

# TYRE AWARE

BIEN CONNAÎTRE LE PNEU



EUROPEAN  
TYRE & RUBBER  
manufacturers'  
association

# TYRE AWARE



## BIEN CONNAÎTRE LE PNEU

L'ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers' Association) est l'association porte parole du secteur du pneu en Europe. Son objectif principal est de défendre les intérêts des manufacturiers sur les question réglementaires et sur d'autres sujets qui y sont liés, tant au au niveau européen qu' international.

Avec le soutien de ses membres, l'ETRMA s'engage à réduire l'impact environnemental des pneus tout en s'assurant de l'existence de normes élevées sur les performances des pneus en matière de sécurité.






Cette organisation est constituée d'entreprises industrielles qui s'efforcent d'améliorer leur secteur par une politique d'information et d'éducation sur des domaines aussi variés que l'économie, la santé et la sécurité, la protection de l'environnement et le transport.

L'ETRMA a travaillé, au nom du secteur du pneu, avec la Commission Européenne et d'autres institutions compétentes pour faciliter l'introduction de l'étiquetage des pneus dans l'UE, afin de donner aux consommateurs

toutes les informations nécessaires sur la sécurité et autres performances des pneus.

Dans ses efforts pour promouvoir les bonnes pratiques, elle a élaboré des lignes-guide et des recommandations pour les distributeurs et consommateurs de pneus, qui sont reprises dans ce document. Ce dernier contient des éléments d'information pour aider la chaîne de valorisation à partager des bonnes pratiques sur la manutention et le stockage des pneus, la durée de service et les principes de sécurité, ainsi que de leur entretien pour les consommateurs.

Tous ces éléments d'information, incluant des récits traduits, des images haute résolution, de l'infographie et une vidéo de qualité, sont disponibles en ligne.

-  Véhicule de tourisme
-  Camion / Bus
-  Tracteur
-  Camionnette
-  Moto



Découvrez-en plus sur l'étiquetage UE des pneus en consultant :

[www.etrma.org/tyres/tyre-labelling](http://www.etrma.org/tyres/tyre-labelling)

TRANSPORT



TRANSPORT



DÉCHARGEMENT



DÉCHARGEMENT



STOCKAGE



STOCKAGE





# A faire / A ne pas faire - Comment stocker correctement les pneus



Le secteur européen du pneu européen est un des plus sophistiqués au monde, depuis les fabricants qui développent des pneus technologiquement avancés pour les voitures et les poids-lourds, jusqu'aux réseaux de distributeurs spécialisés qui fournissent et entretiennent les pneus afin d'assurer la sécurité du trafic en Europe.

Chaque pneu qui quitte l'usine d'un membre de l'ETRMA subit un contrôle de qualité basé sur des réglementations très strictes, avant d'être transporté dans des conditions optimales jusqu'aux endroits où ils seront montés sur les véhicules.

Dès que les pneus quittent l'usine, les fabricants perdent tout contrôle sur leurs conditions de stockage. Bien que les pneus soient durables et résistants dans la plupart des circonstances, il est important de les entreposer dans de bonnes conditions, afin de s'assurer qu'ils soient en excellent état au moment de les monter sur un véhicule.



L'industrie européenne du pneu a élaboré certaines lignes-guide très simples pour aider les distributeurs à conserver leur stock en bon état et prêt à l'emploi<sup>1</sup>.

Les pneus doivent être entreposés dans de bonnes conditions, sans tension, compression ou toute autre force susceptible d'occasionner des déformations permanentes. Une méthode efficace est de poser les pneus à la verticale, côte à côte sur des étagères. Une alternative assez simple est de les empiler les uns sur les autres, mais pas trop haut, car il peut alors être difficile de les enlever du bas de la pile cela, et augmente le nombre de manipulations d'un pneu stocké. Une telle pratique n'aurait pas d'effet nuisible sur le pneu, mais elle est peu commode et prend du temps à la personne qui doit déplacer les piles. Les pneus empilés de la sorte ne doivent pas être posés directement sur le sol, mais sur une palette ou un autre élément qui les isole de la température et de l'humidité éventuelle du sol.

Les conditions physiques de l'espace où sont stockés les pneus sont importantes, sans être pour autant complexes. L'endroit doit être à « température ambiante », c'est-à-dire ni trop chaud, ni trop froid. Il doit être ventilé et les pneus ne doivent pas être exposés à la lumière directe du soleil. Leur espace de stockage ne doit pas être partagé avec des produits chimiques, des produits de nettoyage ou de l'huile.

