



**Le pneu hiver,
la garantie d'une meilleure sécurité
en dessous de 7°C**

Dossier de presse
Septembre 2007

Contact Presse : Lowe Stratéus

Delphine Lacroix de Peretti

01.40.41.54.94

delphine.lacroix-de-peretti@lowestratus.com



SOMMAIRE

A. Le pneu hiver, pour quoi faire ?

1. La garantie d'une meilleure sécurité
2. Une cible particulièrement concernée : les professionnels de la route
3. Un retard en France à rattraper
4. Les autres atouts du pneu hiver

B. Conduire en hiver

1. Respecter les règles de sécurité
2. Faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels

C. Une campagne de sensibilisation auprès du grand public et des professionnels

1. Lancement d'un site Internet : www.pneuhiver.fr
2. Diffusion d'un leaflet d'information
3. Publication d'un livre blanc
4. Une campagne pour soutenir les objectifs en matière de sécurité routière

Annexe : Fiche d'identité Les Professionnels du Pneu



L'hiver, les risques routiers sont multipliés par six. Il est donc essentiel d'adopter les bons équipements et d'adapter son comportement au volant pendant cette période de l'année.

Directement responsable dans 9 % des accidents mortels sur autoroute, le pneumatique joue un rôle central dans la sécurité au volant. Seul élément de liaison entre l'automobile et la route, il assure, à travers une surface de contact réduite, une action fondamentale pour le comportement du véhicule : le pneu est garant de la bonne tenue de route et du bon freinage du véhicule.

Le choix des pneus est donc un élément primordial de sécurité, particulièrement en hiver.

A. Le pneu hiver, pour quoi faire ?

1. La garantie d'une meilleure sécurité

Une technologie unique efficace dès 7°C

Lorsque la température descend en dessous de 7°C et sur un sol à faible adhérence, les pneus d'été – même neufs – ont des performances moindres. L'hiver, il est bon d'équiper son véhicule de pneus hiver.

Des caractéristiques inégalées

- **Le pneu hiver, c'est 20 % de sécurité en plus** en terme de freinage¹. Il maximise **l'adhérence, le contrôle et le freinage** dès que la température passe sous la barre des 7°C. Les pneus hiver conservent le maximum de leurs capacités par temps froid.
Ainsi, entre les mois d'octobre et avril, ils garantissent, par rapport aux pneus été, des distances de freinage réduites et une meilleure adhérence, même sur sol sec.
- Ils sont **performants** : grâce à cinq fois plus de lamelles qu'un pneu été, le grip du pneu hiver est optimisé.
- Ils assurent la **sécurité** du véhicule : froid, intempéries, sol mouillé, verglacé ou enneigé sont des risques auxquels le pneu hiver fait face de manière efficace.
- Ils optimisent la **puissance** en permettant une meilleure motricité des « véhicules coupleux » (SUV, diesels puissants).

¹ Par rapport à un pneu été, lors de tests de freinage sur neige à 50 km/h.

Une composition spéciale

La gomme qui compose la bande de roulement a des propriétés qui dépendent de la température. Un pneu été est optimisé pour des températures supérieures à 7 C. En dessous de ce seuil, la gomme de la bande de roulement durcit (comme du chewing-gum qui devient dur au froid), ce qui entraîne une baisse des performances. La propriété d'élasticité de la gomme d'un pneu hiver est décalée vers les basses températures. Le caoutchouc qui le compose reste alors souple même à de basses températures. Cette modification garantit au pneu hiver une meilleure adhérence en conditions hivernales.

L'installation de quatre pneus hiver est nécessaire pour assurer la sécurité. N'équiper que ses roues motrices améliore les performances au démarrage mais pas en virage ni en freinage. Avec seulement deux pneus hiver en traction avant, le véhicule part plus facilement en tête-à-queue tandis qu'en propulsion le phénomène inverse se produit.

