

## PNEU HIVER

Le Pneumatique N°114

p.58

Intéressante séance d'information « pneu hiver » organisée par le TNPF, association française de normalisation regroupant Bridgestone, Continental, Goodyear-Dunlop, Kleber, Michelin et Pirelli. Son Président, Jean-Jacques ALMON, a fait le point sur la norme de qualité pneu hiver mise au point par les manufacturiers, la 3PMSF, dont le logo « 3 pics et flocon de neige » est déjà apposé sur certains pneus. Obtenue après homologation des performances suivant le test 661/2009, la 3PMSF deviendra obligatoire à partir de novembre 2012. Bien plus réaliste et crédible que la mention M+S classique, simple déclaration du manufacturier, la 3PMSF devrait apporter au pneu hiver la même rigueur technique que le label européen au pneu été. D'où la demande implicite du TNPF de revoir la législation sur la circulation hivernale et de considérer les pneus 3PMSF comme un équipement hivernal au même titre que les chaînes.



## Une vraie réglementation pour le pneu hiver

Et pour valider sa requête par des faits concrets, le TNPF avait loué la plus longue piste de ski indoor du monde, celle du Snow Hall d'Amnéville, près de Metz. Des pentes à 12 %, 90 m de dénivelé, 620 m de long et 35 de large, une température du sol entre moins 2 et moins 6°C, il y avait de quoi comparer deux voitures en pneus été et deux identiques chaussées d'

hiver 3PMSF. Démonstration convaincante, la Peugeot 3008 été ne grimpait la pente neigeuse qu'une fois prise en remorque par la même 3008 en pneus hiver ! Un signe fort en direction des pouvoirs publics... Le TNPF ? « C'est la voix des fabricants de pneus en France », résume son Président, **Jean-Jacques ALMON**. Cette discrète association loi de 1901 - Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France -





Une démonstration intelligente et réussie sur la neige glacée du Snow Hall d'Annéville grâce au TNPF et à l'ensemble des manufacturiers.

rassemble les techniciens des plus grands manufacturiers européens présents en France et on nous l'envie. Si les commerciaux des grands « manufs » se déchirent tant et plus toute l'année, les techniciens ont su faire la paix et travailler ensemble pour le bien de tous. Ce « havre de paix » où l'on discute calmement de technologie et de réglementation, seule la France est parvenue à le faire vivre, d'où l'envie des pays qui ne parviennent pas à laisser les couteaux aux vestiaires et sont donc privés de cet outil. Ne parler que de technique - donc de sécurité et de qualité - renforce l'action des manufacturiers. Parler d'une seule voix encore plus, et comme les suggestions du TNPF sont « coulées dans le bronze » puisque reprises au plan européen par l'ETRTO, son autorité est grande.

exemple de faits « qui fâchent » et qu'il faut dire sans faire d'éclat, presque en s'excusant ? « *En France on consomme chaque année 2 millions de tonnes de sel de déneigement, contre 300.000 tonnes en Allemagne au climat autrement rude* ». Une politique réaliste de pneu hiver en France aurait les meilleures retombées écologiques sur le réseau routier et plus encore sur l'environnement. Ainsi sans réclamer de réglementation contraignante - comme en Allemagne, Autriche, ou Pays Scandinaves - le TNPF a recommandé des solutions minimales efficaces et spécifiquement adaptées à la situation en France.

Préconisations des manufacturiers pour l'hiver :

- La réglementation identifie le pneu hiver



J-J Almon, à gauche, et Yann Blard, ci-dessus, dans le TGV spécial décoré de sigles 3PMSF accrochés aux sièges.

On le constate tous les jours avec le « serpent de mer » des équivalences pneus-jantes, les recommandations techniques du TNPF deviennent un jour ou l'autre des réglementations.

### Pour une politique routière hivernale efficace

On l'a encore vu l'hiver dernier (panique du 8/12/10), en France « *La politique actuelle de sécurité routière ne prend pas en compte les conditions hivernales* », constate **Jean-Jacques ALMON**. « *Et sans cadre réglementaire, l'industrie du pneumatique ne peut difficilement anticiper les besoins du marché* ». D'où la position délicate du TNPF qui doit se contenter de « recommander » gentiment des solutions techniques pour ne pas avoir à les imposer à des pouvoirs publics défaillants mais vigilants quant à leurs prérogatives. Un

par le logo 3PMSF (3 pics mountain snow flake, sigle initialement développé aux Etats-Unis d'où son nom) montagne à 3 pics avec flocon de neige.

- En conséquence, le pneu marqué 3PMSF est considéré comme « équipement hivernal spécial » pour les catégories C1 (tourisme) et C2 (camionnettes). Très important : il est reconnu par le fameux panneau bleu B26.

