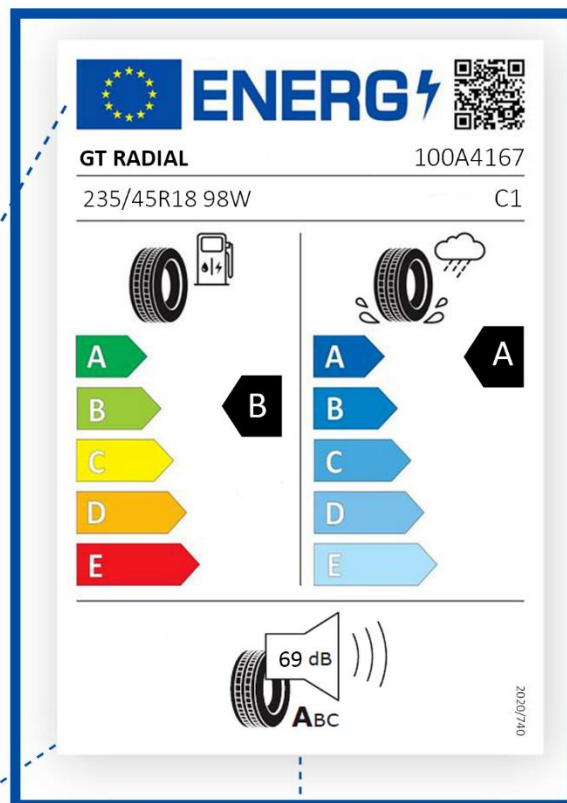




Product Information Sheet

Delegated Regulation (EU) 2020/740

Supplier name or trademark	GT Radial
Model identifier	100A4167
Tyre size designation	235/45R18
Load-capacity index	98
Speed category symbol	w
Fuel efficiency class	B
Wet grip class	A
External rolling noise class	1
External rolling noise value	69 dB
Severe snow tyre	No
Date of start of production	30/20
Date of end of production	-
Commercial name or trade designation	SportActive 2
Load version	
Additional information	
Load-capacity index (Load index for Dual mounting)	
d-capacity (Single load index for Additional Service Description)	
capacity index (Dual load index for Additional Service Description)	
Speed category symbol (for Additional Service Description)	

Nouvel étiquetage Européen EU 2020/740
Foire aux questions (FAQ)

"FAQ" Étiquetage des pneus

L'UE veut réduire les émissions de CO₂ des transports de 60 % d'ici 2050, par rapport au niveau de 1990.

Pour aider les consommateurs à prendre des décisions en connaissance de cause, l'UE met en place un nouveau système d'étiquetage visant à sensibiliser les consommateurs à l'étiquette des pneumatiques.

L'application du règlement (UE) 2020/740 entrera en vigueur le 1er mai 2021.

L'un des principaux changements est l'introduction d'une base de données publique sur les produits avec des entrées par type de pneu, qui sera liée aux étiquettes individuelles par un code QR et donnera accès à une fiche d'information sur le produit.

GT Radial se félicite de l'arrivée du règlement amélioré sur l'étiquetage des pneumatiques EU 2020/740 qui aidera les consommateurs à prendre des décisions d'achat mieux informées entre les performances et le prix des pneumatiques.



Pour faciliter la compréhension de ce nouveau règlement, nous avons créé ce document (Foire aux questions) qui, nous l'espérons, vous aidera à expliquer comment le nouveau règlement fonctionnera.

RÈGLEMENT SUR L'ÉTIQUETAGE DES PNEUMATIQUES		Page
Q1: Quel est l'objectif du nouveau règlement sur l'étiquetage des pneumatiques ?		4
Q2: Quels sont les changements apportés sur ce nouvel étiquetage ?		4
Q3: À quels pneus l'étiquetage s'applique-t-il ?		4
Q4: Quand ces nouvelles règles d'étiquetage s'appliqueront-elles ?		4
Q5: Peut-on appliquer de nouvelles étiquettes sur les pneus produits avant le 1er mai 2021 ?		5
Q6: Puis-je vendre mes pneus en stock après le 1er mai 2021 avec l'ancien labelling ?		5
Q7: Qui doit fournir les informations au consommateur ?		5-6
Q8: Qu'est-ce qu'une fiche d'information sur un produit ?		6
Q9: Quelles sont les nouveautés sur les étiquettes ?		7
Q10: Quelles seront les informations contenues dans le nouveau étiquetage ?		7-8
Q11: Qu'est-ce que l'EPREL ?		9
Q12: Où puis-je trouver les étiquettes et les fiches d'information sur les produits ?		9
EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE		
Q13: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière le classement de l'efficacité énergétique ?		10
Q14: Qu'est-ce que la résistance au roulement (RR) ?		10
Q15: Comment est mesurée la résistance au roulement ?		10
Q16: Comment la résistance au roulement contribue-t-elle à la consommation de carburant ? Quels autres facteurs influencent la consommation de carburant ?		11
Q17: Quelle est la relation entre résistance au roulement et sécurité ?		11
Q18: Comment l'industrie gère-t-elle les écarts entre les machines testant la résistance au roulement ?		11
ADHÉRENCE SUR SOL MOUILLÉ		
Q19: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière les notes d'adhérence sur sol mouillé ?		12
Q20: Comment le classement de l'adhérence sur sol mouillé influence-t-il la sécurité ?		13
Q21: Quelle est la relation entre l'adhérence sur sol mouillé et les propriétés hivernales ?		13
NIVEAU SONORE		
Q22: Comment mesure-t-on le niveau sonore ?		14
Q23: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière les notes de niveau sonore ?		14
Q24: Quel est l'impact d'une différence de niveau pour le bruit ?		14
AUTRE		
Q25: Qu'est-ce qu'un point de vente ?		15
Q26: Pourquoi les pneus "POR" sont-ils exclus de l'étiquetage ?		15
Q27: Pourquoi les pneus cloutés sont-ils exclus de l'étiquetage ?		15
Q28: Est-il prévu d'inclure les rechapés ?		15
Q29: Dois-je apposer des étiquettes sur les pneus achetés sur Internet ?		15
Q30: Qui est responsable de la surveillance du marché en ce qui concerne le respect du règlement sur l'étiquetage ?		15
Q31: Que se passe-t-il si un pneu perd accidentellement une étiquette ou un autocollant pendant le transport et la manutention ?		16
Q32: Dois-je faire figurer les informations de l'étiquette sur les factures ?		16