Une distance de freinage améliorée

Il faut savoir qu'à 0 C et à partir de 90 km/h, **la distance moyenne de freinage sur chaussée mouillée d'un pneu hiver – par rapport à un pneu été – est plus courte d'au moins 10 %.**

Des caractéristiques technologiques spécifiques :

- le durcissement de la gomme intervient à des températures plus basses ;
- les lamelles jouent le rôle de crampon sur les surfaces glissantes ;
- les rainures larges et profondes de la bande de roulement permettent une évacuation ultrarapide de la boue ou de la neige ;
- « l'effet crémaillère » rompt la neige et accroche sur celle-ci ;
- « l'effet griffe » maximise l'adhérence ;
- le risque d'aquaplaning est réduit ;
- la distance de freinage est plus courte.

2. Une cible particulièrement concernée : les professionnels de la route

Trop souvent sous-estimé, le risque routier est un risque professionnel majeur. C'est **la première cause de décès par accident au travail : 55 % des accidents mortels du travail** des salariés du régime général sont des accidents de la route. Salariés d'entreprise, agriculteurs, agents de collectivité territoriale, employés d'établissement de soins... quels que soient son statut et son secteur d'activité, chaque actif doit prendre conscience que le risque routier est un risque professionnel à part entière. Cette cible est donc tout particulièrement concernée par le bon équipement de son véhicule et notamment des pneumatiques.

3. Un retard en France à rattraper

Contrairement aux idées reçues, le climat français n'est pas si doux qu'il en a l'air ! Résultat : chaque région de France passe une partie de l'année sous la barre des 7 C. **Or, seuls 7 % des pneus tourisme vendus en France sont des pneus hiver, alors que la moyenne européenne est de 25 %**, et que ce taux dépasse 50 % en Allemagne, en Autriche, en Suisse et dans les pays nordiques.

En effet, alors qu'en hiver **1/3 des accidents surviennent sur chaussée glissante**, les études montrent que les Français connaissent mal les avantages du pneu hiver en termes de sécurité.

85 % des automobilistes ont conscience que la conduite en conditions hivernales induit un risque important (dont un phénomène d'anxiété). Pourtant, **75 % déclarent ne pas connaître les éléments qui renforcent leur sécurité** par temps froid.

(Étude IPSOS 2005, réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 1 945 Français de 18 ans et plus)

4. Les autres atouts du pneu hiver

Un surcoût raisonnable

L'adoption de pneus hiver représente un surcoût de pneumatique variable selon le kilométrage parcouru chaque année et le temps de conservation du véhicule équipé. Ce surcoût en fonction de l'utilisation est calculable sur le site Internet : www.pneuhiver.fr.

Le coût kilométrique d'un pneu hiver est proche de celui d'un pneu été, mais avec la sécurité en plus !

Une participation au développement durable

Les émissions polluantes et de CO₂ émises par les véhicules sont liées à la consommation de carburant : un plein de carburant sur cinq est consommé par la seule résistance au roulement des pneus. La pollution est ainsi accentuée lors d'une mauvaise adaptation du pneu : sous-gonflage, utilisation de pneus à forte résistance au roulement.

Or, il serait possible de réduire les émissions de CO₂ – 1,6 million de tonnes chaque année – avec une meilleure utilisation des pneumatiques : surveillance de la pression de gonflage et adoption de pneus à plus faible résistance au roulement.

Le pneu hiver est à ce titre un « pneu écologique », c'est-à-dire qu'il concourt au développement durable en abaissant autant que possible cette résistance au roulement. Grâce à sa gomme à base de silice, ce pneu permet en effet d'économiser jusqu'à 3% de carburant.

B. Conduire en hiver

Avec **six fois plus de risques d'avoir un accident en hiver**, il est aussi essentiel que les comportements au volant changent.

1. Respecter les règles de sécurité

Vitesse et sécurité

Les pneus hiver apportent davantage de sécurité, il ne faut pas pour autant oublier les règles indispensables en cas d'intempéries : réduire son allure, augmenter ses distances de sécurité et allumer ses feux.

Freiner sur la neige

Avec ABS : le système ABS permet d'éviter le blocage des roues en cas de freinage brusque, inutile donc de pomper sur les freins. Il faut appuyer à fond, quitte à ressentir une vibration dans la pédale de frein. L'efficacité du système de freinage dépend pour beaucoup de la qualité des pneus.

