



**Réglementation Européenne :
Etiquetage des pneumatiques**

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR



L'Étiquetage des Pneumatiques – Ce que vous devez savoir.

Giti Tire (Europe) salue l'arrivée de la réglementation Européenne concernant l'étiquetage des pneumatiques, qui permettra d'aider le consommateur à réaliser une décision d'achat éclairée et basée sur les performances du pneumatique ainsi que de son prix.

Pour simplifier la compréhension de cette réglementation, nous avons créé ce manuel, qui permet de répondre aux fréquentes questions concernant l'étiquetage du pneumatique. En espérant qu'il vous aide et vous assiste dans la façon dont cette nouvelle réglementation fonctionne.

Règlementation sur l'Étiquetage du Pneumatique		Page
Q1: Quel est le but de cette réglementation ?		3
Q2: A quoi correspondent les différents points de cette réglementation ?		3
Q3: Est-ce que cette réglementation s'applique à tous les types de pneumatiques ?		3
Q4: Quand cette réglementation s'appliquera-t-elle?		3
Q5: Peut-on utiliser des étiquettes sur des pneumatiques produits avant Juillet 2012?		4
Q6: En tant que revendeur, puis-je vendre mes pneumatiques en stock sans labels après le 1er Novembre 2012?		4
Q7: Qui est responsable de fournir l'information au consommateur?		4
Q8: Comment l'information doit être donnée au consommateur?		5
Q9: Y-a-t-il des instructions concernant la dimension des étiquettes?		6
Efficacité en Carburant		
Q10: Quelles sont les valeurs représentées par la note de Résistance au Roulement?		6
Q11: Qu'est-ce que la Résistance au Roulement ?		7
Q12: Comment se mesure la Résistance au Roulement?		7
Q13: Comment la Résistance au Roulement contribue à la consommation de carburant du véhicule? Quels sont les autres facteurs qui contribuent à la consommation de carburant ?		7
Q14: Quelle est la relation entre le coefficient de Résistance au Roulement et la sécurité?		8
Q15: Comment les manufacturiers prennent en considération les écarts entre les différents bancs d'essais de Résistance au Roulement?		8
Adhérence sur Sol Mouillé		
Q16: Quelles sont les valeurs représentées par la note d'Adhérence sur Sol Mouillé?		8
Q17: Comment la note d'Adhérence sur sol Mouillé influence la sécurité?		9
Q18: Quelle est la relation entre l'Adhérence sur Sol Mouillé et les capacités en condition hivernales?		9
Q19: Comment est mesurée l'Adhérence sur Sol Mouillé en relation avec la sécurité, particulièrement dans différentes conditions de route : sec, mouillé, neige et verglas ?		9
Bruit de Roulement		
Q20: Comment est mesuré le Bruit de Roulement?		10
Q21: Quelles sont les valeurs représentées par la note de Bruit de Roulement?		10
Q22: Quel est l'impact d'une classe pour le Bruit de Roulement?		10
Autres Questions		
Q23: Quelle est la différence entre limite et classification?		11
Q24: Est-il prévu la création d'une base de données globale?		11
Q25: Le flanc du pneumatique va-t-il changer (marquage) suite à cette nouvelle réglementation?		11
Q26: Pourquoi les pneumatiques tout-terrains à usage professionnel (POR) sont-ils exclus de la réglementation?		12
Q27: Est-il prévu d'inclure les pneumatiques rechapés?		12
Q28: Qu'est ce qui est nécessaire en cas de fourniture de pneumatiques dans le cadre d'un pré-accord contractuel (par exemple avec les flottes de véhicules) ?		12
Q29: Qu'est ce qui est nécessaire lorsque l'on fournit des pneumatiques vendus par internet ou par téléphone?		12
Q30: Qu'est-ce que « Point de Vente » signifie?		12
Q31: Qui est responsable de contrôler les informations et la bonne application de la réglementation?		13
Q32: Que se passe-t-il si un pneumatique perd son étiquette dans le transport ou dans une opération de manutention?		13

Q1: Quel est le but de cette réglementation ?

Le but de cette réglementation est d'améliorer la sécurité du transport routier, les économies et l'environnement en promouvant : l'efficacité en carburant et la sécurité des pneumatiques tout en garantissant un faible bruit de roulement. L'initiative européenne consistant à étiqueter les pneumatiques a pour principal objectif de fournir des informations au client final sur les principaux aspects de sécurité et d'efficacité :

- Efficacité en Carburant
- Adhérence sur Sol Mouillé
- Bruit de Roulement

Cela permettra au consommateur de faire un choix en connaissance de cause, permettant un meilleur arbitrage des différentes prestations : par exemple privilégier une meilleure sécurité lorsqu'il pleut, que de seulement choisir un pneumatique permettant de réaliser des économies de carburant.