Q1: Quel est l'objectif du nouveau règlement sur l'étiquetage des pneumatiques ?

L'objectif est de promouvoir et d'améliorer l'efficacité environnementale avec des effets limités sur la sécurité des pneus utilisés dans le transport routier. La mise à jour du règlement européen sur l'étiquetage des pneumatiques EU 2020/740 a pour objectif principal de donner des informations aux consommateurs sur les principaux aspects de la sécurité et de l'efficacité :

- Efficacité énergétique
- Niveau sonore
- Adhérence sur sol mouillé
- Adhérence sur neige
- Adhérence sur verglas

Le principe est de fournir aux consommateurs (numériquement) les informations de l'étiquette avant d'acheter des pneus.

Q2: Quels sont les changements apportés sur ce nouvel étiquetage ?

Le nouveau règlement sur l'étiquetage prévoit que les informations sur certaines caractéristiques des performances des pneumatiques doivent être communiquées aux consommateurs de manière explicite avant toute décision d'achat. Pour simplifier le choix des consommateurs, une base de données publique gérée par l'UE (EPREL) sera disponible à partir du 1er mai 2021.

Ces informations seront fournies pour les pneus de voitures particulières (C1), de véhicules utilitaires légers (C2) et de poids lourd/bus & autocar (C3).

Q3: À quels pneus l'étiquetage s'applique-t-il ?

L'obligation de fournir des informations sur l'étiquette s'applique uniquement aux pneus de voitures particulières (C1), aux pneus de véhicules utilitaires légers (C2) et aux pneus de poids lourds/bus & autocar (C3). Les catégories suivantes sont exclues des exigences réglementaires :

- (a) Pneumatiques professionnels tout-terrain (POR)
- (b) Pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er octobre 1990
- (c) Roues de secours à usage temporaire de type T
- (d) Pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à F = 80 km/h
- (e) Pneumatiques dont le diamètre nominal de la jante ne dépasse pas 254 mm, ou supérieur ou égal à 635 mm
- (f) Pneumatiques munis de dispositifs additionnels destinés à améliorer les caractéristiques de traction, tels que les pneumatiques cloutés
- (g) pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur des véhicules exclusivement destinés aux courses automobiles
- (h) Pneus d'occasion, sauf si ces pneus sont importés d'un pays tiers.

Les exigences relatives aux pneus rechapés s'appliqueront dès qu'une méthode d'essai appropriée pour mesurer la performance de ces pneus sera disponible

Q4: Quand ces nouvelles règles d'étiquetage s'appliqueront-elles ?

Les pneus produits après le 1er mai 2021 (DOT 1821) et mis sur le marché de l'UE doivent porter la nouvelle étiquette mise à jour. Les pneus produits et mis sur le marché avant cette date doivent porter l'étiquette actuelle, faisant référence à la directive CE 1222/2009. Ces pneus peuvent conserver l'"ancienne" étiquette jusqu'à leur vente. Il n'est pas nécessaire de remplacer les étiquettes dans les chaînes de distribution. (Toutefois, les pneus produits avant le 1er mai 2021, et mis sur le marché (importés) après le 1er mai 2021, doivent porter la nouvelle étiquette.

Q5: Peut-on appliquer de nouvelles étiquettes sur les pneus produits avant le 1er mai 2021 ?

Oui, c'est possible puisqu'il n'y a pas de contrainte juridique pour le faire. Sur le plan industriel, il est impossible d'effectuer le changement en un seul jour, de sorte que l'UE recevra très probablement des pneus avec de nouvelles étiquettes peu avant le 1er mai.

Q6: Puis-je vendre mes pneus en stock après le 1er mai 2021 avec l'ancien labelling

Tous les pneus en stock produits avant mai 2021 (DOT 1721) et mis sur le marché avant cette date, peuvent être vendus avec l'ancienne étiquette. Il n'est pas nécessaire de remplacer les étiquettes.

Q7: Qui doit fournir les informations au consommateur ?

