

## « Règlement (CE) 1222/2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et autres paramètres essentiels »

Les lignes guides de l'industrie du pneumatique pour promouvoir l'utilisation de pneumatiques sûrs, à faible consommation de carburant et à faible niveau de bruit

### Le règlement : le contenu technique

**Q1 : Quel est l'objet du règlement sur l'étiquetage des pneumatiques ?**

**R1 :** Son but est d'améliorer la sécurité et l'efficacité économique et environnementale du transport routier par la promotion de pneumatiques sûrs, à faible niveau de bruit et permettant de réduire la consommation de carburant. Ce règlement permet aux utilisateurs de faire un choix éclairé lors de l'achat de pneumatiques en prenant en considération ces informations en complément des autres facteurs qui interviennent normalement dans le processus de décision d'achat.

**Q2 : En quoi consistent les règles proposées pour étiqueter les pneus ?**

**R2 :** Elles prescrivent qu'il y a lieu de communiquer aux consommateurs des informations sur certaines caractéristiques des performances des pneus. Ces informations concernent :

- le niveau de la **résistance au roulement** d'un pneu qui a une incidence sur la consommation en carburant du véhicule ;
- le niveau de l'**adhérence sur sol mouillé** du pneu qui a une incidence sur la sécurité du véhicule, et
- le niveau de **bruit** de roulement du pneumatique **extérieur** au véhicule (exprimé en décibels) (il ne s'agit pas du bruit du pneumatique entendu à l'intérieur du véhicule).

**Q3 : Tous les pneus rentrent-ils dans le champ d'application de ce règlement ?**

**R3 :** Ces dispositions s'appliquent uniquement aux pneumatiques C1 (voitures particulières), C2 (utilitaires légers) et C3 (poids lourds).

Les catégories suivantes sont exclues du champ d'application de ce règlement :

- o pneumatiques rechapés ;
- o pneumatiques professionnels non routiers (pneus génie civil, agraires, manutention ... ) ;
- o pneumatiques conçus pour la compétition ;
- o pneumatiques cloutés (les pneus cloutables fournis sans clous relèvent toutefois du règlement) ;
- o pneumatiques de secours à usage temporaire ;
- o pneumatiques conçus pour être montés sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1990 ;
- o pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h ;
- o pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur ou égal à 254 mm (10 pouces) ou supérieur ou égal à 635 mm (25 pouces).

**Remarque :** les exigences relatives à l'adhérence sur sol mouillé ne s'appliquent pas encore aux pneus C2 et C3 parce qu'aucune méthode d'essai n'était disponible au moment de l'adoption de ce règlement. Ces méthodes devraient être adoptées avant novembre 2012.

**Q4 : Quand ces règles d'étiquetage entrent-elles en vigueur ?**

**R4 :** Elles seront applicables à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2012 à tous les pneumatiques de voitures particulières, d'utilitaires légers et de poids lourds fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012 (code de date de production (DOT) < 4312 > soit la 43<sup>ème</sup> semaine de 2012).

Le règlement prévoit, pour les fabricants de pneumatiques, la possibilité d'une mise en œuvre volontaire anticipée à condition que toutes les méthodes d'essais aient été intégralement adoptées.