Q2: A quoi correspondent les différents points de cette réglementation ?

La réglementation sur l'étiquetage fournit une information sur certaines caractéristiques de la performance d'un pneumatique afin de la communiquer au consommateur final.

Cette information est liée à :

- L'impact sur la sécurité du véhicule : Adhérence sur Sol Mouillé du pneumatique
- L'impact sur la consommation en carburant : Résistance au Roulement du pneumatique
- Le bruit de Roulement Externe du pneumatique (exprimé en décibels acoustiques); **à ne confondre en aucun cas avec le bruit généré par le pneumatique et qui est audible à l'intérieur du véhicule.**

Cette information sera fournie pour les pneumatiques de tourisme (C1), d'utilitaires légers (C2) ainsi que de poids lourd et bus (C3).

Q3: Est-ce que cette réglementation s'applique à tous les types de pneumatiques ?

La réglementation de l'étiquetage des pneumatiques s'applique seulement aux pneumatiques de tourisme (C1), d'utilitaires légers (C2) ainsi que de poids lourd et bus (C3).

Les catégories suivantes sont exclues de la réglementation sur l'étiquetage:

- Pneumatiques rechapés
- Pneumatiques Tout-Terrains pour usage Professionnel (POR)
- Pneumatiques réservés à un usage sur piste ou en compétition
- Pneumatiques cloutés (les pneumatiques cloutés fournis sans clous sont par contre inclus dans la réglementation)
- Pneumatiques à usage temporaire ("galette")
- Pneumatiques développés spécifiquement pour être utilisés sur des véhicules dont la première immatriculation est antérieure au 1^{er} Octobre 1990
- Pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h
- Pneumatiques dont le diamètre nominal de jante ne dépasse pas 254 mm ou est supérieure à 635 mm

Q4: Quand cette réglementation s'appliquera-t-elle ?

Les pneumatiques vendus en Europe à partir du 1er Novembre 2012 **et** produit après le 1er juillet 2012 (DOT de production "2712") devront sans exception avoir l'étiquetage.

Pour les pneumatiques produit avant le 1^{er} Juillet 2012, il n'y a pas de nécessité réglementaire d'avoir une étiquette.

Q5: Peut-on utiliser des étiquettes sur des pneumatiques produits avant Juillet 2012?

Les acteurs de la chaîne de distribution vont avoir à organiser une période de transition de par le fait que leurs stocks contiendront des pneumatiques fabriqués avant et après le 1er Juillet 2012. Certains manufacturiers et/ou importateurs pourront choisir d'étiqueter les pneumatiques fabriqués avant le 1^{er} Juillet 2012, mais la réglementation ne l'impose pas.

L'étiquetage a posteriori d'un pneumatique, déjà dans la chaîne de distribution et fabriqué avant le 1er juillet 2012 sera couteuse et génératrice de risques légaux : l'information relative à ce pneumatique fabriqué avant le 1er Juillet pourrait être différente de celle relative à ceux fabriqués après cette date.

Q6: En tant que revendeur, puis-je vendre mes pneumatiques en stock sans labels après le 1er Novembre 2012?

Tous les pneumatiques en stock et produits avant le 1er Juillet 2012 (DOT code supérieur à "2712") pourront être vendus après le 1er Novembre 2012 sans étiquetage. Pour tous les autres pneumatiques en stock et produits après le 1er Juillet 2012, le revendeur devra s'assurer auprès de son fournisseur que l'information concernant l'étiquetage est disponible afin de pouvoir vendre le pneumatique après le 1er Novembre 2012.

De plus, certains types de pneumatiques sont exclus de cette nouvelle réglementation (voir Question 3) et donc seront vendus sans étiquette.

Q7: Qui est responsable de fournir l'information au consommateur?

Trois acteurs ont des obligations différentes afin de garantir l'information auprès du consommateur :

1. Le manufacturier ou l'importateur européen
2. Le revendeur et/ou le grossiste
3. Le constructeur et/ou le concessionnaire

1. Le manufacturier et l'importateur doivent fournir l'information à leurs distributeurs de la façon suivante :

- Pour les véhicules de tourisme, les utilitaires légers et les poids lourds et bus, l'information doit être présente dans l'ensemble de la littérature promotionnelle (brochures, catalogues, ...) incluant aussi le ou les sites internet.
- Pour les véhicules de tourisme et les utilitaires légers les manufacturiers et les importateurs ont le choix entre fournir des étiquettes directement apposées sur le pneumatique ou fournir un lot d'étiquettes accompagnant chaque lot de pneumatique à destination du revendeur ou du consommateur final.