Les distributeurs utilisent leurs propres systèmes pour effectuer leur inventaire, et décident de la meilleure manière pour eux d'entreposer leur stock, qu'il soit, par exemple, organisé par marque ou par taille. Le spécialiste du pneu Peter Buijs, qui exploite une concession à Amsterdam, a partagé cet avis :

*« Lorsque vous vous occupez du stockage, certains trucs très simples à appliquer permettent de maintenir le stock dont vous avez besoin là où vous en avez besoin. Pour commencer, pour une bonne gestion, veillez à ranger vos livraisons de pneus dès leur arrivée. »*

*Afin d'accroître l'efficacité dans leurs installations de stockage, les distributeurs devraient mettre en place un système de rotation basé sur le principe « premier entré, premier sorti ».*

*Nous stockons nos pneus en fonction du fabricant et de la dimension, ainsi que de l'index de vitesse. Un collègue débutant risquerait trop facilement de les mélanger. Les monteurs de pneus sont tous formés et procèdent à un contrôle avant le montage, mais ce mode de stockage peut éviter à quelqu'un de devoir retourner jusqu'aux étagères afin d'échanger le pneu pour le bon.*

*Nous formons également notre équipe pour qu'ils manipulent les pneus correctement, car ils peuvent en effet être lourds et difficiles à manier quand on s'y prend mal. Une bonne habitude est de placer les plus grandes dimensions et les pneus de type « run-flat » en bas de la pile, vu qu'ils sont les plus lourds. »*

Les règles de stockage s'appliquent aux nouveaux pneus et à ceux qui sont entreposés dans l'attente de leur utilisation, par exemple dans les pays où les véhicules doivent passer des pneus été aux pneus hiver.

L'ETRMA demande aussi aux distributeurs de pneus d'informer leurs clients sur la façon dont ceux-ci stockent leurs pneus de rechange. Si les pneus sont montés sur les roues, les pneus doivent rester gonflés et, idéalement, ces ensembles roue-pneu doivent être empilés les uns sur les autres. Si les pneus sont montés sur les roues, il est également possible de les suspendre à un mur, tant que le crochet utilisé n'endommage ni la roue, ni le pneu.

<sup>1</sup> L'European Tyre and Rubber Manufacturers' Association (ETRMA) et la European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO)



L'ETRMA a publié ce guide pratique du stockage, qui peut être téléchargé et imprimé pour être affiché dans les points de vente afin de rappeler comment stocker correctement des pneus.

#### A FAIRE:

- ✓ Stocker sous un éclairage artificiel faible
- ✓ Maintenir une température ambiante constante
- ✓ Stocker au sec
- ✓ Entreposer dans des espaces de stockage non encombrés
- ✓ Stocker les pneus montés en position verticale, sans la moindre tension
- ✓ Vérifier que les espaces de stockage sont correctement ventilés.

#### A NE PAS FAIRE:

- ✗ Stocker à la lumière directe du soleil ou des ultraviolets élevés.
- ✗ Conserver à des températures très élevées ou très basses
- ✗ Stocker dans des conditions humides ou moites
- ✗ Stocker des pneus à proximité de machines électriques pouvant produire des étincelles
- ✗ Conserver dans des espaces de stockage à côté de solvants, carburants, lubrifiants, produits chimiques, acides ou désinfectants
- ✗ Empiler, stocker ou entreposer de façon à risquer une compression ou une déformation permanente.

#### CONSEILS D'UN DISTRIBUTEUR:

- ! Stocker sur des racks
- ! Ranger par index de vitesse
- ! Stocker les pneus fréquemment demandés sur des étagères faciles d'accès
- ! Stocker les dimensions les plus grandes sur des étagères basses
- ! Mettre en place un système de rotation de stock du type « premier entré, premier sorti »
- ! Veiller à ce que tout le personnel soit correctement formé et informé sur les procédures correctes à appliquer pour mouvementer le stock.

## Bien stocker les pneus

infographie à télécharger sur: [www.tyreaware.org/storing-tyres-correctly](http://www.tyreaware.org/storing-tyres-correctly)

### ECLAIRAGE:



Stocker sous éclairage artificiel faible

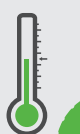


Ne pas stocker sous un éclairage artificiel fort, avec des UV élevés

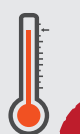


Ne pas stocker à la lumière directe du soleil

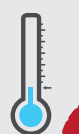
### TEMPERATURE:



Stocker à température ambiante



Ne pas stocker sous conditions de températures très élevées



Ne pas stocker sous conditions de températures très basses

### ENVIRONNEMENT:



Stocker au sec



Stocker dans des zones ventilées

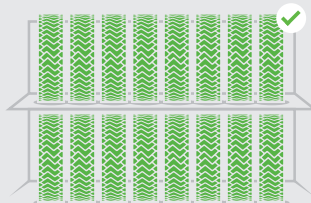


Ne pas stocker dans un environnement humide



Ne pas stocker à côté de solvants, de carburants, de lubrifiants, de produits chimiques, d'acides ou de désinfectants

### EMPILEMENT:



Stocker les pneus montés en position verticale, sans la moindre tension. Mettre en place une rotation du stock



Ne pas empiler, stocker ou entreposer de telle sorte que des forces puissent causer une compression ou une déformation permanente

# Informations pratiques sur la profondeur de sculpture

L'industrie du pneu appelle les conducteurs à procéder à des contrôles de sécurité simples sur les pneus de leurs véhicules pour s'assurer qu'ils restent fiables et qu'ils respectent la loi.