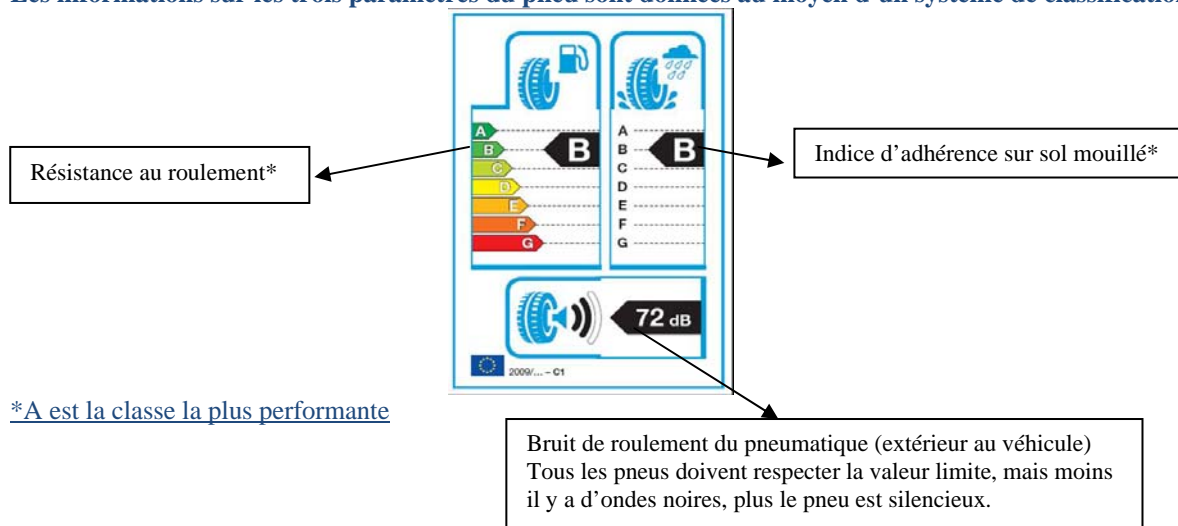
**Q5 : Qui doit donner les informations au consommateur ?**

**R5 : Les 3 acteurs du marché du pneumatique ont des obligations pour informer les consommateurs ; il s'agit : (1) des fournisseurs de pneumatiques (fabricants ou importateurs en Europe), (2) des revendeurs, (3) des constructeurs automobiles.**

1. Les **fournisseurs de pneumatiques** doivent mettre à disposition ces informations de la manière suivante :
  - les informations sur les pneus de voitures particulières, d'utilitaires légers et de poids lourds doivent être disponibles dans la documentation technique promotionnelle (dépliants, brochures, etc.), y compris sur le site Internet du fabricant ;
  - de plus, dans le cas des pneus de voitures particulières et d'utilitaires légers, les fabricants ou les importateurs ont le choix entre l'application d'une étiquette autocollante sur la bande de roulement et la mise en place d'une affichette accompagnant chaque lot de pneus livrés au distributeur et à l'utilisateur final.
2. Les **revendeurs (sur le point de vente)**
  - ils doivent veiller à ce que les pneus visibles au point de vente pour les consommateurs portent une étiquette autocollante ou à ce qu'il y ait à proximité immédiate une affichette qui sera montrée à l'utilisateur final avant la vente ;
  - ils doivent donner les informations pendant le processus d'achat lorsque les pneus proposés à la vente ne sont pas visibles pour l'utilisateur final ;
  - ils doivent fournir les informations sur ou avec la facture.
3. Les **constructeurs automobiles (fournisseurs et distributeurs de véhicules)**
  - ils ne doivent donner les informations au consommateur au point de vente et avant la vente que si celui-ci a le choix entre différents pneus à monter sur le véhicule qu'il a l'intention d'acheter.
  - dans le cas où les consommateurs ont le choix entre plusieurs pneus pour le véhicule qu'ils veulent acheter, ces informations doivent être données dans la documentation technique promotionnelle.

**Q6. Comment les informations doivent-elles être fournies aux consommateurs ?**

**R6. Les informations sur les trois paramètres du pneu sont données au moyen d'un système de classification.**



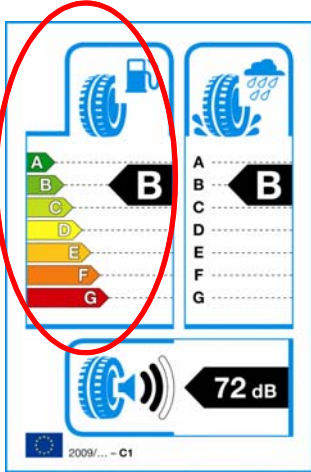
**Q7 : Y a-t-il des instructions concernant la taille de l'étiquette autocollante ?**

**R7 : Les fournisseurs de pneumatiques ne sont pas libres de décider de la taille de l'étiquette. Elle doit avoir une taille bien précise (largeur minimale de 7,5 cm et hauteur de 11 cm). Les couleurs et le modèle de l'étiquette ne peuvent pas non plus être modifiés.**

Les fournisseurs de pneus doivent aussi respecter des limites quant à l'espace réservé aux informations commerciales (nom commercial, gamme et dimension des pneus, indice de charge, indice de vitesse et autres spécifications techniques). La surface totale de l'étiquette autocollante ne peut pas dépasser 250 cm<sup>2</sup> et elle ne peut pas mesurer plus de 22 cm de hauteur.