Pour les poids lourds et bus, il n'y aura pas d'étiquetage sur le pneumatique. L'information devra être disponible dans les catalogues et sur les sites internet publics. Pour les pneumatiques poids-lourds, la réglementation impose simplement aux manufacturiers et importateurs, comme aux revendeurs et grossistes ainsi qu'aux constructeurs et concessionnaires de rendre l'information clairement disponible.

GT Radial a choisi de fournir l'information sur une étiquette apposée sur le pneumatique pour les catégories C1 et C2 et de fournir l'information via nos sites internet pour la catégorie C3.

2. Le revendeur et le grossiste (sur le point de vente) doivent :

- S'assurer que chaque pneumatique visible du client final porte une étiquette ou qu'elle est à proximité de celui-ci. Ils doivent de plus s'assurer que le consommateur en a pris connaissance lors du processus de vente et avant la conclusion de celui-ci.
- Fournir l'information durant le processus de vente et avant la conclusion de celui-ci pour les pneumatiques qui ne sont pas physiquement visibles par le consommateur.
- Fournir l'information sur ou avec la facture.

3. Le constructeur et le concessionnaire doivent :

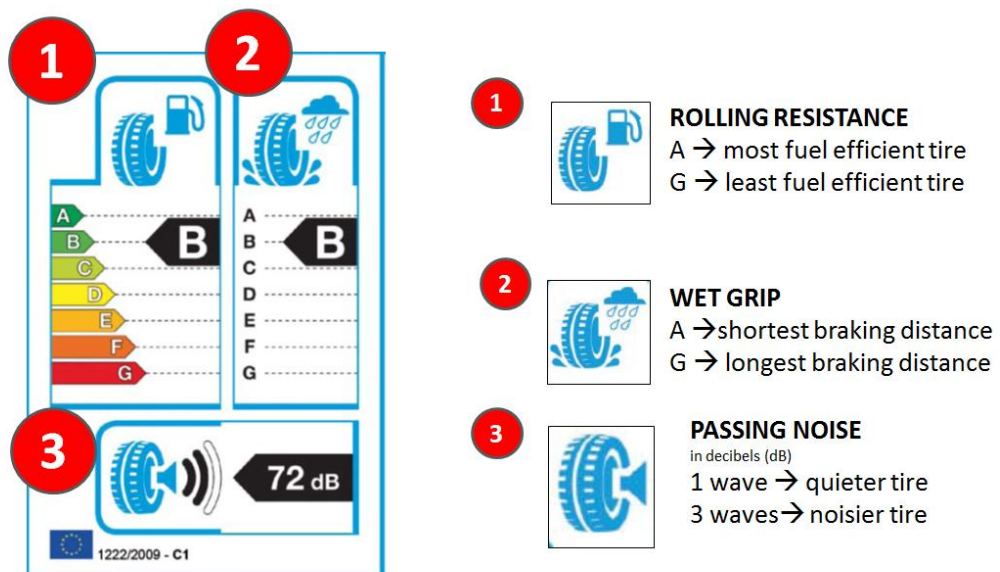
Fournir l'information pour les pneumatiques offerts en option au consommateur, c'est-à-dire pour les pneumatiques qui seraient différents de l'offre standard relative au véhicule.

A partir du moment où le consommateur a le choix que ce soit d'un autre type de pneu dans la même dimension et/ou d'une dimension de pneu ou de jante différente, l'information doit être fournie avant la conclusion du processus de vente.

Il n'y a pas d'obligation de fournir l'information dans les cas où le type et la dimension de pneumatique sont strictement identiques à ceux montés sur le véhicule à l'origine.

Q8. Comment l'information doit être donnée au consommateur?

L'information concernant les trois caractéristiques doit être donnée sous forme de classement :



ETRMA (European Tyre and Rubber Manufacturers Association) communique les informations suivantes concernant l'influence des différentes classifications sur les performances :

Adhérence Sol Mouillé:

Même si les résultats peuvent varier en fonction du véhicule et des conditions météorologiques, en cas de freinage d'urgence, la différence entre deux véhicules l'un équipé de pneumatiques notés G et l'autre notés A pourra être une réduction de la distance d'arrêt de 30% (par exemple pour un véhicule roulant à 80 km/h cela pourra représenter une distance d'arrêt plus courte de 18m.).