Plusieurs acteurs ont l'obligation de veiller à ce que les consommateurs soient informés :

- Les fournisseurs de pneumatiques
- Les fournisseurs de pneumatiques en ce qui concerne la base de données sur les produits
- Les distributeurs de pneumatiques
- Les fournisseurs et distributeurs de véhicules
- Les fournisseurs de services d'hébergement
- Les États membres de l'UE

Un fournisseur est un manufacturier établi dans l'Union, un mandataire d'un manufacturier qui n'est pas établi dans l'Union, ou un importateur, qui met un produit sur le marché de l'Union.

Principales obligations des fournisseurs de pneumatiques :

Les fournisseurs veillent à ce que les pneumatiques C1, C2 et C3 qui sont mis sur le marché soient accompagnés sans frais :

(a) pour chaque pneu, par une étiquette, sous forme d'autocollant, conforme aux exigences du nouveau règlement et par une fiche d'information sur le produit.

Ou

(b) pour chaque lot d'un ou de plusieurs pneumatiques identiques, par une étiquette imprimée conforme aux exigences du nouveau règlement et par une fiche d'information sur le produit.

Pour les pneumatiques vendus ou proposés à la vente à distance, les fournisseurs veillent à ce que l'étiquette du pneumatique soit affichée à proximité de l'indication de prix et que la fiche d'information sur le produit soit accessible, y compris, à la demande de l'utilisateur final, sous forme imprimée.

Les fournisseurs veillent à ce que toute publicité visuelle pour un type de pneu spécifique fasse apparaître l'étiquette du pneu.

Les fournisseurs veillent à ce que tout support technique promotionnel relatif à un type de pneumatique spécifique porte l'étiquette de ce type de pneumatique

Les fournisseurs ont plusieurs obligations en ce qui concerne l'enregistrement des produits dans EPREL

Principales obligations des distributeurs de pneumatiques

Le principe est de fournir aux consommateurs (numériquement) les informations de l'étiquette avant d'acheter des pneus

Veiller à ce que sur le point de vente, les pneumatiques portent une étiquette, sous forme d'autocollant, conforme aux exigences du nouveau règlement, fournie par le fournisseur, à un endroit bien visible et lisible dans son intégralité et à ce que la fiche d'information sur le produit soit disponible.

Les distributeurs doivent veiller à ce que toute publicité visuelle pour un type de pneu spécifique montre l'étiquette du pneu. Si la publicité visuelle indique le prix de ce type de pneu, l'étiquette du pneu est affichée à proximité de l'indication de prix.

Les distributeurs veillent à ce que tout support promotionnel technique concernant un type de pneumatique spécifique porte l'étiquette du pneumatique.

Les distributeurs veillent à ce que, lorsque les pneumatiques mis en vente ne sont pas visibles pour l'utilisateur final au moment de la vente, lui soit fournie une copie de l'étiquette du pneumatique avant la vente.

Pour les pneumatiques vendus ou mis en vente sur internet, les distributeurs veillent à ce que l'étiquette du pneumatique soit affichée à proximité de l'indication de prix et que la fiche d'information sur le produit soit accessible.

L'ancienne obligation d'indiquer l'étiquetage sur les factures n'est plus requise par le nouveau règlement.

Principales obligations des fournisseurs et concessionnaires de véhicules

Lorsque les utilisateurs finaux ont l'intention d'acquérir un véhicule neuf, les fournisseurs et les distributeurs de véhicules leur délivrent, avant la vente, l'étiquette des pneumatiques proposés avec ou montés sur le véhicule et tout support promotionnel technique pertinent et veillent à ce que la fiche d'information sur le produit soit disponible.

Principales obligations des fournisseurs de services d'hébergement

Lorsqu'un prestataire de services autorise la vente de pneumatiques par l'intermédiaire de son site internet, il permet l'affichage de l'étiquette du pneumatique et de la fiche d'information sur le produit fournie par le fournisseur à proximité de l'indication de prix et informe le distributeur de l'obligation d'afficher l'étiquette du pneumatique et la fiche d'information sur le produit.

Principales obligations des États membres de l'UE

Si l'UE a des raisons suffisantes de croire qu'un fournisseur n'a pas assuré l'exactitude de l'étiquette du pneumatique, elle vérifie que les classes et toute information supplémentaire sur les performances déclarées sur l'étiquette du pneumatique correspondent aux valeurs et à la documentation présentées par le fournisseur.

Conformément au règlement (UE) 2019/1020, les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance du marché mettent en place un système d'inspections de routine et spécifiques des points de vente afin de garantir le respect du présent règlement.

Q8. Qu'est-ce qu'une fiche d'information sur un produit ?

Une autre exigence du nouveau règlement est que les consommateurs doivent recevoir la fiche d'information sur le produit au moment de l'achat du pneu. Cette fiche peut être trouvée et téléchargée à partir de la base de données publique de l'UE EPREL, ou sur les sites web de GT Radial.