Les pneus sont le seul élément qui relie le véhicule à la route, ses sculptures déterminent l'adhérence permettant d'arrêter, de diriger et de tracter le véhicule. Les pneus de voiture dont la profondeur de sculpture est inférieure à 1,6 mm sont dangereux et illégaux. Si un véhicule roule sur des pneus en-dessous de ce seuil, la vitesse à laquelle commence un aquaplaning peut être réduite jusqu'à 40 %. C'est une des raisons pour lesquelles un pneu doit être retiré de la circulation lorsque la profondeur de ses sculptures atteint 1,6 mm.

Les conducteurs doivent vérifier régulièrement cette profondeur, un processus assez simple qui peut être effectué à l'aide des témoins d'usure existants dans chaque pneu. Nombreux sont les automobilistes qui ignorent qu'ils n'ont besoin d'aucun équipement spécial pour vérifier leurs pneus.



Un témoin d'usure est une baguette de caoutchouc dépassant de la base de la sculpture. Lorsque la bande de roulement adjacente s'est usée jusqu'à atteindre le témoin d'usure indiquant la profondeur minimum légale, le pneu doit être changé.

Les consommateurs peuvent également vérifier la profondeur de sculpture en utilisant une pièce d'un euro, dont le bord doré externe doit être couvert par la sculpture restante. Les quatre pneus doivent être vérifiés, et ce au moins en deux points dans chaque rainure.

Afin de maximiser les performances et la sécurité, les conducteurs doivent se conformer à la réglementation européenne en matière de profondeur de sculpture. Pour ce qui est des pneus hiver, les réglementations nationales varient de pays en pays, y compris pour la profondeur de sculpture.



En outre, le conducteur doit procéder à des contrôles visuels réguliers pour s'assurer de rester dans les limites légales. Les pneus doivent également être gonflés à la bonne pression, conformément aux recommandations du fabricant du véhicule.



Pour en savoir plus :  
[www.tyreaware.org/tread-depth](http://www.tyreaware.org/tread-depth)



# La bonne pression de gonflage



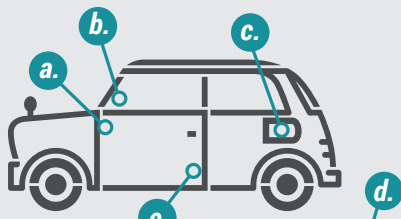
Plusieurs facteurs peuvent influencer les performances et la durée de vie d'un pneu. L'industrie européenne du pneu encourage les consommateurs à reconnaître et à comprendre l'importance d'avoir des pneus correctement gonflés.

Des pneus correctement gonflés ont des performances en matière de sécurité plus élevées, qui diminuent la consommation de carburant et sont meilleures pour l'environnement. La pression recommandée est communiquée par les fabricants du véhicule et est indiquée en différents endroits du véhicule. Les distributeurs sont incités à bien former les consommateurs sur la pression adaptée à leur jeu de pneus.

*Une pression incorrecte (notamment des pneus qui ne sont pas assez gonflés) peut avoir de nombreux impacts négatifs. Un pneu mal gonflé peut :*

- Réduire la tenue de route
- Provoquer une usure inhabituelle
- Endommager l'intérieur du pneu
- Provoquer un défaut dans le pneu
- Entraîner une surchauffe du pneu
- Réduire la durée de vie du pneu
- Augmenter la distance de freinage

**La pression des pneus est indiquée :**



- a.** Dans votre boîte à gants
- b.** Le témoin d'avertissement de la pression sur votre tableau de bord
- c.** À l'intérieur du clapet du réservoir
- d.** Dans le manuel d'utilisation du véhicule
- e.** À l'intérieur de votre portière

Certains facteurs, tels qu'une surcharge et une vitesse en virage excessive, provoqueront également d'autres dommages au pneu, avec l'apparition d'un défaut à terme.

De même, si un pneu est trop gonflé, il est davantage susceptible de s'endommager. Les conducteurs ne doivent pas oublier que la pression de gonflage peut être modifiée suite à une perforation, des changements météorologiques, des dégâts subis par la jante, la valve, ou le pneu.

Le secteur européen du pneu propose que les conducteurs procèdent à un contrôle au moins une fois par mois avec un manomètre calibré, pour obtenir des performances correctes. Les pneus peuvent être gonflés chez des revendeurs de pneus, dans des centres de service et des stations-service. L'idéal serait de contrôler la pression au début du trajet, étant donné que les mesures peuvent varier lorsque les pneus sont chauds.