Efficacité en Carburant :

Même si les résultats peuvent varier en fonction du véhicule et des conditions météorologiques, la différence entre deux véhicules l'un équipé de pneumatiques notés G et l'autre notés A pourra être une réduction de la consommation de 7,5%. Cette réduction pourrait même être plus conséquente dans le cas de pneumatiques poids-lourds.

Bruit de Roulement Extérieur: valeur mesurée en dB(A) :

- 3 vaguelettes noires = inférieur à la future limite européenne, ce qui signifie plus bruyant
- 2 vaguelettes noires = entre la future limite et 3 dB(A) en-dessous, ce qui signifie moyennement bruyant
- 1 vaguelette noire = 3 dB(A) ou plus sous le future limite, ce qui signifie peu bruyant

Remarque: pour les pneumatiques de tourisme (incluant 4x4 et SUV), et d'utilitaires légers, la classification D n'est pas utilisée.

De plus, pour l'adhérence sur sol Mouillé, la classification G n'existe pas.

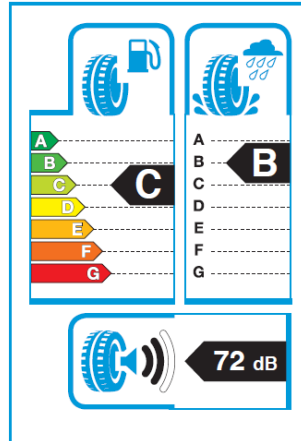
Il n'y a donc que 5 classifications pour l'adhérence sur sol mouillé et que 6 pour l'efficacité en carburant.

Q9: Y-a-t-il des instructions concernant la dimension des étiquettes?

L'étiquette a une dimension réglementaire (largueur minimum de 75 mm and hauteur minimum de 110 mm). Les couleurs et le design ne peuvent pas être changés. Les manufacturiers ont aussi des limites dimensionnelles à respecter concernant la place disponibles pour afficher les informations relatives au pneumatique (marque, modèle, dimensions, indice de charge, indice de vitesse et tout autre information technique). La surface totale de l'étiquette ne doit pas excéder 250 cm² et l'étiquette ne doit pas avoir une longueur supérieure à 220mm.

Exemple d'étiquette:

255/35R18 CHAMPIRO HPY



Q10: Quelles sont les valeurs représentées par la note de Résistance au Roulement?

La mesure est réalisée suivant la réglementation UNECE Reg.117.02 (se référant au standard ISO28580). Afin d'obtenir le résultat final et de ce fait la classification, la mesure doit être corrigée en utilisant la règle de corrélation fournie par la commission européenne (Reg. 1235/2011 amendant la Reg. 1222/2009).

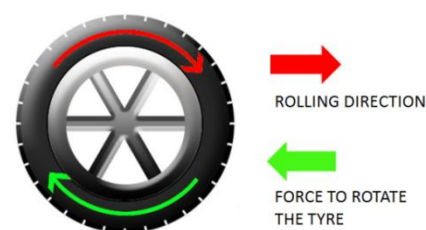
La table de classification est la suivante:

Passenger car C1 Tyres		Light Truck C2 Tyres		Truck & Bus C3 Tyres	
RR C in kg/t	Energy Efficiency class	RR C in kg/t	Energy Efficiency class	RR C in kg/t	Energy Efficiency class
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
Empty	D	Empty	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	Empty	G

Q11: Qu'est-ce que la Résistance au Roulement ?

La Résistance au Roulement (RR) est une force agissant en opposition à l'avancement, lorsqu'un pneumatique roule sur le sol. A cause de la charge véhicule exercée sur le pneumatique, celui-ci se déforme au contact de la surface de la route. Cette déformation génère des pertes d'énergie : le processus est le même lorsque l'on laisse tomber une balle en caoutchouc qui rebondit toujours moins haut que la position dont elle est partie.

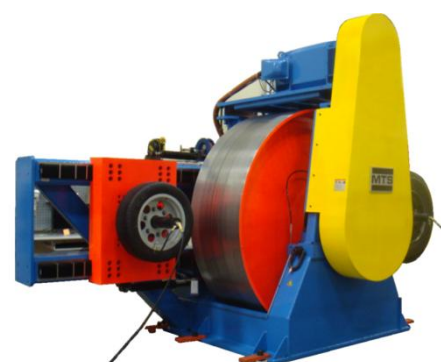
La RR d'un pneumatique peut être exprimée comme un force (en Newton) ou comme un coefficient (CRR). Le Coefficient de Résistance au Roulement est défini par la RR (N) divisé par la charge verticale exercée sur le pneumatique (kN). L'avantage du coefficient est d'autoriser facilement des comparaisons entre des pneus développés pour être utilisés sur différents véhicules.