Sans ABS : il ne faut pas freiner brusquement mais progressivement. En cas d'urgence, d'abord lâcher l'accélérateur et ensuite freiner par à-coups. Il convient surtout de garder le véhicule sur une trajectoire droite. Attention : des coups trop rapides bloquent les roues, des coups trop lents allongent inutilement la distance de freinage.

Sur un axe bloqué ou en approche d'un obstacle

- Il vaut mieux renoncer à poursuivre son voyage et s'arrêter dans un lieu plus hospitalier et proche.
- Il convient de faciliter le passage des engins de déneigement et de services, notamment ne pas s'arrêter sur les bandes d'arrêt d'urgence.
- En cas d'immobilisation, il ne faut pas abandonner son véhicule.
- L'automobiliste doit attendre les instructions des forces de l'ordre ou des secours qui le prendront en charge.

2. Faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels

La pression des pneus

En France, **50 % des voitures ont au moins un pneu dangereusement sous-gonflé**. Or, nous savons que le pneu est garant de la bonne tenue de route et du bon freinage du véhicule. Pire, un pneu dégonflé s'échauffe et peut éclater, notamment si le véhicule est fortement chargé et la vitesse élevée (notamment au moment des départs en vacances). Un pneu se dégonfle naturellement, jusqu'à 70 g par mois. Même s'il est possible de réduire ce phénomène de dégonflage naturel par le choix des pneus (avec des gommages intérieurs plus étanches), on ne peut pas échapper à la nécessité de vérifier régulièrement la pression de ses pneus. Il est donc indispensable d'effectuer **la vérification de la pression de ses pneus une fois par mois**.

La vérification moyenne actuelle est d'environ une fois par an ! L'adoption systématique de pneus hiver pendant cette saison, permettrait de multiplier, de façon logique, ce chiffre par deux.

Le regonflage régulier permet de lutter activement contre l'insécurité routière : le sous-gonflage est en effet un facteur aggravant dans des situations de difficulté de maîtrise du véhicule (vitesse excessive, adhérence réduite, etc.). Il permet également une diminution de la consommation de carburant et donc une diminution de la pollution.

Les autres points à contrôler :

- l'éclairage (changement des ampoules par paire) ;
- la batterie ;
- les niveaux d'eau, du liquide lave-glace et d'huile ;
- la protection antigel du circuit de refroidissement (l'eau rajoutée l'été fait remonter le point de congélation du liquide l'hiver) ;
- les essuie-glaces (la chaleur de l'été les ayant abîmés).

C. Une campagne de sensibilisation auprès du grand public et des professionnels

1. Lancement d'un site Internet : www.pneuhiver.fr

Une campagne de sensibilisation et d'information est lancée auprès du grand public et des professionnels notamment *via* la mise en ligne d'un site pédagogique et pratique, exclusivement consacré aux pneus hiver. Le site relaie le message central de cette communication : « En dessous de 7 C, il faut équiper son véhicule de pneus hiver pour une meilleure sécurité. »

Divisé en trois rubriques phares, le site est une mine d'informations pour ceux qui s'intéressent à leur sécurité sur la route :

- rouler en hiver : les clés pour optimiser sa conduite dès qu'il commence à faire froid, comme des données pratiques sur les distances de freinage ;
- choisir ses pneus : toute l'information sur le choix du bon équipement en fonction de son véhicule et la présence d'un moteur de recherche pour trouver le revendeur le plus proche de chez soi ;
- garantir sa sécurité : les conseils de prudence et la réglementation en vigueur.

Des quiz sont disséminés sur le site pour une visite plus interactive. Une carte de France illustre les températures moyennes sur le territoire en hiver et les zones les plus froides.



Un test pour évaluer les distances de freinage en fonction des conditions météo permet une meilleure compréhension de l'efficacité des pneus hiver. Une calculatrice permet d'évaluer le coût économique de cet équipement.