Les conducteurs doivent prendre en compte la charge effective du véhicule, telle qu'indiquée dans le manuel, dans la portière ou le clapet du réservoir, voire dans la boîte à gants.

Un système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) est un outil pratique permettant de réduire le risque de rouler avec des pneus mal gonflés, car il avertit les conducteurs de tout changement de pression.

Le TPMS est obligatoire dans les nouvelles voitures de tourisme au sein de l'UE et le secteur du pneu verrait d'un bon œil son extension aux poids-lourds.

L'ETRMA suggère que les conducteurs contrôlent correctement la pression de leurs pneus pour garantir une sécurité routière maximale, et augmenter la performance et la durée de vie des pneus.



L'expérience de la brouette permet de démontrer facilement l'importance et les avantages de gonfler correctement ses pneus. Une brouette portant une charge lourde est plus facile à pousser avec des pneus bien gonflés. Cette même charge sera de plus en plus difficile à contrôler et à manœuvrer si les pneus sont mal gonflés. Pour en savoir plus :

[www.tyreaware.org/correct-inflation](http://www.tyreaware.org/correct-inflation)

# En cas de choc sur la route, vérifiez vos pneus - Aucun nid de poule ne doit être ignoré



La plupart des conducteurs connaissent cette sensation, ce son ou cette vibration typique lorsqu'une roue heurte un nid-de-poule béant.

Un conducteur sensé se garera dès que possible en toute sécurité pour vérifier que le pneu n'a pas été endommagé. En cas d'impact grave, le pneu doit être démonté et examiné par un spécialiste au plus tôt. Bien entendu, le mieux est que les conducteurs soient attentifs aux conditions de la route, conduisent avec prudence et prennent garde aux débris et aux nids-de-poule.

Certains dégâts sont directement visibles, comme un flanc bombé ou une entaille à la surface. Mais les collisions avec des bordures, des nids-de-poule et des débris peuvent également causer des dommages internes, qui, à l'instar des dégâts visibles, représenteront un risque majeur pour la sécurité. Heurter un nid-de-poule peut entraîner différents problèmes au pneu et à la roue. L'impact initial peut voiler les roues, ainsi que provoquer des fissures et des cassures dans un pneu.

Le secteur du pneu recommande aux conducteurs de prendre la route avec prudence.



Etre vigilant



Maintenir une distance de sécurité entre le conducteur qui vous précède et vous



Rester attentif au trafic ou aux piétons avant de changer de trajectoire pour éviter un nid-de-poule



Toujours surveiller votre vitesse



Eviter tout freinage inutile



Veiller au maintien correct de la roue pour garantir un maximum de contrôle et de performance



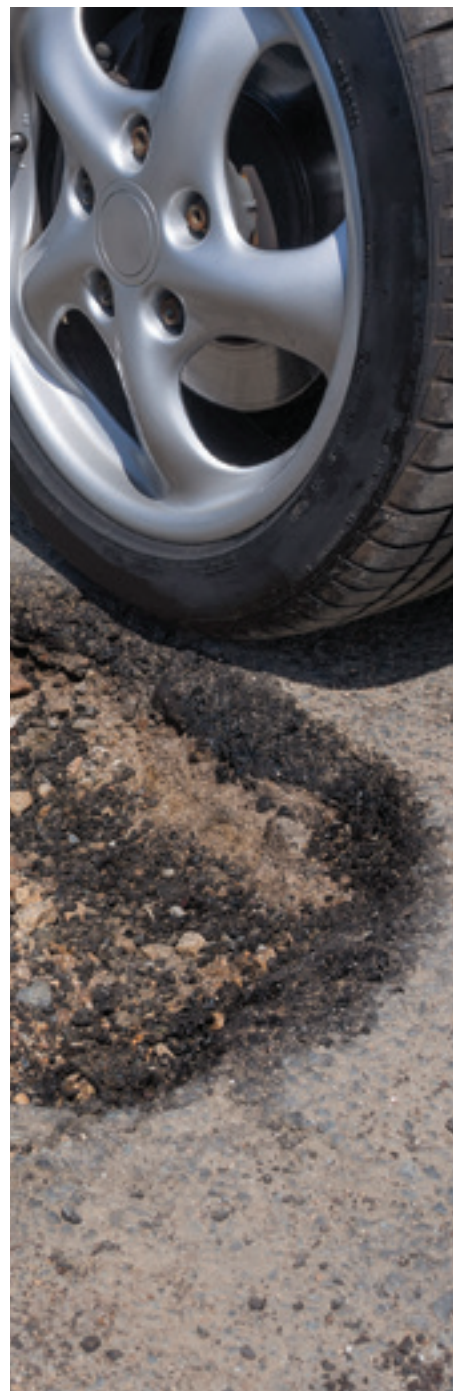
Vérifier régulièrement la pression des pneus. La pression correcte est indiquée dans le bouchon du réservoir, le manuel du véhicule et/ou le cadre intérieur de la portière du côté conducteur.