Q12: Comment se mesure la Résistance au Roulement?

La Résistance au Roulement est une force mesurée en laboratoire sur un banc très sophistiqué illustré ci à gauche

La méthode d'essais suit la norme ISO28580-2009, qui définit une procédure de mesure dans laquelle le pneumatique n'a aucun angle de carrossage et ni de pseudo-glisement. Cela n'est pas le cas en conditions réelles lorsque le pneumatique est monté sur un véhicule. La mesure est d'une extrême précision et toutes les forces parasites sont éliminées suivant la définition de la norme. La norme dans sa procédure d'essais tient compte de la dimension et de l'indice de charge du pneumatique.



Cela signifie que l'on ne peut comparer que deux pneumatiques ayant la même dimension et le même indice de charge : une différence d'indice de charge sur une même dimension générera des résultats différents.

Typiquement, un indice de charge plus élevé donnera un meilleur Coefficient de Résistance au Roulement. Cela traduit les variations lorsque l'on compare un pneumatique de petites dimensions avec un pneumatique de grosses dimensions le tout à iso gamme et construction.

Cependant, il est tout à fait normal d'avoir une variation de classification concernant l'Efficacité en Carburant au travers d'une large gamme de dimensions.

Q13: Comment la Résistance au Roulement contribue à la consommation de carburant du véhicule? Quels sont les autres facteurs qui contribuent à la consommation de carburant ?

Le moteur d'un véhicule doit fournir une force pour le mettre en mouvement et compenser toutes les pertes créées lors de ce mouvement. La Résistance au Roulement est l'une de ces pertes et est ainsi responsable d'une part de la consommation en carburant du véhicule. Par expérience, nous considérons que toute réduction de la Résistance au Roulement de l'ordre de 6% permet une réduction de la consommation globale de carburant du véhicule de l'ordre de 1%.

Bien sûr de nombreux facteurs influent aussi sur la consommation en carburant : l'aérodynamique, le poids, le type de motorisation, les périphériques de confort (climatisation, ...), le revêtement de la route, le style de conduite, la pression des pneumatiques, la vitesse et le trafic en général, ...

Une classification d'écart (par exemple de C à E) peut influencer sur la consommation au maximum de 0,08 à 0,1 L aux 100 km (soit environ 1,2 à 1,3 % pour une consommation standard). Pour un voyage de 1 000 km le gain total sera alors de 1,5 à 2,0 litres.

Pour mémoire:

- **un pneumatique neuf consomme 4 à 5% de plus que lorsqu'il est usé**
- **0,5 bars de pression en moins dans le pneumatique augmente la consommation de 2 à 2,5 %**
- **une augmentation de la vitesse de 10 km/h en moyenne augmente la consommation de 10 à 12 % (sur une base de 90 km/h)**

Q14: Quelle est la relation entre le Coefficient de Résistance au Roulement et la sécurité?

Il y a différentes caractéristiques du pneumatique qui affectent la RR. Optimiser la RR d'un pneumatique peut-être réalisé en modifiant ces caractéristiques, mais cela peut aussi affecter certaines performances comme l'adhérence sur sol mouillé, les performances en conditions hivernal, la longévité, ...

Les ingénieurs de développement doivent savoir utiliser les bons outils afin de réaliser le meilleur compromis possible pour équilibrer le niveau de RR tout en préservant la sécurité du pneumatique. Si le niveau de RR est trop bas, le compromis nécessaire ne sera pas atteint et le niveau de performance en termes de sécurité du pneumatique en sera par exemple affecté.

Q15. Comment les fabricants prennent en considération les écarts entre les différents bancs d'essais de Résistance au Roulement?

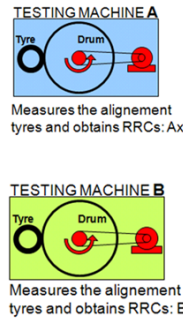
Pour la mesure du CRR (mesure en laboratoire sur banc) la méthodologie fournit un système de corrélation des divers laboratoires incluant un réseau d'établissements référant. Ceux-ci ont en charge de traiter ces problèmes de corrélation.

Le réseau de laboratoires référant est basé en Europe et est constitué de laboratoires de fabricants, mais aussi de laboratoires indépendants.