Tous ces modules sont téléchargeables pour pouvoir être placés sur des sites ou blogs qui seraient intéressés par l'information.

www.pneuhiver.fr est le premier et le plus complet des sites d'information dédiés aux pneus hiver. Il est réalisé par le syndicat Les Professionnels du Pneu en partenariat avec l'ensemble de leurs adhérents.

2. Diffusion d'un leaflet d'information

Un leaflet d'information sera disponible auprès du grand public dans le réseau des Professionnels du Pneu. Il est édité à 200 000 exemplaires et rappelle les arguments de sécurité liés à l'usage des pneus hiver.

Le réseau est structuré autour de sept enseignes représentant environ 1 750 points de vente répartis sur le territoire français (environ 200 points de vente sont des négociants indépendants), avec, pour certaines d'entre elles, des implantations dans d'autres pays d'Europe. Ces enseignes sont Euromaster, Eurotyre, G6 (Côté Route et Profil Plus), First Stop/Metifiot, Point S, SiliGom, Vulco.

3. Publication d'un livre blanc

Un livre blanc sera diffusé auprès des professionnels au moment de la campagne pour rappeler à chacun les engagements en matière d'information et de communication sur le pneu hiver. Il comprend des informations techniques et pratiques.

4. Une campagne pour soutenir les objectifs en matière de sécurité routière

Cette campagne d'information trouve sa place dans les ambitions affichées par l'Union européenne et le ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durable pour la sécurité routière. Pour atteindre les objectifs, ils s'engagent dans des domaines tels que le comportement au volant, le véhicule et son équipement, le permis de conduire, les infrastructures, etc.



Il est vrai que les situations varient d'un pays à l'autre et qu'il est difficile de faire des comparaisons tant les situations des pays européens divergent, par le nombre d'habitants, la densité de population, la géographie, les infrastructures routières, le parc automobile, l'équipement des véhicules ou le mode de calcul des victimes.

En outre, la réglementation varie selon les pays. Si l'on prend le cas des pneumatiques, dans la plupart des pays, il est obligatoire de disposer de chaînes et de les monter en cas de signalisation routière. L'Allemagne va plus loin, en exigeant l'équipement adéquat en fonction de l'état des routes et les sanctions interviennent en cas d'obstruction à la circulation liée à un mauvais équipement.

Ainsi, si la moyenne européenne d'équipement en pneus hiver est de 25 %, en Allemagne, en Suisse et en Autriche ce taux atteint 50 % alors qu'il est de seulement 7 % en France.

Des tentatives d'harmonisation sont en cours, visant notamment à instaurer des définitions qui soient les mêmes dans l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Les études montrent qu'actuellement la **France est en tout cas le pays le moins bien équipé en termes de pneumatiques hiver** parmi les pays d'Europe. La France se doit donc de sensibiliser les usages sur cet atout majeur pour la sécurité routière.



Fiche d'identité

Les Professionnels du Pneu : www.lesprofessionnelsdupneu.com

Le syndicat, Les Professionnels du Pneu, présidé par Yann Blard, regroupe les négociants spécialistes du pneu, assurant la distribution de plus de 40 % des pneus tourisme et camionnette, et pratiquement la totalité des pneus à caractère professionnel : poids lourd, génie civil, manutention et agricole.

La profession de négociant spécialiste est désormais très structurée autour de sept enseignes représentant environ 1 750 points de vente répartis sur le territoire français (environ 200 points de vente sont des négociants indépendants), avec, pour certaines d'entre elles, des implantations dans d'autres pays d'Europe. Ces enseignes sont Euromaster, Eurotyre, G6 (Côté Route et Profil Plus), First Stop/Metifiot, Point S, SiliGom, Vulco.

Le professionnalisme de ces entreprises s'appuie sur le fait qu'elles sont capables de traiter le pneumatique sous tous ses aspects, des plus petits pneus tourisme aux plus gros pneus génie civil. Par ailleurs, les négociants spécialistes apportent des services annexes non négligeables tels que le dépannage pour les véhicules des entreprises de transport et de travaux publics ou le suivi de parcs. L'expérience des négociants spécialistes adhérents des Professionnels du Pneu lui permet de répondre aux attentes les plus légitimes des clients particuliers ou professionnels.