**Q8 :** Quelles sont les valeurs sur lesquelles repose la classification de la résistance au roulement ?

**R8 :** Ces valeurs sont obtenues en appliquant une méthode d'essai harmonisée.

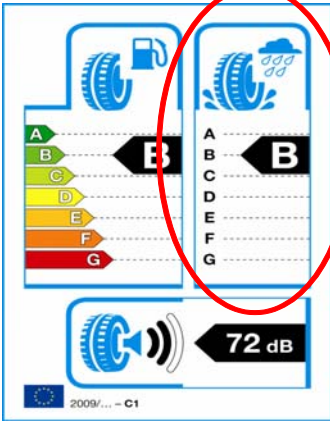


Pneus Voitures particulières (C1)		Pneus Utilitaires légers (C2)		Pneus Camions et bus (C3)	
RR C en kg/t	class d'efficacité énergétique	RR C en kg/t	Class d'efficacité énergétique	RR C en kg/t	Class d'efficacité énergétique
$RR \leq 6,$	A	$RR \leq 5,$	A	$RR \leq 4,$	A
$6, \leq RR \leq 7,$	B	$5, \leq RR \leq 6,$	B	$4, \leq RR \leq 5,$	B
$7, \leq RR \leq 9,$	C	$6, \leq RR \leq 8,$	C	$5, \leq RR \leq 6,$	C
Néant	D	Néant	D	$6, \leq RR \leq 7,$	D
$9 \leq RR \leq 10,$	E	$8, \leq RR \leq 9,$	E	$7, \leq RR \leq 8,$	E
$10, \leq RR \leq 12,$	F	$9, \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	Néant	G

RRC = Rolling Resistance Coefficient / Coefficient de résistance au roulement ; il est exprimé en kg/tonne

**Q9 :** Quelles sont les valeurs sur lesquelles reposent les performances en matière d'adhérence sur sol mouillé ?

**R9 :** Ces valeurs sont obtenues en appliquant une méthode d'essai harmonisée.



Pneus Voitures particulières (C1)		Pneus Utilitaires légers (C2) Camions et bus (C3)
G	W Class	En cours d'élaboration
$1,55 \leq G$	A	
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	
Empty	D	
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E	
$G \leq 1,09$	F	
Empty	G	

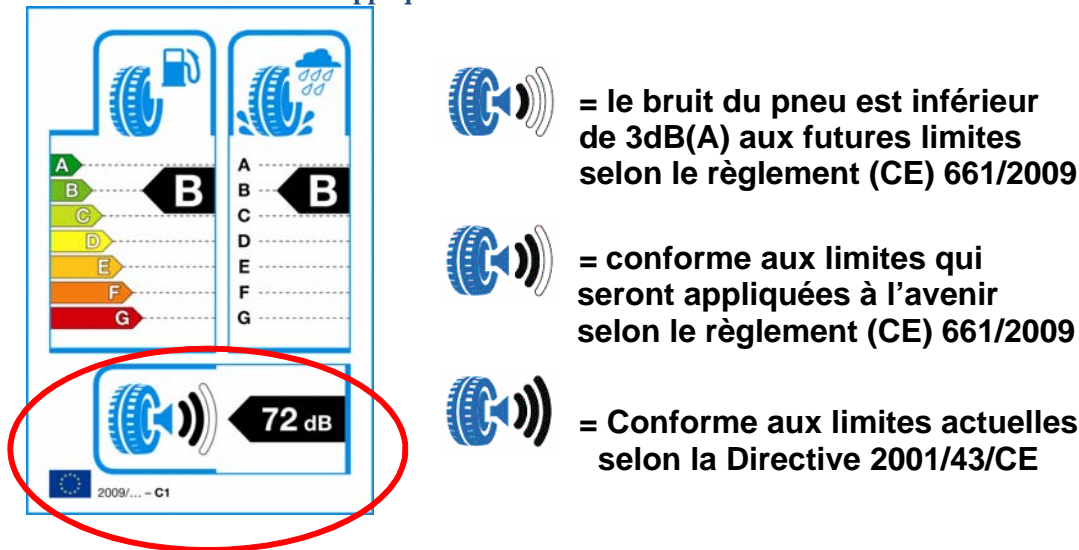
G = Grip / adhérence : indice d'adhérence sur sol mouillé