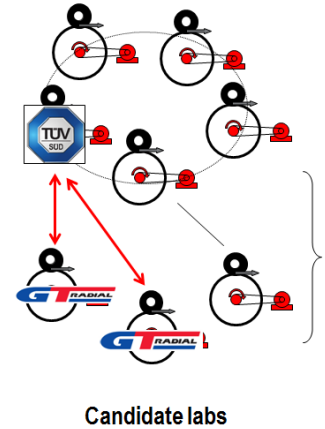
Procédure de corrélation :

De nombreux trains de pneumatiques C1/C2/C3 sont mesurés sur une machine d'un laboratoire référant puis les mêmes sont remesurés sur la machine du fabricant (dans le cas de GT Radial sur nos bancs en Chine et en Indonésie)

Une formule de corrélation est alors créée, issue de ces essais sur les différents bancs, afin d'aligner nos moyens de mesure avec ceux du réseau de laboratoire référant.



Network of reference machines



Q16: Quelles sont les valeurs représentées par la note d'Adhérence sur Sol Mouillé?

Les valeurs sont obtenues suite à des essais suivant un procédure harmonisée. Pour les pneumatiques de tourisme (C1) la méthodologie d'essais est incluse dans le réglementation de la commission européenne Reg.228/2011 (qui amende la Reg.1222/2009). Pour les pneumatiques d'utilitaires légers (C2) et de poids lourd et bus (C3) la méthode d'essais est incluse dans la réglementation européenne Reg.1235/2011 (se référant au standard ISO15222 et qui amende la Reg.1222/2009).

Le test d'Adhérence sur Sol Mouillé est réalisé par comparaison du pneumatique en essais par rapport à un pneumatique standard de référence (appelé SRTT) utilisé par tous les manufacturiers.

Le pneumatique à tester et le SRTT sont comparés lors d'un test de freinage sur une surface ISO spécifique avec une hauteur d'eau contrôlée et en utilisant un véhicule instrumenté.

Les résultats d'essais du pneumatique sont comparés aux résultats du SRTT et la classification est donnée en fonction (voir tableau ci à gauche).

Passenger car C1 tyres		Light Truck C2 tyres		Truck & Bus C3 tyres	
G	Wet grip class	G	Wet grip class	G	Wet grip class
$1,55 \leq G$	A	$1,40 \leq G$	A	$1,25 \leq G$	A
$1,40 \leq G \leq 1,54$	B	$1,25 \leq G \leq 1,39$	B	$1,10 \leq G \leq 1,24$	B
$1,25 \leq G \leq 1,39$	C	$1,10 \leq G \leq 1,24$	C	$0,95 \leq G \leq 1,09$	C
Empty	D	Empty	D	$0,80 \leq G \leq 0,94$	D
$1,10 \leq G \leq 1,24$	E	$0,95 \leq G \leq 1,09$	E	$0,65 \leq G \leq 0,79$	E
$G \leq 1,09$	F	$G \leq 0,94$	F	$G \leq 0,64$	F
Empty	G	Empty	G	Empty	G

Q17: Comment la note d'Adhérence sur sol Mouillé influence la sécurité?

Même si les résultats peuvent varier en fonction du véhicule et des conditions météorologiques, en cas de freinage d'urgence, la différence entre deux véhicules l'un équipé de pneumatiques notés G et l'autre notés A pourra être une réduction de la distance d'arrêt de 30% (par exemple pour un véhicule roulant à 80 km/h cela pourra représenter une distance d'arrêt plus courte de 18m.).

Cependant il sera très rare pour un consommateur d'avoir la possibilité de choisir dans une même dimension entre un pneumatique classé A et un autre classé G. La plus part du temps le choix pourra se faire seulement entre seulement deux niveaux de classifications consécutives (par exemple B ou C).

Pour un véhicule de tourisme réalisant un freinage d'urgence sur une surface mouillée à la hauteur d'eau contrôlée, la distance supplémentaire d'arrêt entre deux classifications consécutives sera d'environ 3 mètres. Pour donner un autre exemple, un camion décélérant depuis 60 km/h jusqu'à 20 km/h, avec un pneumatique classé B demandera 30 mètres, alors qu'avec pneumatique classé C il demandera 15% de plus (soit 4 à 4,50 m).

Q18: Quelle est la relation entre l'Adhérence sur Sol Mouillé et les capacités en condition hivernales?

Améliorer les mélanges pour obtenir plus d'adhérence sur sol mouillé demandera avec la technologie d'aujourd'hui de réduire les performances sur sol enneigé et verglacé.

Malheureusement, l'actuel système d'étiquetage n'est pas adapté pour les pneumatiques dit "hiver". Les pneumatiques hivers utilisent généralement un mélange spécifique, qui est développé pour offrir les meilleures performances à des températures d'utilisation plus basses, que celle des pneumatiques été. Il serait donc judicieux que les performances des pneumatiques soient jugées dans leurs conditions d'utilisation. Ainsi, bien qu'offrant des bonnes performances globales, la plus part des pneumatiques hivers sont moins bons sur revêtements mouillés : ils ont été développés pour maximiser leurs performances en conditions enneigées et verglacées.