Exemple de fiche d'information produit :

Maxmiller Pro Product Information Sheet	

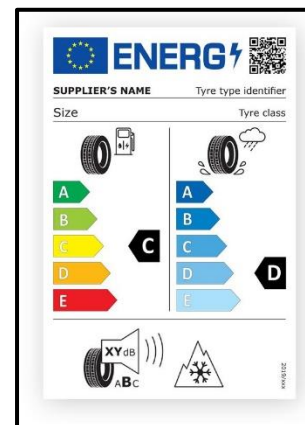
Delegated Regulation (EU) 2020/740	
Supplier name or trademark	GT Radial
Model identifier	100A2822
Tyre size designation	195/65R16
Load-capacity index	104
Speed category symbol	T
Fuel efficiency class	B
Wet grip class	B
External rolling noise class	2
External rolling noise value	70 dB
Severe snow tyre	No
Date of start of production	30/20
Date of end of production	-
Commercial name or trade designation	Maxmiller Pro
Load version	
Additional information	
Load-capacity index (Load index for Dual mounting)	102
Load-capacity (Single load index for Additional Service Description)	
Load-capacity index (Dual load index for Additional Service Description)	
Speed category symbol (for Additional Service Description)	

Q9. Quelles sont les nouveautés sur les étiquettes ?

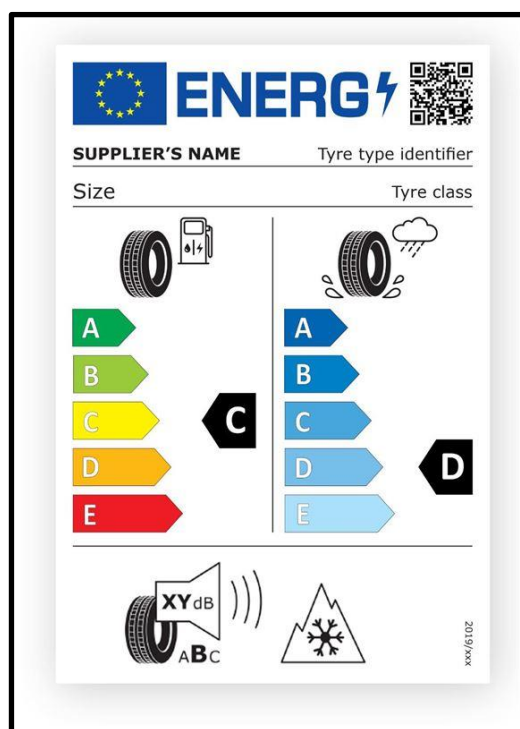
L'étiquetage actuel est en vigueur depuis maintenant 8 ans et a été revu sous plusieurs angles.

Les principales améliorations peuvent être résumées comme suit :

- ✓ Présentation de l'étiquette conforme aux normes EU de labellisation ECO
- ✓ Accès du public au label et à la fiche d'information sur le produit via un code QR ajouté à l'étiquette
- ✓ Réorganisation des classes de labels. Seules les classes A-E seront disponibles.
- ✓ Introduction du symbole d'adhérence sur neige sur l'étiquette (3PMSF)
- ✓ Introduction du symbole d'adhérence à la glace sur l'étiquette (uniquement pneus C1 à un stade ultérieur)
- ✓ L'étiquette sera ajoutée aux pneus poids lourd (ce qui n'était pas nécessaire auparavant)



Q10: Quelles seront les informations contenues dans le nouvel étiquetage ?



La nouvelle étiquette du pneu donne des informations sur le fabricant, le code interne du produit, la description de la taille du pneu et la classe du pneu

Il note 5 critères de performance :

- ✓ Efficacité énergétique
- ✓ Adhérences sur sol mouillé
- ✓ Niveau sonore
- ✓ Adhérence sur la neige
- ✓ Adhérence sur la glace (uniquement pour les pneus C1 à un stade ultérieur)

Pour l'efficacité énergétique et l'adhérence sur sol mouillé, la performance est exprimée en 5 classes allant de A (la plus efficace) à E (la moins efficace).

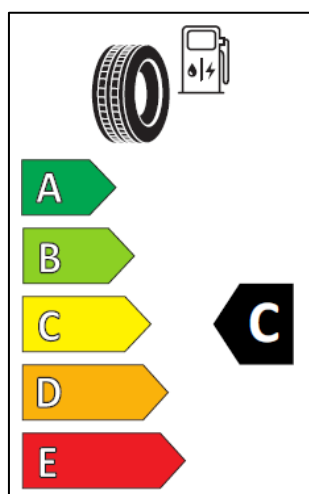
Pour le bruit, la valeur mesurée est présente sur l'étiquette avec les lettres A, B, C (A est l'indice de bruit le plus faible et C est l'indice de bruit le plus élevé)

Pour l'adhérence sur neige, elle sera indiquée par le symbole 3PMSF

Pour l'adhérence sur glace, elle sera indiquée par le symbole ICE



EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

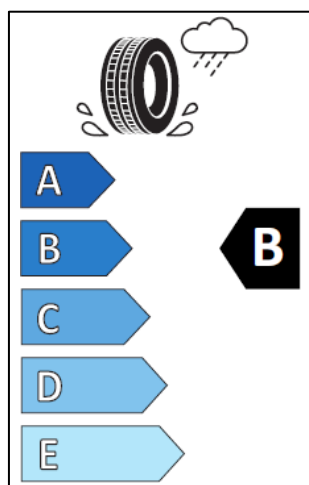


La consommation de carburant est influencée par la résistance au roulement des pneus due à la déformation du pneu lors de sa rotation, ce qui entraîne des pertes d'énergie sous forme de chaleur. Plus la déformation est importante, plus la résistance au roulement des pneus est élevée et donc plus il faut de carburant pour faire avancer le véhicule. En d'autres termes, une résistance au roulement plus faible signifie une consommation de carburant plus faible et donc des émissions du véhicule plus faibles, notamment de CO₂.