- Un arrêté interministériel (ou un décret) profite de ce progrès technologique pour changer les pouvoirs des maires et préfets. Par exemple en prévoyant l'adoption d'arrêtés imposant localement les équipements spéciaux dès l'alerte météo plutôt, comme actuellement, que d'interdire la circulation après la chute de neige ! Il serait aussi fait obligation de diffuser l'information à partir des NTIC (nouvelles techniques de l'information et de la communication) en plus des outils classiques (presse locale, panneaux indicateurs) ↘

Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France  
www.tnfp.fr

Les Manufacturiers vous présentent

le pneu hiver 3PMSF

UNE DES SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE GESTION DU TRAFIC ROUTIER EN HIVER

BRIDGESTONE  
Continental  
DUNLOP  
GOODYEAR  
Kleber  
MICHELIN  
PIRELLI



## De vrais pneus hiver

Dans tous les cas, le marquage 3PMSF, décrit depuis mai 2011, sera une réalité réglementaire européenne dès le 1<sup>er</sup> novembre 2012. Sans attendre, les grands manufacturiers apposent déjà sur les flancs des pneus hiver ayant passé les tests avec succès les « 3 pics et le flocon ». D'où une certaine confusion avec la marque classique M+S, obligatoire depuis 1992 pour tous les pneus pouvant rouler en conditions hivernales.

- « Le pneu marqué » M+S, cloutable ou non, est considéré par la réglementation UE comme un « pneu neige ». Attention : ce marquage est basé sur une simple déclaration du manufacturier, il n'existe pas de test de validation.

- Le pneu marqué M+S accompagné du logo 3PMSF est reconnu comme pneu « severe snow ». En Europe, les manufacturiers préfèrent utiliser le terme « pneus hiver ».

On est passé du M+S « neige » au 3PMSF « hiver », la différence est de taille car le « 3 pics » n'est attribué qu'à l'issue d'un processus d'homologation. Il impose de montrer un PV de test décrit par le règlement n°661/2009 pour l'UE et n°117-02 pour l'UNECE (monde). Il existe un test spécifique à chaque catégorie, C1, C2 et C3.

- Le pneu ICE ou « hiver nordique » est adapté à la glace et à la neige tassée. Vu la météo des pays nordiques, l'organisation des manufacturiers pour les pays scandinaves (STRO) publie des listes officielles de pneus « hiver nordique ». Cette excellente solution n'est malheureusement pas applicable aux M+S et 3PMSF, beaucoup trop nombreux !

- Le pneu clouté est réservé à la glace, son usage est encore autorisé dans certains pays (et même en France). Les manufacturiers font remarquer que les pneus homologués 3PMSF offrent désormais d'excellents performances sur le verglas et la glace, sans limitation de vitesse pour le véhicule.

Concernant les véhicules chaussés de 3PMSF, le TNP se pose la question de savoir si un marquage du véhicule, arrière ou avant (vignette amovible sur le pare-brise) ne serait pas inutile pour signaler qu'il peut emprunter une route protégée par un panneau B26.

Quant aux chaînes et « chaussettes », si le TNP confirme leur très grande efficacité sur neige et verglas, il reconnaît aussi leur caractère temporaire et les problèmes - montage, démontage, vie limitée, etc - qui les rendent moins pratiques qu'il n'y paraît.

## Démarrer, rouler, s'arrêter

Toute l'argumentation des manufacturiers repose finalement sur le niveau élevé de performance fourni par les pneus hiver 3PMSF. La principale différence d'avec le pneu été réside dans sa gomme qui reste efficace en dessous de 7°C. **Jean-Jacques ALMON** s'explique sur cette limite : « *En fait elle correspond à une température au sol de 4°C, mais comme les véhicules modernes sont pourvus de thermomètres donnant des températures « air », il était plus simple d'annoncer*



**CQFD : la 3008 « hiver » grimpe sans problème, celle chaussée de pneus été ne fait que quelques mètres et s'arrête, l'ESP ne peut rien contre le patinage des roues motrices.**

7°C, correspondance d'un 4° au sol que personne ne saurait mesurer ». Démonstration simple des qualités des thermogommes amenées par Conti à Amnéville, avec deux petits disques de gomme posés sur la neige très froide (environ moins 5°C) : l'été devenait dur comme du bois, l'hiver restait souple.

Reste que la vraie démonstration de l'efficacité des pneus 3PMSF consistait à comparer les performances de Peugeot 3008 et Renault Clio équipées hiver face aux même véhicules en pneus été. Pas de triche possible, chaque manufacturier avait apporté ses pro-

