver/pneu-hiver.php](http://www.tnpf.fr/pneu-hiver/pneu-hiver.php)



## UN CADRE RÉGLEMENTAIRE ? LES TROIS PROPOSITIONS DU TNPf



### OFFICIALISATION DU MARQUAGE « 3PMSF »

Le logo « 3PMSF », gravé sur le flanc du pneumatique, est dorénavant reconnu comme le logo officiel désignant le pneu hiver, puisque les procédures d'homologation ont été validées et figées par les autorités européennes.



### LE « 3PMSF » ASSOCIÉ AU PANNEAU B26

Le logo « 3PMSF » est officiellement reconnu par le Code de la route français dans le cadre de l'alignement avec la réglementation européenne\*. Le pneu hiver est ainsi intégré à la liste des équipements spéciaux évoqués par le panneau B26 et donc reconnu par les forces de l'ordre. Un macaron reconnu officiellement pourrait être apposé sur les véhicules équipés.



Le panneau B26



### UN NOUVEAU CADRE LÉGISLATIF\*\*

L'État définit un cadre législatif qui oblige un véhicule à moteur (catégorie M1) circulant sur les voies publiques à s'équiper de pneus hiver (3PMSF) sur toutes les roues du véhicule en cas de conditions météorologiques hivernales (verglas, neige tassée, neige fondante, plaques de glace ou de givre).

\* Règlement (UE) n° 458/11 du 12 mai 2011.

\*\* Dans une première étape, cette réglementation concerne l'équipement des véhicules de tourisme. Dans une seconde étape, elle sera étendue aux véhicules lourds (catégories M2/M3, N2/N3) avec des pneus hiver montés sur au moins un des essieux moteur.



Le macaron proposé par le TNPf

---

# À PROPOS

## DU TNPf

### Les manufacturiers de pneumatiques

sont réunis au sein d'une Association Technique Européenne : l'ETRTO (*European Tyre and Rim Technical Organisation - Organisation Technique Européenne du Pneu et de la Jante*).

L'activité principale de cette association a consisté à créer, puis à faire évoluer un système normatif adapté aux différentes gammes de pneumatiques développées pour les catégories de véhicules présentes sur le marché européen. Ces standards pneumatiques garantissent à l'utilisateur, pour une dimension donnée, une interchangeabilité entre les différentes marques.

Les spécificités des différents pays (infrastructure routière, conditions climatiques, protection environnementale...) ont conduit à la création d'associations nationales regroupant les manufacturiers présents sur ce marché territorial.

Ainsi les sociétés **Bridgestone, Continental, Goodyear Dunlop, Michelin, Pirelli sont adhérentes**, en France, du **TNPf** (Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France). L'association est garante des bonnes pratiques de la profession.

---

### Ses principales missions :

- Veiller à l'application correcte des standards techniques et des recommandations d'usage.
- Adapter les recommandations d'utilisation, d'entretien des pneumatiques aux conditions spécifiques du marché national.
- Identifier les besoins, les attentes du marché (évolutions, nouveaux concepts...) et les communiquer à l'Association Technique Européenne (ETRTO) pour intégration dans les futures évolutions des standards.
- Proposer, éventuellement, des adaptations de la réglementation pour prendre en compte les évolutions et progrès techniques du pneumatique.
- Communiquer aux usagers (consommateurs ou professionnels) toutes informations et conseils qui permettront d'utiliser les pneumatiques en toute sécurité.