WG Class = Wet Grip class/ Classe d'adhérence sur sol mouillé

Empty = classe vide (non utilisée)

**Q10 :** Quelles sont les valeurs sur lesquelles reposent les valeurs du bruit de roulement externe ?

**R10 :** Ces valeurs sont obtenues en appliquant une méthode d'essai harmonisée.



**Q11 :** Quel est le statut des procédures d'essai en matière de bruit, de résistance au roulement et d'adhérence sur sol mouillé ?

**R11 :** L'essai prescrit pour établir le niveau de bruit aux fins de l'étiquetage (ainsi que de l'homologation de type) est déjà bien connu et doit être réalisé selon les requis du règlement UNECE N° 117 (identiques à ceux de la Directive 2001/43/CE).

**La méthode d'essai de la résistance au roulement doit permettre de réaliser les deux objectifs :**

- A) Homologation par type pour la conformité au niveau maximal autorisé de Résistance au Roulement selon le règlement (CE) 661/2009 (qui se réfère, pour la méthode de mesure à la norme ISO 28580),
- B) Auto certification de conformité à l'une des classes (de A à G) selon le règlement (CE) 1222/2009 (qui se réfère au projet de Règlement de l'UNECE N° 117).

Les modalités d'application basées sur la norme ISO 28580 sont en cours d'examen par les experts de l'ISO ; et les experts de l'UNECE se livrent à un travail similaire. L'ensemble de ces travaux devrait être achevé d'ici fin 2010 ou début 2011. En conséquence, une évaluation harmonisée fiable des classes pour les besoins de l'étiquetage ne sera pas possible avant la fin de 2010 au plus tôt.

**La méthode d'essai de l'adhérence sur sol mouillé (pour les pneus des voitures particulières)** à laquelle se réfère le Règlement UNECE N°117 est en train d'être révisée par les experts de l'industrie du pneumatique en vue d'améliorer la mise en œuvre du règlement (CE) 1222/2009. L'industrie collabore étroitement avec la Commission européenne à une publication officielle attendue d'ici la fin de 2010.

En résumé, les méthodes d'essai sont les suivantes :

	Principe de la méthode d'essai	Homologation de type Reg. 661/2009			Etiquetage Reg. 1222/2009		
		C1	C2	C3	C1	C2	C3
RR	Test en laboratoire (essai au banc)	ISO 28580			ISO 28580		
WG	Test en extérieur (le freinage sur sol mouillé est mesuré par rapport à un pneu de référence par véhicule ou remorque)	R117 UNECE	pas d'exigence		Méthode d'essai révisée à paraître	Aucune exigence, mais prévu dans le règlement si méthode d'essai harmonisée disponible	
Bruit	Test en extérieur	R117 UNECE Idem que 2001/43					

**Q12. Comment l'industrie fera-t-elle pour traiter les différences de résultats entre les machines de mesure du coefficient de résistance au roulement (RRC) ou pour l'adhérence sur sol mouillé (prise en compte, par exemple des paramètres pistes d'essai, conducteur...)?**

R12. **Concernant le RRC** (test en laboratoire), la méthode d'essai s'appuiera d'une part sur un système d'alignement (étalonnage) entre laboratoires, avec utilisation de pneus de référence et d'autre part sur un labo de référence pour les besoins de valeurs de référence.