L'étiquette affiche différents niveaux de "résistance au roulement", où A est le plus "économe en carburant" et E le moins efficace de la classe. La flèche noire à côté du classement indique le niveau de performance du produit.

Les clients doivent être conscients que les économies réelles de carburant et la sécurité routière dépendent fortement du comportement des conducteurs, en particulier des éléments suivants : l'éco-conduite peut réduire considérablement la consommation de carburant ; la pression des pneus doit être correcte et régulièrement vérifiée pour une efficacité optimale.

ADHÉRENCE SUR SOL MOUILLÉ

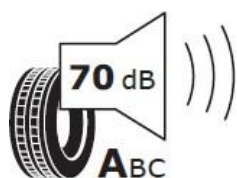


Le rôle le plus important d'un pneu est d'assurer la sécurité, quelles que soient les conditions météorologiques. La traction ou l'adhérence sur sol mouillé est l'une des caractéristiques de performance les plus importantes de tout pneu.

Il y a généralement un compromis de performance lorsque l'on combine les performances en matière de bruit, de résistance au roulement et de sécurité, comme l'adhérence sur sol mouillé. L'étiquetage permettra aux clients de classer par ordre de priorité leurs performances préférées.

Le label affichera une échelle de 5 grades où les pneus avec un "A" offrent le plus haut niveau d'adhérence sur sol mouillé et "E" le plus bas.

NIVEAU SONORE



Les niveaux de bruit extérieur des pneumatiques sont répartis en 3 catégories et mesurés en décibels (dB) par rapport aux niveaux de bruit réglementaires de l'UE (ECE117) :

- A = 3dB de moins que la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit
- B = Conforme à la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit.
- C = Non-conformité avec la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit.

ADHÉRENCE SUR NEIGE



Lorsque l'étiquette porte le symbole 3PMSF, elle indique que le pneu a passé avec succès un test objectif réglementé décrit dans la norme ECE117, indiquant qu'il a une meilleure traction sur neige qu'un pneu dit "SRTT". (Standard Reference Test Tyre)

ADHÉRENCE SUR GLACE



Lorsque l'étiquette porte le symbole ICE GRIP, elle indique que le pneu a passé avec succès un test objectif réglementé, ce qui signifie qu'il a un niveau d'adhérence minimum conforme à la norme ISO. Cette méthode d'essai et ce label seront introduits ultérieurement.

Q11: Qu'est-ce que l'EPREL ?

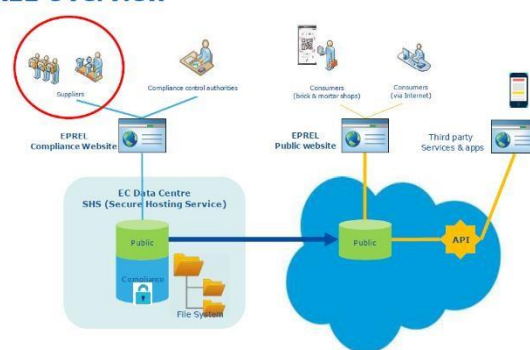
L'étiquetage des pneumatiques fait partie de la législation de l'Union sur l'efficacité énergétique des produits et, à ce titre, il relève du règlement (UE) 2017/1369. Ce règlement a été mis à jour en 2017 et un nouvel élément très important, introduit avec cette mise à jour, a été de rendre obligatoire l'enregistrement des produits dans une base de données publique contrôlée par l'UE. (EPREL)

Dans le nouveau règlement sur l'étiquetage des pneumatiques EU 2020/740, les pneumatiques ont été modifiés pour répondre à cette exigence d'enregistrement du produit. En tant que fournisseur de pneus, GT RADIAL remplira cette obligation d'enregistrement pour tous les produits vendus dans l'UE.

Les types de produits courants enregistrés dans l'EPREL (European Product Registry for Energy Labelling) :



EPREL Overview



La base de données des produits se compose de deux parties : une partie PUBLIQUE et une partie CONFORMITÉ :

La partie **PUBLIQUE** :

- ✓ Identification du fournisseur
- ✓ Identification du type de pneu
- ✓ Étiquette au format électronique
- ✓ Classes et paramètres de l'étiquette
- ✓ La fiche d'information sur le produit

La partie **CONFORMITÉ** :

- ✓ Identification du type de pneu de tous les types de pneus équivalents déjà mis sur le marché
- ✓ Description du type de pneu
- ✓ Protocoles d'essai, de classement et de mesure
- ✓ Précautions spécifiques à prendre lors de l'installation, de l'entretien ou des essais des pneumatiques
- ✓ Paramètres techniques mesurés
- ✓ Calculs effectués avec les paramètres mesurés

La partie "conformité" ne sera accessible qu'aux MSA (organismes nationaux de contrôle des comptes de l'UE), afin de faciliter leur travail de contrôle de la justification des labels.

Q12: Où puis-je trouver les étiquettes et les fiches d'information sur les produits ?

Vous pouvez trouver les étiquettes et les fiches d'information sur les produits dans EPREL à partir du 1er mai 2021. Les sites web de GT RADIAL les mettront également à disposition à partir de cette date.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Q13: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière le classement de l'efficacité énergétique ?

