



Communiqué de presse

Vitry-sur-Seine, le 23 octobre 2018

5 ans après sa mise en place, le système d'étiquetage des pneumatiques doit être mieux valorisé auprès des utilisateurs et mieux contrôlé par les pouvoirs publics

- L'étude LIZEO, commanditée par l'ETRMA, révèle que les pneus positionnés « A » ou « B », notes les plus élevées, restent très minoritaires.
- Le secteur du pneumatique doit relever deux enjeux : mieux contrôler l'application du règlement (1222/2009) en incitant les pouvoirs publics à multiplier les opérations de surveillance du marché et mieux valoriser auprès des utilisateurs les atouts de ce système informatif sur les performances sécuritaires et environnementales des pneumatiques.

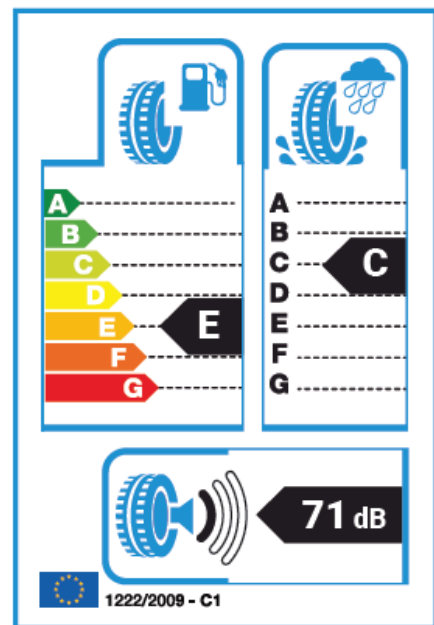
Une étude sur l'impact de la mise en place, en 2012, du système européen d'étiquetage des pneumatiques a révélé l'absence d'évolution de la structure des ventes par classe de performance.

Les classes « E » (pour la résistance au roulement) et « C » (pour l'adhérence sur sol mouillé) restent en 2017, comme elles l'étaient en 2012, les plus fréquentes en Europe. L'étude souligne la nécessité de poursuivre la valorisation de ce système informatif objectif auprès des utilisateurs.

Financé par l'Association européenne des fabricants de pneus et des transformateurs de caoutchouc (ETRMA), le rapport réalisé par le groupe Lizeo a analysé, au niveau de l'UE et sur la période 2012 – 2017, 400 000 étiquettes de pneus.

L'étude a notamment apprécié la combinaison des notes attribuées pour les critères « résistance au roulement » et « adhérence sur sol mouillé ». La « résistance au roulement » est un indicateur d'efficacité énergétique et de moindre émission du véhicule, l'« adhérence sur sol mouillé » est un critère d'ordre sécuritaire. Ces deux indicateurs de performance doivent être appréhendés de façon combinée, car ils sont le fruit de compromis.

The 2017 most popular car tyre label (about 25% of the market)



Le rapport, publié en octobre 2018, conclut que le système d'étiquetage de pneu est encore un «outil récent», mal connu des utilisateurs tant dans le domaine grand public que professionnel. En conséquence, il existe toujours un potentiel important de valorisation de ce système afin d'en améliorer son efficacité.

Fazilet Cinaralp, secrétaire générale de l'ETRMA, interrogée sur « la nécessité de valoriser le système d'étiquetage », a déclaré : « *L'étude démontre clairement que le marché n'a pas encore intégré les avantages apportés par l'utilisation de pneus performants offrant les meilleures combinaisons de résistance au roulement et d'adhérence sur sol mouillé. Il faut également reconnaître que, ces attributs étant interdépendants, le fait de pouvoir créer des pneus performants à la fois en matière d'efficacité énergétique et sécuritaire a constitué un véritable défi technologique pour les industriels.* »
« *Malheureusement, l'étude Lizeo démontre que les consommateurs sont encore peu sensibilisés, non seulement au système d'étiquetage du pneu, mais aussi au fait que le pneumatique peut présenter des différences de performances environnementales et sécuritaires très importantes. En conséquence, les discussions en cours sur la révision du règlement étiquetage doivent mettre l'accent sur le renforcement de la notoriété du dispositif actuel avant d'envisager tout changement du classement et notamment la création de nouvelles classes plus ambitieuses* », a ajouté Mme Cinaralp.

En parallèle, les manufacturiers de pneumatiques plaident pour un renforcement des contrôles sur la bonne application du règlement étiquetage. L'étude Lizeo a ainsi révélé qu'environ 4 000 pneus avaient été mal étiquetés.

Par ailleurs, le rapport MSTyr15 (Market Surveillance Action for tyres 2015), financé par la Commission européenne et publié en août 2018, souligne la nécessité de renforcer la confiance des acheteurs, des fabricants et des distributeurs et de mieux appliquer la réglementation afin de limiter une non-conformité actuelle des pneumatiques de l'ordre de 10 % !

