



ETIQUETAGE DES PNEUMATIQUES

En 2012, l'Union Européenne a décidé d'appliquer un étiquetage de classification normalisée aux pneumatiques, qui sont ainsi classés selon trois critères : la consommation de carburant, le taux d'adhérence sur sol mouillé, et le bruit de roulement.

Mais ces critères ne permettaient pas de bien distinguer les différences entre les pneus hiver.

C'est la raison pour laquelle il y aura ce 1^{er} mai 2021, l'apparition d'un nouvel étiquetage distinguant le taux d'adhérence de ces pneus hiver sur la neige et sur la glace.

C'est un changement d'importance pour les habitants des pays du Nord de l'Europe grands habitués de ce type de pneumatiques, mais moins pour les Français dont les conditions hivernales sont plus tempérées. De plus, il faut bien distinguer l'efficacité des pneumatiques sur sol mouillé, neige ou glace. Ainsi un pneu optimisé pour le sol mouillé l'est moins pour la glace ou la neige. Globalement on peut dire que l'adhérence sur sol mouillé et l'adhérence sur la glace sont des caractéristiques qui s'excluent mutuellement.

Dans le même temps, un QR Code sera généralisé, permettant d'accéder à une base de données européenne qui donnera la possibilité à tout automobiliste de comparer facilement les qualités d'adhérence, de consommation et de bruit des pneus, d'une marque à l'autre. Les étiquettes seront même enrichies afin de préciser l'usure du pneu, le kilométrage ou la durée de vie des pneumatiques sur la route.

Certains manufacturiers sont également favorables à la création d'un test d'adhérence comparé entre un pneu usé et un pneu neuf. Ce test permettrait à ces marques européennes de justifier le surcoût à l'achat de leurs produits, face aux importations chinoises à bas coût.

Il faut aussi noter que certains fabricants optimisent le comportement de leurs pneumatiques à neuf, au détriment de ses performances après 5, 10, ou 15 000 kilomètres