Soyons réalistes, les conducteurs n'ayant jamais rencontré de problèmes sont rares. Ce qui compte est d'agir de manière responsable dans ces moments-là et de s'assurer que les conditions de sécurité sont respectées.



Demandez à un expert.



Pour en savoir plus :

[www.tyreaware.org/bumps-and-potholes](http://www.tyreaware.org/bumps-and-potholes)



## Les pneus hiver vus de l'intérieur

En Europe, on se préoccupe toujours davantage des conditions hivernales au niveau local. Dès que les températures baissent fortement, que les chutes de neige sont intenses et que les routes sont verglacées, un nombre croissant de conducteurs demande des pneus hiver. L'industrie du pneu recommande fortement, en fonction réglementations locales, d'utiliser des pneus hiver pour aider les conducteurs à s'adapter aux conditions dangereuses de la conduite en hiver.

Il existe des différences significatives et complexes entre les pneus été et hiver, qui permettent à un véhicule de rouler plus facilement et plus sûrement sur les routes humides et verglacées. Les pneus hiver utilisent des avec des technologies spécifiques développées pour obtenir un comportement optimal sur la neige, sur le verglas et sous des températures généralement basses.

Une combinaison de gommes spéciales et de sculptures conçues spécialement pour affronter les conditions hivernales améliore l'adhérence et la traction du pneu. Les statistiques sont éloquentes quant à l'avantage d'utiliser des pneus hiver dans des conditions climatiques appropriées.

En 2009, le comité national belge, Pneuband, a procédé à une série de tests prouvant qu'un véhicule équipé de pneus hiver roulant à 90 km/h sur sol mouillé et à une température de 2°C, s'arrêtera 11 mètres avant un véhicule muni de pneus été. Sur route enneigée, le véhicule équipé de pneus hiver et roulant à 50 km/h s'arrêtera 31 mètres plus tôt qu'un véhicule muni de pneus été, qui aura besoin de 62 mètres pour s'arrêter<sup>2</sup>.

Outre les pneus neige M+S génériques, il existe des pneus hiver à utiliser dans des conditions neigeuses intenses, qui doivent présenter un niveau minimum de performances sur la neige, aussi bien au niveau du freinage que de la traction. Si un pneu réussit le test respectif, il peut porter le logo "montagne aux trois sommets et flocon de neige" (3PMSF pour three-peak mountains snowflake).

Dans les pays nordiques et en Russie, les conducteurs doivent s'assurer que leurs véhicules sont équipés de pneus 'Ice Grip' ou 'Nordic' pour résister aux routes enneigées et verglacées à l'extrême. Il peut s'agir de pneus pneus cloutés ou non, qui sont également référencés comme étant des pneus hiver à gommes tendres.

Les données issues d'une campagne menée récemment par le secteur montrent que l'utilisation de pneus hiver sur des voitures peut réduire de 46 % le nombre d'accidents causés par un manque d'adhérence dans des conditions hivernales. Pour maximiser les performances et la sécurité, chaque roue doit être équipée d'un pneu hiver. Lorsque l'on est équipé en pneus hiver, et que l'on doit changer un seul axe, alors il est conseillé de mettre les pneus neufs sur l'essieu arrière, pour maintenir le contrôle et l'adhérence.

Les conducteurs sont invités à les monter avant l'arrivée de l'hiver afin d'être bien équipés dès que les conditions de conduite changent.

Le secteur européen du pneu soutient qu'en utilisant les bons pneus adaptés à chaque saison, les conducteurs peuvent accroître la durée de vie de leurs pneus été et hiver, tout en profitant d'un meilleur niveau de sécurité et de performance.



Pour en savoir plus :

[www.tyreaware.org/winter-tyres](http://www.tyreaware.org/winter-tyres)



<sup>2</sup>Pneuband, Federauto, conditions du test : Continental, VW Golf, 205/55R16, vitesse de rupture 50-0 km/h, -5, 2009





## Faits et chiffres sur la durée de vie du pneu

N'étant pas un produit alimentaire, les pneus n'ont pas de « date de consommation recommandée ». Les conditions d'utilisation auxquelles le pneu a été soumis impacteront la durée de vie, que ce soit la charge, la vitesse, la pression, les aléas de la route ou son endommagement. La fonctionnalité d'un pneu dans le temps dépend de la façon dont il a été stocké, par exemple au niveau de la température, de l'humidité et de la position.