**Concernant l'adhérence sur sol mouillé** (méthode d'essai « relative » évaluant la performance par rapport à un pneu de référence), la méthode actuellement décrite dans le règlement N° 117 de l'UNECE est en cours de révision en vue d'en améliorer la fiabilité et la répétabilité, par exemple en réduisant la fourchette des conditions d'essai (température ou coefficient de frottement de l'asphalte), et en utilisant des pneus « de référence » plus appropriés.

**Q13. Quand les fabricants de pneumatiques prévoient-ils d'étiqueter leurs produits ?**

R13. Le règlement (CE) 1222/2009 exige que les étiquettes soient apposées à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2012 et au moins pour les pneus fabriqués après le 30 juin 2012. Une mise en œuvre anticipée de l'étiquetage des pneus sera possible une fois que les modalités d'application des méthodes d'essai de l'adhérence sur sol mouillé et de la résistance au roulement auront été définies.

Après que les méthodes d'essai officielles auront été complètement définies, chaque fabricant de pneus sera libre d'apposer l'étiquette dans ce cadre et le calendrier de mise en œuvre pourrait également être dicté par la mise sur le marché européen de nouvelles gammes de pneumatiques.

**Q14. Quel est le niveau actuel des performances des pneus sur le plan du coefficient de résistance au roulement, de l'adhérence sur sol mouillé et du bruit ? S'il n'est pas encore disponible, quand aurons-nous une estimation ?**

R14. Une évaluation valable du niveau des performances des produits ne sera possible qu'après que les méthodes d'essai spécifiques aux fins d'étiquetage (en particulier, pour le coefficient de résistance au roulement et l'adhérence sur sol mouillé) auront été pleinement consolidées et approuvées par les organismes compétents.

Une équipe d'experts de l'industrie du pneumatique travaille avec la Commission européenne et d'autres organismes à la définition des détails des méthodes d'essais (par exemple, harmonisation de la méthode de mesure de la résistance au roulement ou mise au point de la méthode d'essai de l'adhérence sur sol mouillé). La disponibilité de la version définitive des méthodes est liée au processus législatif. Toutes les méthodes devraient être disponibles dans le courant de 2011. Une fois qu'elles auront été définitivement arrêtées, chaque fabricant sera responsable à titre individuel.

**Q15. Y aura-t-il une communication commerciale coordonnée dans les journaux, à la télévision, à la radio... ?**

R15. L'ETRMA ne diffusera pas d'informations commerciales. Il appartient exclusivement aux différentes sociétés de décider d'en communiquer ou non.

Les éventuelles informations communes d'ordre général seront disponibles auprès de l'ETRMA et sur les sites Web des associations nationales.

**Q16. Prévoit-on de créer une base de données sectorielle ?**

R16. Nous n'avons pas l'intention de créer une base de données commune. La législation européenne ne l'exige pas.

**Q17. Faudra-t-il modifier le flanc des pneus (marquage) à cause de la nouvelle réglementation ?**

R17. Concernant l'étiquetage (règlement (CE) 1222/2009), **aucune modification du marquage** des pneus n'est requise. Pour les **besoins du règlement (CE) 661/2009**, il y aura de nouveaux marquages relatifs à l'homologation par type ; de plus, il se peut que, pour certaines catégories de pneumatiques (par exemple, pour les pneus traction C2 ou C3...), de nouveaux marquages sur les flancs soient requis. Ces modalités du marquage sont en cours d'examen à l'UNECE et on estime que ces nouvelles exigences « marquages » seront arrêtées d'ici fin 2010 ou début 2011.

## **Questions fréquemment posées**

### **Qu'est-ce que la résistance au roulement (RR) ?**

La RR est une force qui agit dans le sens opposé à celui du déplacement quand un pneu roule. Sous la charge du véhicule, le pneu se déforme dans sa zone de contact avec la surface de la route. Cette déformation entraîne des pertes internes, à l'instar d'une balle de caoutchouc que l'on lâche d'une certaine hauteur et qui rebondit à une hauteur moindre.