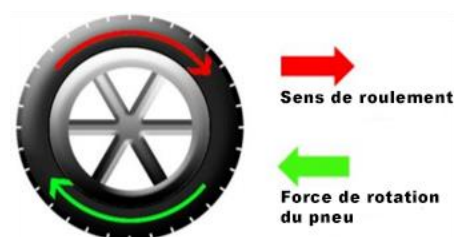
La classe d'efficacité énergétique est déterminée et illustrée sur l'étiquette des pneumatiques, sur la base du coefficient de résistance au roulement (RRC en N/kN) sur une échelle de A à E indiquée dans le tableau ci-après et mesurée conformément à l'annexe 6 du règlement n°117 de la CEE-ONU, alignée conformément à la procédure d'alignement des laboratoires indiquée à l'annexe V.

Classe d'efficacité Énergétique	Pneus C1	Pneus C2	Pneus C3
	RRC en N/kN	RRC en N/kN	RRC en N/kN
A	$RRC \leq 6,5$	$RRC \leq 5,5$	$RRC \leq 4,0$
B	$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$
C	$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$
D	$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	$8,1 \leq RRC \leq 9,0$	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$
E	$RRC \geq 10,6$	$RRC \geq 9,1$	$RRC \geq 7,1$

Q14: Qu'est-ce que la résistance au roulement (RR) ?

La résistance au roulement (RR) est une force agissant dans le sens opposé au sens de la marche lorsqu'un pneu roule. En raison de la charge du véhicule, le pneu est déformé dans la zone de contact avec la surface de la route. Cette déformation induit des pertes internes, comme la chute d'une balle en caoutchouc qui ne rebondit pas aussi haut qu'elle a été lancée.

La RR des pneus peut être exprimée sous forme de Force (Newton) ou de Coefficient (RRC). Le coefficient de résistance au roulement est défini comme la force RR (N) divisée par la charge du pneu (kN). L'avantage de ce coefficient est qu'il permet de comparer plus facilement les pneus conçus pour être montés sur différentes voitures.



Q15: Comment est mesurée la résistance au roulement ?

La force de résistance au roulement est mesurée en laboratoire sur un banc de mesure très sophistiqué, voir exemple ici:

La méthode d'essai suit l'annexe 6 du règlement ECE 117, qui prescrit une mesure du pneu sans angle de glissement ni carrossage, que le pneu aura lorsqu'il sera monté sur un véhicule. La mesure est très précise, et toutes les forces secondaires sont éliminées selon cette norme. Cela signifie que vous ne pouvez comparer qu'une seule taille de pneu, avec les mêmes indices de charge, même si une différence d'indice de charge de même taille de pneu génère un résultat différent.



En général, plus la capacité de charge d'un pneu est élevée, plus le coefficient de résistance au roulement est élevé. Cela se traduit par des variations lorsque l'on compare une petite taille de pneu à une grande taille de pneu de même dessin et de même construction.

Par conséquent, il est normal d'avoir des variations dans le classement RR sur une large gamme de taille.

Q16: Comment la RR contribue-t-elle à la consommation de carburant ? Quels autres facteurs influencent la consommation de carburant ?

Le moteur du véhicule doit fournir une force pour compenser la RR. Cette force consomme une partie du carburant et contribue à la consommation totale de carburant du véhicule. En règle générale, une réduction de 6 % de la RR réduit la consommation de carburant de 1 % pour les voitures particulières.

De nombreux autres facteurs contribuent à la consommation de carburant des véhicules : l'aérodynamique, le poids du véhicule, le type de moteur, les systèmes auxiliaires comme la climatisation, la pente de la route, le style de conduite personnel, le niveau de pression des pneus, les accélérations, la vitesse ou les conditions générales de circulation et bien d'autres encore.... Une différence de niveau (comme C→D) peut au maximum influencer la consommation avec 0,08-0,1 l/100 km (ou 1,2-1,3 % d'une consommation standard). Pour un trajet de 1000 km, l'économie peut atteindre 1,5 à 2 litres. Et nous devons nous rappeler que :

- Un pneu neuf consomme 4 à 5 % de carburant de plus que le même pneu usé
- Une pression plus basse de 0,5 bar augmente la consommation de carburant jusqu'à 2,5 %
- Une vitesse moyenne accrue de 10 km/h augmente la consommation de carburant jusqu'à 10 % (@90 km/h)



Q17: Quelle est la relation entre RR et sécurité ?

Il existe de nombreuses caractéristiques du pneu qui affectent la RR. Le réglage de la RR peut se faire en modifiant certains de ces paramètres, mais certains d'entre eux peuvent également avoir un impact négatif sur l'adhérence sur sol mouillé et les performances hivernales.

L'ingénieur chargé du développement des pneus doit utiliser les bons outils dans la bonne mesure pour obtenir un équilibre optimal entre les performances liées à la RR et la sécurité. Si les limites de la résistance au roulement des pneus sont trop abaissées, les compensations nécessaires auront un effet négatif sur les performances relatives à la sécurité.

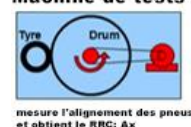
Q18. Comment l'industrie gère-t-elle les écarts entre les machines testant la résistance au roulement

Pour le RRC (méthode d'essai en intérieur), la méthode d'essai comprend un système d'alignement des laboratoires, y compris la mise en place d'un réseau de laboratoires de référence à des fins d'alignement.