Il faudrait donc les considérer dans une catégorie à part.

L'élément clé pour le consommateur est de s'assurer de la présence du symbole en flocon de neige afin d'être sûr d'avoir un pneumatique développé et homologué pour les conditions hiver (neige et verglas).

Q19: Comment est mesurée l'Adhérence sur Sol Mouillé en relation avec la sécurité, particulièrement dans différentes conditions de route : sec, mouillé, neige et verglas ?

L'adhérence sur Sol Mouillé représente le niveau de sécurité du pneumatique : il reflète la capacité d'un pneumatique à freiner sur route mouillée.

Il y a beaucoup d'autres paramètres relevant de la sécurité du pneumatique (capacité à « tenir » la route, stabilité directionnelle, contrôlabilité, capacité à décélérer sur sol sec à hautes vitesses, propriétés hiver sur routes enneigées ou verglacées,...).

L'Adhérence sur Sol Mouillé a été choisie comme la prestation la plus représentative de la sécurité en toutes situations dans le cadre de la réglementation européenne et du système d'étiquetage des pneumatiques.

Q20: Comment est mesuré le Bruit de Roulement?

Le test de Bruit au regard de la réglementation sur l'étiquetage (comme pour l'homologation réglementaire en Europe) est définie et doit être réalisé suivant la norme UNECE Reg.117 (la même que la directive Européenne 92/23/EEC).

La réglementation européenne prend en compte le nombre de décibels produit par un pneumatique et le compare aux futures limites, qui seront en place entre 2012 et 2016 (réglementation EC/661/2009).

Le test de bruit est appelé "pass by test". Un véhicule équipé de quatre pneumatiques traverse une surface ISO spécifique à différentes vitesses moteur éteint. Le bruit alors mesuré avec des microphones HF à une distance de 7,50 mètre de chaque côté du véhicule.



Remarque importante : le niveau de bruit des pneumatiques (exprimé en décibels acoustiques) est un bruit extérieur, **il n'y a pas de rapport avec le bruit que l'on peut entendre à l'intérieur du véhicule.**

Q21: Quelles sont les valeurs représentées par la note de Bruit de Roulement?

Une vaguelette noire signifie que le niveau de bruit est au moins 3dB(A) sous la future limite légale.

Deux vaguelettes noires signifient que le bruit émis par le pneumatique est en ligne avec la future limite légale.

Trois vaguelettes noires indiquent une faible performance. Le bruit émis par le pneumatique est au-dessus de la future limite légale, mais cependant égale ou en-dessous de la limite actuelle.



= when tyre is 3dB(A) less than the future limits of 661/2009



= meets 661/2009 limits that will apply in the future



= current 2001/43 limits

Q22: Quel est l'impact d'une classe pour le Bruit de Roulement?

L'impact d'une vaguelette additionnelle (c'est à dire +3dB(A)) peut sembler faible sur le papier, mais cela signifie que la pression acoustique est doublée.

Cela peut être comparé à entendre le bruit de deux véhicules au lieu d'un seul

La même démarche s'applique lorsqu'il y a deux vaguelettes d'écart : le niveau de bruit alors est comparable à quatre véhicules au lieu d'un seul.



+1 WAVE = +3 dB = DOUBLE THE NOISE



+2 WAVES = +6 dB = FOUR TIMES THE NOISE

Q23: Quelle est la différence entre limite et classification?

La limite est le niveau minimum acceptable pour qu'un pneumatique soit autorisé à être commercialisé sur le marché européen. Ces limites sont définies par la réglementation EC 661/2009 pour l'homologation des pneumatiques.

La classification va fournir le niveau de performance suivant des conditions de test strictes du pneumatique sur les paramètres suivants : Résistance au Roulement, Freinage sur Sol Mouillé et Bruit de Roulement Extérieur. Il n'y a pas de lien direct entre les limites et les classifications.

Pour synthétiser, les méthodes de test de la législation Européenne du pneumatique sont :

	Test method concept	Type Approval 661/2009			Labelling 1222/2009		
		C1	C2	C3	C1	C2	C3
Rolling Resistance	Indoor Method (machine test)	UNECE R117.02 (ISO 28580:2009 w/o §10)			UNECE R117.02 + EC Alignment procedure		
Wet Grip	Outdoor method ; the wet braking is measured vs a reference tyre by vehicle or trailer	UNECE R117.02	No Requirement		EU Reg.228/2011	ISO15222:2011 EU Reg 1235/2011	
Noise	Outdoor pass-by	UNECE R117.02					

Q24. Est-il prévu la création d'une base de données globale?