Le rapport Lizeo arrive à point nommé alors que la Commission européenne propose de redimensionner les classes de performances dans sa nouvelle proposition de règlement sur l'étiquetage des pneus. Cette proposition est actuellement examinée par le Parlement européen et le Conseil.

Contrairement à l'étude Lizeo, l'analyse d'impact de la Commission européenne de 2018 s'est effectuée uniquement sur les données du marché allemand – dans le cadre d'une approche indépendante des critères de « résistance au roulement » et « adhérence sur sol mouillé ». Bien qu'il soit difficile de comparer les deux études, les conclusions de la Commission européenne s'avèrent plus optimistes.

«Les résultats indiquent clairement que tout redimensionnement du système d'étiquetage à ce stade serait prématuré. Les critères de rééchelonnement définis dans le règlement-cadre sur l'étiquetage ne sont pas remplis », a conclu Fazilet Cinaralp.

Principales conclusions :

- En 2012, la note la plus courante pour les pneus destinés aux véhicules légers a été «E» pour la résistance au roulement et «C» pour l'adhérence sur sol mouillé. En 2017, ces notes sont toujours les plus fréquentes, représentant environ un quart du marché.
- Moins de 0,1% de tous les pneus sont actuellement étiquetés A-A, tandis que plus de 98% de tous les pneus sont encore inférieurs à B-B.

L'étiquette du pneu encourage la concurrence et différencie les produits en fonction des performances, offrant ainsi aux consommateurs la possibilité de prendre des décisions éclairées. Une évolution du marché vers des pneus de qualité supérieure – performant en matière d'efficacité énergétique et de tenue de route sur sol mouillée - pourrait avoir des impacts significatifs sur l'environnement et la sécurité routière.

Notes de la rédaction :

- L'étude Lizeo est disponible à l'adresse suivante:
<http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/etrma-lizeo-report-2018-v9-web.pdf>
- Le groupe Lizeo est une société mondiale indépendante spécialisée dans les technologies de l'information, qui se concentre sur la gestion et l'ajout de valeur au Big Data pour l'industrie du pneumatique.
- MSTyr15 est un projet financé par l'Horizon de l'Union européenne 2020. Pour plus d'informations : www.mstyr15.eu
- Proposition de la Commission européenne pour une révision de l'étiquette de pneu européenne :
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2018/0296/COM_COM\(2018\)0296_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2018/0296/COM_COM(2018)0296_EN.pdf)

Contact presse :

Bruno MURET

01 49 60 57 92 / 06 22 70 30 77

[Bruno.muret@lecaoutchouc.com](mailto:bruno.muret@lecaoutchouc.com)

À propos de :

ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers Association)

L'ETRMA regroupe les fabricants de pneus APOLLO VREDESTEIN, BRIDGESTONE EUROPE, BRISA, PNEUS COOPER, CONTINENTAL, GOODYEAR PNEUS DUNLOP EUROPE, HANKOOK, MARANGONI, MICHELIN, NOKIAN TYRES, PIRELLI TYRE, PROMETEON TYRE et les associations nationales des transformateurs de caoutchouc : Belgique, Finlande, France (SNCP), Allemagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Espagne et Royaume-Uni.

L'industrie européenne du pneumatique et du caoutchouc emploie directement plus de 360 000 personnes et a réalisé un chiffre d'affaires de 73 milliards d'euros en 2016.

SNCP (Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères)

Le SNCP regroupe plus de 110 entreprises transformatrices de caoutchouc (pneumatiques, pièces techniques, rubans adhésifs, articles grand public...), fournisseurs (matières premières, équipements), recycleurs et éco-organismes.

Ces entreprises adhérentes emploient 45 000 salariés et réalisent un chiffre d'affaires de 9 Mrd d'€.

Cinq domaines d'influence : relations sociales, Environnement, Affaires économiques, Normalisation et R&D, Relations publiques. Pour plus d'informations : www.lecaoutchouc.com

TNPF (Travaux de normalisation des pneumatiques pour la France)

Le TNPF regroupe les sociétés BRIDGESTONE, CONTINENTAL, GOODYEAR DUNLOP, HANKOOK, MICHELIN et PIRELLI. Le TNPF coordonne les travaux de normalisation et de réglementation pneumatique pour la France. Cette mission s'exerce avec les pouvoirs publics, les partenaires de la filière caoutchouc et les instances de normalisation nationales et internationales en particulier l'ETRTO.

Le **SNCP et le TNPF** sont des composantes du CFCP (Centre Français du Caoutchouc et du Polymères) qui regroupe par ailleurs l'IFOCA (Institut National de Formation et d'enseignement professionnel du Caoutchouc), le LRCCP (Laboratoire de recherches et de contrôle du caoutchouc et des plastiques) et la FDCA (Fondation du Caoutchouc), destinés à accompagner le développement de la filière caoutchouc en France et en Europe.

Les principales compétences du CFCP sont : la formation, la R&D, l'assistance technique, l'environnement, les relations sociales, la veille économique, la gestion de projets, la promotion...