La durée de vie d'un pneu est influencée par les conditions dans lesquelles il a été utilisé. Ces conditions étant fortement variables, il est impossible de prédire avec exactitude la durée de vie d'un pneu à sa fabrication. On peut néanmoins dire que plus un pneu sera vieux, plus le risque de devoir le remplacer pour des raisons de conditions d'usage, ou tout simplement son usure, sera élevé.

Les distributeurs de pneus et les conducteurs ont un rôle important à jouer pour s'assurer que les pneus fonctionnent en toute sécurité. On peut influencer de nombreuses façons la durée de vie d'un pneu et vérifier qu'il reste sûr d'utilisation.

Tout pneu devrait être retiré d'un véhicule si la bande de roulement est usée jusqu'à atteindre la profondeur minimale en vertu de la législation européenne, s'il présente des signes de coupures, de crevasses, de protubérances ou de dégâts dus au soleil, ou s'il y a des signes de mauvais usage, tels qu'un manque de pression ou une surcharge.

Les pneus étant confrontés à un usage important, il est conseillé d'inspecter régulièrement tous les pneus (y compris ceux de rechange) montés sur les voitures, les motos, les camionnettes, les caravanes, les remorques et les tracteurs. Le secteur insiste sur le rôle de l'utilisateur au niveau de l'entretien et de la conservation. Un pneu correctement entretenu durera longtemps.

Le secteur recommande que les consommateurs inspectent leurs pneus une fois par mois, en contrôlant la pression et l'usure de la bande

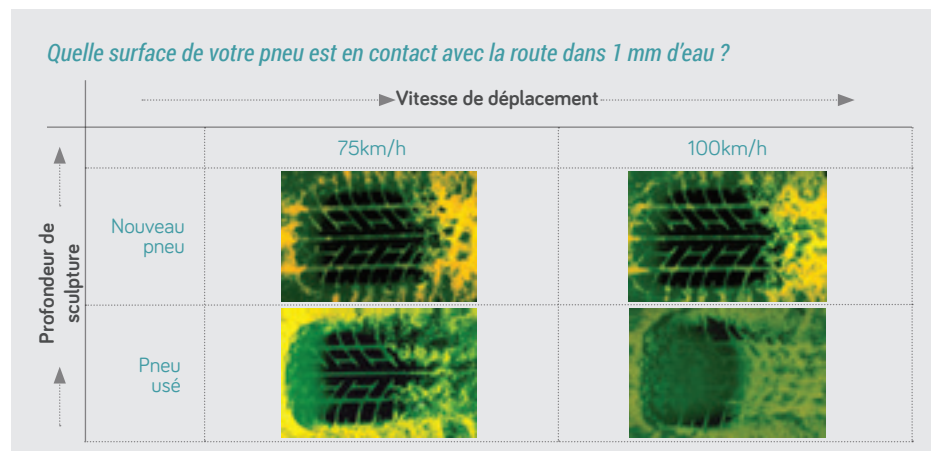
de roulement, ainsi qu'en procédant à une rotation, un équilibrage et une géométrie périodiques. Les consommateurs doivent également se servir de leurs mains et de leurs yeux pour chercher des signes révélant la nécessité de remplacer un pneu.

Ces recommandations et lignes-guide n'apportent aucune garantie qu'un pneu ne montre pas des signes d'un problème interne indétectable, qui rendrait son utilisation impropre.

Les conducteurs doivent rester attentifs à toute augmentation de bruits ou de vibrations, qui

pourrait signaler la nécessité de remplacer un pneu, voire une usure mécanique susceptible d'entraîner des problèmes pour le pneu.

Les fabricants de voitures et de pneus travaillent main dans la main pour créer des produits proposant une durée de vie correcte et sûre, en intégrant une technologie toujours plus complexe. L'entretien est un élément essentiel pour assurer au véhicule et à ses pneus un fonctionnement efficace et une longue durée de vie.



Pour en savoir plus :

[www.tyreaware.org/service-life](http://www.tyreaware.org/service-life)



# N'oubliez pas la roue de secours - Entretien la roue de secours est essentiel.

Le secteur européen du pneu conseille vivement aux conducteurs de ne pas oublier leurs roues de secours et de contrôler régulièrement leur état. Disposer d'une roue de secours utilisable peut faire la différence entre un pneu dégonflé devenant rapidement un désagrément et un véhicule passant de nombreuses heures au bord de la route.

Il fut un temps où les roues de secours étaient identiques et interchangeables avec celles du véhicule, mais la plupart des fabricants fournissent de plus en

plus des modèles différents au niveau de l'apparence et de la taille.

Ces roues de rechange « d'urgence » sont généralement soumises à certaines conditions en matière de vitesse et de distance, qui sont détaillées sur le pneu même.

En règle générale, on aura une vitesse maximale de 80 km/h car une roue mal assortie peut compromettre la tenue et la dynamique du véhicule, notamment à des vitesses plus élevées.