La RR d'un pneu peut être exprimée comme une force (newton) ou un coefficient (RRC). Le coefficient de résistance au roulement est défini comme une force RR (N) divisée par la charge du pneu. Il a l'avantage de faciliter les comparaisons entre pneus.

### **Comment la RR contribue-t-elle à la consommation de carburant d'un véhicule ? Quels autres facteurs y contribuent-ils aussi ?**

Le moteur d'un véhicule doit fournir une force pour compenser la RR, ce qui consomme une certaine quantité de carburant et contribue donc à la consommation. Selon une règle empirique, une baisse de 6 % de la RR réduit de 1 % la consommation d'une voiture particulière.

Bien d'autres facteurs contribuent à la consommation de carburant d'un véhicule : son aérodynamisme, son poids, le type du moteur, des systèmes auxiliaires comme la climatisation, la pente de la route, le style de conduite personnel, la pression de gonflage des pneus, les accélérations ou les conditions de circulation en général.

### **Quel est le rapport entre l'adhérence sur sol mouillé et la RR ?**

Il y a beaucoup de caractéristiques du pneu qui influencent sa RR. On peut l'adapter en modifiant certains de ces paramètres, mais quelques-uns peuvent également avoir un effet négatif sur l'adhérence sur sol mouillé. L'ingénieur chargé de mettre au point un pneu doit utiliser les bons outils selon le bon dosage pour arriver à un équilibre optimal entre RR et adhérence. Si on abaisse trop les seuils de RR, les compromis que cela nécessitera, pourraient avoir un effet contraire sur les performances en matière d'adhérence.

### **En quoi l'adhérence sur sol mouillé mesurée est-elle liée à la sécurité routière, notamment selon que la chaussée est sèche, humide, enneigée ou verglacée ?**

L'adhérence sur sol mouillé renvoie au niveau de sécurité des pneus : elle reflète la capacité d'un pneu à freiner sur une chaussée humide. D'autres paramètres interviennent dans la sécurité, par exemple la tenue de route, le contrôle de direction, l'aptitude à décélérer sur surfaces sèches et mouillées à grande vitesse et le comportement d'aquaplanage, mais on a retenu l'adhérence sur sol mouillé comme situation la plus représentative d'une adhérence réduite en Europe.

### **Quelle est la différence entre limite et classification ?**

La limite est le niveau de performances minimal acceptable qu'un pneu doit avoir pour être homologué sur le marché européen.

La classification indiquera le niveau des performances dans des conditions d'essai bien précises de la résistance au roulement du pneu, de son freinage sur surface humide et de son bruit de roulement externe.

### **Comment la conformité au règlement sur l'étiquetage des pneumatiques est-elle assurée ?**

Il est de la responsabilité des autorités de surveillance des marchés nationaux d'évaluer la conformité des valeurs de classification déclarées. Les procédures de vérification sont détaillées à l'annexe IV du règlement (CE) 1222/2009.

### **Pourquoi les pneus « POR » sont-ils exclus de l'étiquetage ?**

Les pneus POR (Professional Off Road) sont spécialement conçus pour atteindre des performances d'adhérence exceptionnelles dans des conditions difficiles et sur tous les types de terrains, ce qui ne leur permet pas de respecter les seuils réglementaires et les niveaux de classification spécifiés.

### **Envisage-t-on d'inclure les pneus rechapés ?**

On envisage d'introduire des exigences concernant l'étiquetage des pneus rechapés ; toutefois, une décision ne sera prise que suite à la réalisation d'une étude d'impact par la Commission européenne. Elle doit en présenter les résultats au plus tard pour mars 2016.

### **Envisage-t-on de publier une calculatrice européenne d'économies de carburant montrant l'effet de pneus d'étiquetage différent sur la consommation/les dépenses de carburant ?**

La Commission européenne se lancera dans l'élaboration d'une calculatrice harmonisée d'économies de carburant qui pourrait être éventuellement placée sur le site Web de chaque fabricant afin de calculer les économies de carburant et de comparer les produits.