Il n'y a pas d'intentions ni de volontés de créer une base de donnée. Ce n'est pas non plus requis par la réglementation européenne.

Q25. Le flanc du pneumatique va-t-il changer (marquage) suite à cette nouvelle réglementation?

Concernant le sujet de la réglementation sur l'étiquetage des pneumatiques (EU Reg. 1222/2009) il n'y a pas de marquage spécifiques demandés.

Concernant le sujet de la nouvelle réglementation sur l'homologation des pneumatiques en Europe (EU Reg. 661/2009), il y aura de nouveaux marquages réglementaires ainsi que probablement de nouvelles identifications sur les flancs. Ces marquages seront détaillés dans la réglementation UNECE Reg.117.02.

Q26: Pourquoi les pneumatiques tout-terrains à usage professionnel (POR) sont-ils exclus de la réglementation?

Les pneumatiques POR (pour **P**rofessional **O**ff **R**oad) sont développés pour obtenir des niveaux d'adhérence exceptionnels sur routes dégradées et en tout terrains, ce qui ne les autorisent pas répondre aux critères légaux habituels ni à un niveau de classification acceptable.

Le nombre de pneumatiques POR est très limité, en Europe nous estimons qu'ils représentent un volume annuel total de 0,06% sur l'ensemble des pneumatiques vendus sur le marché du remplacement.

Q27: Est-il prévu d'inclure les pneumatiques rechapés?

Il n'est pas prévu d'inclure l'étiquetage sur les pneus rechapés. Cependant, cette décision sera prise après une étude de faisabilité soit réalisée par la commission Européenne. La commission doit présenter les résultats de cette étude au plus tard en Mars 2016.

Q28: Qu'est ce qui est nécessaire en cas de fourniture de pneumatiques dans le cadre d'un pré-accord contractuel ?

A condition que les informations sur l'étiquetage des pneumatiques aient été fournies au moment de la réalisation du contrat et que les pneumatiques respectent les termes du contrat, il n'y a pas de nécessité de fournir les informations relatives à l'étiquetage lors de la livraison des pneumatiques. Cependant il est quand même nécessaire de fournir ces informations avec ou sur la facture.

Q29: Qu'est ce qui est nécessaire lorsque l'on fournit des pneumatiques vendus par internet ou par téléphone?

Il n'y pas de nécessité de fournir les informations de l'étiquetage lors de la livraison des pneumatiques, si le processus d'achat a déjà été mené à son terme (informations fournies avec ou sur la facture).

Q30: Qu'est-ce que « Point de Vente » signifie?

C'est un endroit où les pneumatiques sont exposés, stockés et proposés à la vente au consommateur. Au moment de la décision d'achat, soit les étiquettes des pneumatiques offerts à la vente sont visibles sur ceux-ci, soit l'information liée à l'étiquetage des pneumatiques est montrée au consommateur. Il est acceptable de montré un facsimilé d'une étiquette sur un écran accessible au consommateur sous réserve que les images répondent aux dimensions réglementaires de l'étiquette.

Q31: Qui est responsable de contrôler les informations et la bonne application de la réglementation?

Il est de la responsabilité des autorités de chaque membre Etat de l'Union Européenne de contrôler la conformité des valeurs de classification déclarées.

--Regulation 1222/2009/EC---Article 12 "Mise en Œuvre":

"Conformément au règlement (CE) No 765/2008 les Etats Membres veillent à ce que les autorités chargées de la surveillance du marché vérifient le respect des articles 4, 5 et 6 du présent règlement. "

--Règlement 765/2008/EC---Article 19 "Market surveillance measures" reads:

"Les autorités de surveillance des marchés effectuent des contrôles appropriés, d'une ampleur suffisantes, sur les caractéristiques des produits, par des contrôles documentaires et, au besoin, par des contrôles physiques et des examens de laboratoire sur la base d'échantillons adéquats. A cette fin, ils prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes et les autres évaluations. "

Q32: Que se passe-t-il si un pneumatique perd son étiquette dans le transport ou dans une opération de manutention?

L'intérêt de l'autorité de mise en application se porte sur la nécessité de fournir au consommateur une information fiable et harmonisée, dans le cadre de la réglementation. Des fautes régulières ou permanentes dans le respect de la réglementation (par exemple l'absence d'étiquettes) seront sanctionnées de façon approprié.



43 Impasse DOUMERC
82700 MONTBARTIER
France
www.gtradiat.fr

Tél. : 0820 825 177
Fax. : 0820 070 070