Le réseau de machines de référence est situé en Europe avec des fabricants de pneus ou des laboratoires d'essai indépendants.

Plusieurs jeux de pneus C1/C2/C3 sont mesurés sur une machine de référence, puis sur une machine candidate (dans notre cas, des machines RR en Chine et en Indonésie). Un facteur de corrélation est établi pour aligner nos machines sur la moyenne des machines du réseau de référence.

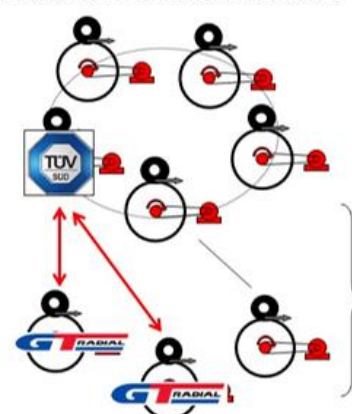
Machine de tests A



Machine de tests B



Réseau de machines de référence



Laboratoires candidats

ADHÉRENCE SUR SOL MOUILLÉ

Q19: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière les notes d'adhérence sur sol mouillé ?

1. La classe d'adhérence sur sol mouillé est déterminée et illustrée sur l'étiquette des pneumatiques sur la base de l'indice d'adhérence sur sol mouillé (G) sur une échelle de A à E indiquée dans le tableau ci-après, calculée conformément au point 2 et mesurée conformément à l'annexe 5 du règlement n° 117 de la CEE-ONU..
2. Calcul de l'indice d'adhérence sur sol mouillé (G)
 $G = G(T) - 0,03$
 $G(T)$ = indice d'adhérence sur sol mouillé du pneumatique candidat mesuré lors d'un cycle d'essai

Classe d'adhérence sur sol mouillé	Pneus C1	Pneus C2	Pneus C3
	G	G	G
A	$1,55 \leq G$	$1,40 \leq G$	$1,25 \leq G$
B	$1,40 \leq G \leq 1,54$	$1,25 \leq G \leq 1,39$	$1,10 \leq G \leq 1,24$
C	$1,25 \leq G \leq 1,39$	$1,10 \leq G \leq 1,24$	$0,95 \leq G \leq 1,09$
D	$1,10 \leq G \leq 1,24$	$0,95 \leq G \leq 1,09$	$0,8 \leq G \leq 0,94$
E	$G \leq 1,9$	$G \leq 0,94$	$G \leq 0,79$

L'essai d'adhérence sur sol mouillé est effectué en comparant le pneu d'essai avec un pneu d'essai de référence standard (SRTT) utilisé par tous les manufacturiers.

Le pneu d'essai et le SRTT sont comparés lors d'un essai de freinage sur une surface de route ISO spécifiée et une profondeur d'eau contrôlée, en utilisant une remorque ou un véhicule spécialement équipés.

Les résultats de l'adhérence sur sol mouillé sont comparés au résultat du SRTT et classés en conséquence.



Pneu Monté sur une remorque spécialement équipée



4 pneus montés sur un véhicule de tourisme

Q20: Comment le classement de l'adhérence sur sol mouillé influence-t-il la sécurité ?

Même si les résultats peuvent varier en fonction des véhicules et des conditions météorologiques, en cas de freinage complet, la différence entre les classes E et A pour un jeu de pneus complet peut représenter une distance de freinage jusqu'à 30 % plus courte (par exemple, pour une voiture roulant à 80 km/h, cela peut représenter une distance de freinage plus courte allant jusqu'à 18 m).

Cependant, il est très rare qu'un consommateur ait la possibilité de comparer la même taille et le même type de pneu avec une différence de A à E, il est plus probable qu'il compare le niveau de classement.

Pour une voiture particulière freinant sur une surface mouillée et une profondeur d'eau contrôlées, la distance de freinage supplémentaire pourrait atteindre 3 mètres. Autre exemple : un camion décélérant de 60 km/h à 20 km/h. Si un pneu classé "B" met 30 mètres pour ralentir, le pneu classé "C" peut mettre jusqu'à 15 % ou 4,5 mètres de plus.

Q21: Quelle est la relation entre l'adhérence sur sol mouillé et les propriétés hivernales ?

L'optimisation des composés pour l'adhérence sur sol mouillé entraînera généralement, compte tenu du niveau actuel des connaissances, une diminution des performances sur neige et sur glace.

Les pneus hiver utilisent généralement un composé spécial qui est développé pour fournir les meilleures performances à des températures d'utilisation inférieures à celles des pneus été. Par conséquent, les performances du pneu doivent toujours être jugées en fonction des conditions d'utilisation réelles : tout en offrant de bonnes performances globales, la plupart des pneus hiver sont moins performants sur sol mouillé, car ils sont conçus pour maximiser les performances sur la neige et la glace.

Les nouvelles étiquettes indiquent, à l'aide du symbole 3PMSF, quels pneus sont adaptés à une utilisation dans des conditions hivernales normales.



NIVEAU SONORE

Q22: Comment mesure-t-on le niveau sonore?