Il peut aussi y avoir des restrictions au niveau de la position de la roue de secours sur un véhicule et une distance maximale d'utilisation. De même, les fabricants de véhicule ont tendance à ne pas fournir de roue de rechange du tout. Toutes les roues de secours à usage provisoire ne sont conçues que pour un remplacement d'urgence permettant d'amener le véhicule chez un réparateur.

Il arrive de plus en plus que des véhicules ne soient pas équipés de roue de secours, mais bien de solutions alternatives telles que des pneus de type « run-flat » ou avec un produit obturant intégré à l'intérieur du pneu.

Les conducteurs doivent savoir de quoi leur véhicule est équipé afin d'être préparé en cas d'urgence.

Après chaque crevaison, il est important de faire réparer ou remplacer directement le pneu et de demander conseil au distributeur quant au repositionnement des roues sur le véhicule.

Outre le fait qu'entretenir un pneu de rechange est une bonne pratique, il s'agit aussi d'une mesure judicieuse pour éviter de se retrouver coincé au bord de la route. Certaines organisations automobiles demanderont un supplément aux automobilistes ne disposant pas d'une roue de secours utilisable après avoir été appelées pour une panne due à une crevaison.



## Comment bien inspecter ses pneus?

Chaque conducteur est tenu d'inspecter visuellement ses pneus, la profondeur de sculpture et la pression pour garantir une sécurité sur la route et des performances maximales. Il est très facile de contrôler la profondeur des sculptures en regardant les témoins d'usure, qu'on retrouve à six endroits du pneu.

Pour les profanes, un témoin d'usure est une baguette de caoutchouc dépassant de la base de la sculpture. Lorsque la bande de roulement adjacente s'est usée jusqu'à atteindre le témoin d'usure, le pneu doit être changé.

L'UE prescrit une profondeur de sculpture minimale de 1,6 mm pour les pneus de voitures. Contrôlez toutes les sculptures. Une profondeur inadaptée peut entraîner un risque de sécurité. Comme toujours, consultez un spécialiste en cas de doute. Les conducteurs sont encouragés à se rendre chez les revendeurs pour faire inspecter régulièrement leurs pneus.

Ils doivent consulter un spécialiste immédiatement s'ils repèrent des cloques, des ruptures ou des coupures mettant à nu l'enveloppe d'un pneu, ou si celui-ci a subi un impact violent susceptible d'avoir causé des dommages internes. Heurter le trottoir ou rouler sur un nid-de-poule peut occasionner des dégâts impactant la sécurité d'un pneu.

Les pneus montrant des signes de vieillissement à l'ozone (reconnaissables à des entailles disgracieuses ou réseau de fissures) doivent être remplacés. Les conducteurs doivent contrôler régulièrement la pression des pneus, un élément important aussi bien pour la sécurité que pour la consommation de carburant.



# Quand devez-vous remplacer vos pneus?

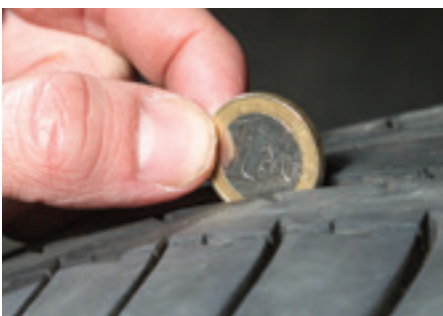
L'achat d'un nouveau jeu de pneus est un investissement nécessaire pour garantir la sécurité du véhicule et maximiser ses performances. Les pneus étant le seul élément qui relie le véhicule à la route, maintien de la sécurité rime avec entretien des pneus.

Un ensemble de pneus bien entretenus contribue dans une large mesure aux performances et au coût d'un véhicule, sans oublier que les avantages au niveau de la sécurité compensent le coût. En ne remplaçant pas des pneus usés ou endommagés, le conducteur risque d'être confronté à des conséquences graves en matière de sécurité.

Les revendeurs et les consommateurs ont un rôle vital à jouer au niveau de la sécurité des pneus, et plusieurs facteurs peuvent compromettre les performances d'un pneu en la matière. Les conducteurs peuvent facilement exécuter eux-mêmes la majeure partie de l'entretien d'un pneu au cours de sa durée de vie, en ne faisant appel à des distributeurs spécialisés qu'en cas de problème ou lorsqu'il est temps de le remplacer.

Bien que les pneus modernes soient résistants, personne n'est à l'abri d'une crevaison et il est essentiel qu'un spécialiste procède à un examen pour voir si le pneu crevé doit être remplacé ou s'il peut être réparé en toute sécurité.

Si le pneu montre le moindre signe de fatigue, il ne devrait pas se retrouver sur les routes. La durée de vie d'un pneu étant affectée par de nombreux facteurs, dont le type de véhicule, les surfaces et le style de conduite, les conducteurs doivent rester vigilants et procéder à des contrôles réguliers.



