

# L'étiquetage des pneus neufs...

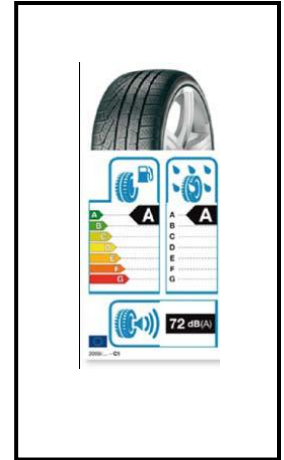
## Une démarche européenne

L'objectif est d'améliorer la sécurité, l'efficacité économique et environnementale du transport routier par la promotion de pneumatiques sûrs, à faible niveau de bruit et efficaces en carburant.

Cette réglementation permet aux utilisateurs finaux de faire un choix plus éclairé lors de l'achat de pneumatiques en incluant ces informations aux autres facteurs normalement pris en compte lors d'une décision d'achat.

C'est dans ce cadre que le **Parlement Européen de Strasbourg** a adopté le 25 novembre 2009 le nouveau règlement sur l'étiquetage des pneumatiques (CE n° 1222/2009).

**Cette réglementation a pris effet le 1<sup>er</sup> novembre 2012 et s'applique aux pneus pour voitures particulières, utilitaires légers, poids lourds, autocars et bus**, fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012.



## Les 3 critères en détail

Tous les fabricants de pneus doivent mettre en évidence les caractéristiques de leurs pneus sur 3 critères :

- La résistance au roulement qui jouera sur la consommation de carburant du véhicule
- Le comportement sur sol mouillé, l'adhérence et donc votre sécurité
- Le niveau de bruit de roulement

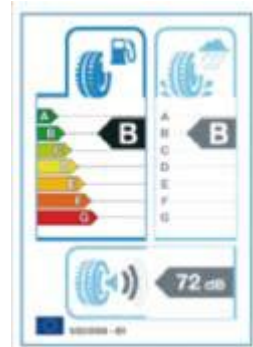
Sur chacun de ces 3 critères, chaque pneu sera mesuré de la même manière, quel que soit le fabricant.

### 1. La consommation du véhicule

La résistance au roulement est due à la déformation du pneu et aux forces de friction qui s'exercent entre le pneu et la route, ce qui provoque des pertes d'énergie sous forme de chaleur. Plus la résistance au roulement du pneu est élevée plus elle augmente la consommation de carburant.

La baisse de la consommation de carburant se traduit par des émissions plus faibles pour le véhicule, CO2 compris.

**La note « A » signale les pneus les plus efficaces en économie de carburant et « G » les moins efficaces.**

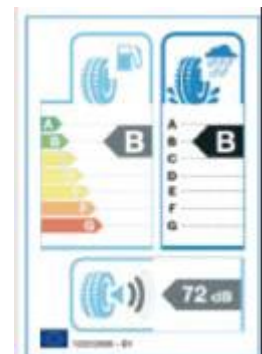


### 2. L'adhérence d'un pneu sur sol mouillé

L'adhérence sur sol mouillé est l'une des performances les plus importantes à prendre en considération pour juger de la sécurité d'un pneu à l'usage.

Cependant, l'augmentation de l'adhérence se fait au détriment de la consommation du véhicule (voir le paragraphe précédent).

Une graduation de 7 niveaux figure sur l'étiquette, **la note « A » présentant le meilleur niveau d'adhérence sur sol mouillé, la note « G » la moins bonne performance.**



### 3. Confort sonore

Le bruit dû à la circulation est un problème environnemental significatif lié à différents éléments :

- L'intensité de la circulation et des types de véhicules
- Le style de conduite
- L'interaction pneu-route

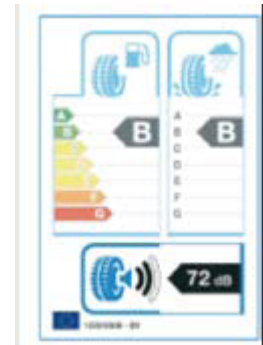
A faible vitesse c'est le moteur qui émet le plus de bruit, les bruits aérodynamiques et le bruit des pneus restant faibles.

A partir de 50km/h, les bruits aérodynamiques sont plus importants et le bruit moteur devient moins fort (sauf régime moteur élevé).

Au-delà de 60km/h, c'est le bruit des pneus qui devient le plus important.

Sur le nouvel étiquetage, les niveaux sonores des pneus sont divisés en 3 catégories et mesurés en décibels (dB) :

- **Une onde noire = un niveau sonore inférieur de 3dB au futur seuil européen le plus stricte**
- **Deux ondes noires = un niveau sonore conforme au futur seuil européen**
- **Trois ondes noires = un niveau sonore conforme au seuil européen actuel**



Source : Syndicat des professionnels du pneu