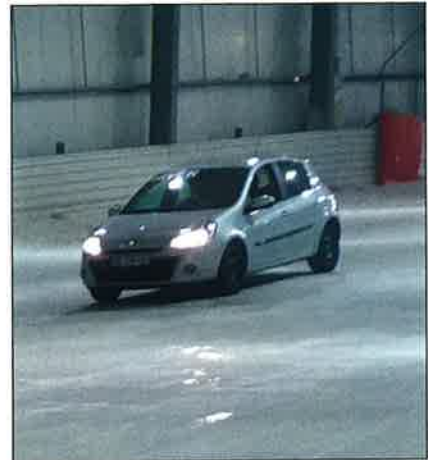
duits, couples été-hiver de mêmes dimensions achetés dans le commerce : les essais ont été réalisés avec des Conti, la première démo avec des Goodyear, la seconde - après consultation impromptu des invités - des Pirelli. La définition réglementaire des 3PMSF impose que pour démarrer, rouler, arrêter, les performances hiver doivent être supérieures aux mélanges été et atteindre un certain niveau d'efficacité. Selon **Jean-Jacques ALMON**, comme pour la future triple étiquette été, « *Tout ceci n'est qu'un début. Il n'est pas interdit de penser que ces minima*

pourront être relevés au fil des années ». L'obtention du logo 3 Pics plus difficile, le client hiver ne s'en plaindra pas, à condition que les prix restent sages... en dépit de produits de bases toujours plus coûteux parce que plus performants.

## La preuve par le remorquage

Concrètement, les procédures prévoyaient pour les deux voitures un démarrage en côte, un stop and go en côte, un freinage





La 3008 « hiver » n'a pas de problème pour tirer en haut de la pente enneigée la 3008 « été » qui ne peut rien faire seule (ci-dessous). Pour remonter la Clio « été », la « hiver » doit la placer à l'envers ! Au freinage, les pneus hiver sont encore performants mais la neige profonde met tout le monde KO.



en descente, à 40 km/h. Pour plus de rigueur on doublait chaque essai en changeant de ligne, en permutant aussi le conducteur. Conclusion immédiatement visible, le 3008 été s'arrêtait au bout de quelques mètres, l'hiver grimpait jusqu'en haut de la piste, à bonne allure. Plusieurs tentatives infructueuses ont montré qu'il fallait aider le 3008 « été » pour le monter en haut de la piste avant l'épreuve de freinage. Sensation, pas besoin de chenillette pour la grimpe, le 3008 3PMSF s'en est chargé ! Il tractait sans problème son homologue été, ce qui indiquait mieux que des chiffres un niveau élevé de « grip » pour ses pneus. Catastrophe prévue au freinage, le premier s'arrêtait assez vite, la distance du pneu été s'allongeait à l'infini... Pour résumer d'un mot, « y'a pas photo » entre été et hiver sur une neige gelée. Les mêmes opérations reprises avec les Clio n'ont pas été aussi convaincantes. Dépourvues d'ESP, roulant sur une piste désormais couverte de glace vive après passage des Peugeot, plus légères et moins puissantes, les Clio se sont avérées moins performantes. Le remorquage - la seconde en marche arrière - s'est avéré plus délicat, avec une différence de dis-

tance d'arrêt au freinage encore plus délicate on a pu mesurer ce que le véhicule et son électronique pouvaient apporter (ou retrancher) au roulage hivernal. C'est tant mieux, et vive l'ESP obligatoire, on ne pourra définir de politique hivernale cohérente sans lui !

### Le « bon à savoir » du TNPF

Profitant de la présence de la Presse et de responsables, (administration et politiques, malheureusement peu nombreux en période électorale), le TNPF a répété quelques vérités à propos des pneus hiver. D'abord, avec félicitations au Syndicat représenté à Amnéville par le Président **Yann BLARD**, il partage pleinement la nouvelle campagne lancée avec la Prévention Routière, l'heure d'hiver est bien celle du montage des pneus hiver ! L'association heure d'hiver-pneu hiver plait, facile à mémoriser la formule part pour une grande carrière. Autre formule efficace due à **Clémentine ANTUNES**, Goodyear, « *Des tongs en été, des bottes en hiver* », comme son véhicule l'homme est chaussé différemment selon la saison ! Pour le reste, Goodyear et Kleber seront sans doute moins heureux des

réserves du TNPF à propos du « all season » : « *Il couvre toutes les conditions météo avec un niveau acceptable de performances ; néanmoins les performances optimales seront obtenues pour un pneu spécialement conçu pour des usages contraignants très précis* ». Comme c'est élégamment dit ! Il est, bien sûr, recommandé de monter des pneus hiver sur tous les essieux, mais le TNPF tord aussi le cou à deux idées reçues. Non, dégonfler légèrement pour augmenter l'adhérence de pneus été sur la neige ne sert à rien, et il est fortement déconseillé de rouler à des pressions inférieures à celles préconisées par les constructeurs. Et puis les pneus hiver ne sont nullement dangereux en été, les règlements Unece 30 et 54 garantissent la sécurité minimale d'usage quelle que soit la période d'utilisation. Reste que pour obtenir des performances optimales les manufacturiers recommandent le pneu adapté à la saison, été-été, hiver-3PMSF. Un conseil utile qu'il faudrait tout de même faire parvenir un jour aux responsables puisque, en dépit de la panique de l'hiver dernier, les véhicules de premier secours - police, gendarmerie, pompiers, ambulances, etc - n'ont toujours aucune obligation de s'équiper de pneus hiver... ■