Les routes sont des endroits imprévisibles, tantôt jonchées de débris coupants, tantôt abîmées par des nids-de-poule susceptibles d'endommager un pneu. Il est important d'inspecter les dégâts qu'un choc aurait pu causer.

Une usure anormale ou inégale peut être le signe d'un problème de géométrie, d'équilibrage ou de pression des pneus. Bien qu'il soit parfois impossible de savoir qu'un facteur mécanique détériore les pneus jusqu'à ce qu'une usure excessive soit constatée, ne pas gonfler correctement ses pneus peut devenir cher car ils s'useront mal ou rapidement.

Pour obtenir de meilleures performances, il convient de monter le même type de pneus sur les quatre roues et de respecter les conditions de charge et les différences éventuelles entre les pressions recommandées à l'avant et à l'arrière. Cet aspect est très important lorsque vous changez vos pneus été pour des pneus hiver.

Il est essentiel que les consommateurs contrôlent fréquemment leurs pneus et qu'ils les fassent régulièrement inspecter par des spécialistes, voire immédiatement s'ils détectent un endommagement ou des signes de fatigue.

L'automobiliste astucieux retire le maximum de ses pneus et de son véhicule en les entretenant régulièrement, ce qui implique également de voir quand ils doivent être remplacés.

L'UE a fixé 1,6 mm comme limite légale de profondeur de sculpture pour les pneus de voitures.

La législation européenne veille à ce que les voitures, les poids-lourds et les remorques soient inspectés régulièrement par le biais de contrôles techniques et routiers. Les pneus doivent également être vérifiés au cours de ceux-ci.

*Dans les cas suivants, un véhicule échouera au contrôle technique<sup>3</sup>:*

- Montage d'un pneu de mauvaise dimension, surcharge, marquage d'homologation absent ou erroné, catégorie inadaptée aux exigences et impactant la sécurité routière
- Capacité de charge ou index de vitesse insuffisants pour l'usage réel
- Pneus de différentes dimensions sur un même essieu ou sur roues jumelées
- Pneus de structures différentes (à carcasse radiale / diagonal) sur un même essieu
- Tout endommagement ou entaille grave dans un pneu
- Fils textiles visibles ou abîmés
- Le témoin d'usure du pneu devient apparent
- La profondeur de sculpture du pneu ne répond pas aux exigences réglementaires
- Le pneu touche d'autres parties du véhicule, empêchant toute conduite en sécurité
- Le pneu frotte sur d'autres composants (dispositifs anti-projection flexibles)
- Le pneu frotte sur d'autres composants (sans mettre en péril la sécurité de conduite)
- Pneus recreusés ne répondant pas aux exigences réglementaires
- Nappe de protection atteinte
- Erreur de fonctionnement du système de suivi de la pression ou un pneu visiblement sous-gonflé
- Système de suivi de la pression visiblement en panne.

<sup>3</sup>Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE

# Corporate Members

# National Associations

				
<b>BELGIUM</b> Pneuband, Commission of tyre producers	<b>FINLAND</b> Rubber Manufacturers' Association of Finland	<b>FRANCE</b> French Rubber and Polymer Industry Association	<b>GERMANY</b> Organisation of the German Manufacturers of Tyres and Technical Elastomers Products	<b>HUNGARY</b> Hungarian Tire Association
<a href="http://www.pneuband.be">www.pneuband.be</a>	<a href="http://www.kumiteollisuus.fi">www.kumiteollisuus.fi</a>	<a href="http://www.lecaoutchouc.com">www.lecaoutchouc.com</a>	<a href="http://www.wdk.de">www.wdk.de</a>	<a href="http://www.hta.org.hu">www.hta.org.hu</a>
				
<b>ITALY</b> Italian Rubber Manufacturers' Association	<b>NETHERLANDS</b> Dutch Rubber Manufacturers' Association	<b>POLAND</b> Polish Tyre Industry Association	<b>SPAIN</b> National Association of the Rubber Industries	<b>UK</b> The British Tyre Manufacturers' Association
<a href="http://www.federazionegommaplastica.it">www.federazionegommaplastica.it</a>	<a href="http://www.vereniging-nvr.nl">www.vereniging-nvr.nl</a>	<a href="http://www.pzpo.org.pl">www.pzpo.org.pl</a>	<a href="http://www.consorciocaucho.es">www.consorciocaucho.es</a>	<a href="http://www.btmauk.com">www.btmauk.com</a>



**EUROPEAN  
TYRE & RUBBER  
manufacturers'  
association**

[www.tyreaware.org](http://www.tyreaware.org)  
[info@etrma.org](mailto:info@etrma.org)  
+32 2 218 49 40

**TYRE AWARE**