Le test de bruit pour l'étiquetage (ainsi que pour l'homologation) doit être effectué conformément à la CEE-ONU : Reg.117

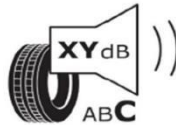
Le test de bruit est un test dit " Passe-partout ", dans lequel un véhicule équipé de 4 pneus d'essai roule généralement en roue libre, moteur coupé, à différentes vitesses sur une surface de route définie par l'ISO, où le bruit est mesuré à l'aide de microphones très sensibles à une distance de 7,5 mètres du véhicule des deux côtés. Le règlement prend en compte le nombre de décibels produits lorsque le pneu roule.

Remarque importante : les niveaux de bruit du pneu (exprimés en décibels) sont le bruit extérieur, et **non le bruit du pneu entendu à l'intérieur du véhicule.**



Q23: Quelles sont les valeurs qui se cachent derrière les notes de niveau sonore?

Les symboles sonores seront modifiés pour être alignés sur les autres produits enregistrés dans la base de données de l'UE

$N \leq LV - 3$	$LV - 3 < N \leq LV$	$N > LV$
		

Les niveaux de bruit extérieur des pneumatiques sont répartis en 3 catégories et mesurés en décibels (dB) par rapport aux niveaux de bruit réglementaires de l'UE (ECE117) :

- A = 3 dB de moins que la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit
- B = Conforme à la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit.
- C = Non-conformité avec la valeur limite actuelle de l'UE pour ce produit.

Q24: Quel est l'impact d'une différence de niveau pour le bruit ?

L'impact d'une note supplémentaire (ou + 3 dB(A)) peut sembler faible sur le papier, mais en fait il double la pression sonore.

Il peut être comparé au fait d'entendre le bruit de deux véhicules au lieu d'un seul.

Il en va de même pour 2 notes supplémentaires, où le niveau sonore est en fait comparable à celui de 4 véhicules au lieu d'un pour les pneus les mieux classés.

AUTRES

Q25: Qu'est-ce qu'un point de vente ?

« Point de vente », un endroit où les pneumatiques sont exposés ou stockés et mis en vente, y compris les salles d'exposition de voitures où les pneumatiques, non montés sur des véhicules, sont mis en vente à l'intention des utilisateurs finaux.

Au moment de la décision d'achat, soit les autocollants apposés sur les pneus mis en vente sont visibles par le consommateur, soit les étiquettes relatives aux pneus mis en vente sont affichées numériquement ou imprimées à l'intention du consommateur.

Q26: 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 de mauvaises conditions routières et sur tous les terrains, ce qui ne leur permet pas de respecter les seuils réglementaires et les niveaux de gradation importants. Le nombre de pneus POR dans le trafic est très faible ; pour l'Europe, le volume total est estimé à 0,06 % de la quantité totale de pneus vendus annuellement sur le marché du remplacement.

Q27: Pourquoi les pneus cloutés sont-ils exclus de l'étiquetage ?

Il n'existe pas de tests officiels de bruit, d'adhérence sur sol mouillé et de résistance au roulement pour les pneus équipés de clous, et ils ne peuvent donc pas être étiquetés, une fois cloutés. Toutefois, un pneu conçu avec des trous de clous, mais utilisé sans clous doit être étiqueté.

Q28: Est-il prévu d'inclure les rechapés ?

Le nouveau règlement a prévu d'inclure les pneus rechapés, dès que les méthodes d'essai seront disponibles. Des travaux sont actuellement en cours en Europe pour concevoir de telles méthodes d'essai.

Q29: Dois-je apposer des étiquettes sur les pneus achetés sur Internet ?

Il n'est pas nécessaire de fournir des informations d'étiquetage lors de la fourniture des pneus, puisque les informations d'étiquetage ont été indiquées lors de l'achat des pneus.

Q30: Qui est responsable de la surveillance du marché en ce qui concerne le respect du règlement sur l'étiquetage ?

Le règlement (UE) n° 2019/1020 s'applique aux pneumatiques couverts par le présent règlement et les actes délégués correspondants adoptés en vertu de celui-ci.

La Commission européenne encourage et soutient la coopération et l'échange d'informations sur la surveillance du marché en matière d'étiquetage des pneumatiques, entre les autorités des États membres qui sont responsables de la surveillance du marché ou qui supervisent le contrôle des pneumatiques entrant sur le marché de l'Union et entre ces autorités et la Commission, en associant plus étroitement le Groupe de coopération administrative pour l'étiquetage des pneumatiques. (ADCO)

Les autorités de surveillance du marché peuvent recouvrer auprès du fournisseur les coûts de l'inspection des documents et des essais physiques des produits en cas de non-respect par le fournisseur du présent règlement ou des actes délégués correspondants adoptés en vertu de celui-ci.

Q31: Que se passe-t-il si un pneu perd accidentellement une étiquette ou un autocollant pendant le transport et la manutention ?

Si l'étiquette de la fiche d'information sur le produit a été montrée au consommateur final avant l'achat des pneus, il n'y a plus d'obligation de montrer les étiquettes ou de les faire apposer sur les pneus.

Q32: Dois-je faire figurer les informations de l'étiquette sur les factures ?

C'était une exigence de la CE1222/2009, mais elle n'est plus requise par l'UE 2020/740.

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à nous contacter

Doumerc Pneus International - DPI
Importateur exclusif pour la France
685 Avenue d'Italie
ZAC Albasud II
82000 MONTAUBAN
0820825177
info@gtradial.fr

