

## Michelin présente les performances de ses gammes de pneumatiques et explique la nouvelle réglementation européenne sur l'étiquetage des pneumatiques.

Au moment où la réglementation européenne sur l'étiquetage des pneumatiques autorise les manufacturiers à révéler les notations de leurs produits, Michelin réitère son engagement à fournir pour chaque gamme de pneus, le meilleur équilibre de performances.

Michelin salue la mise en place de ce nouvel étiquetage européen, qui vise à donner des informations objectives aux consommateurs sur certaines performances importantes du pneumatique : adhérence sur sol mouillé, efficacité énergétique et niveau sonore.

### Les gammes de pneus ÉTÉ MICHELIN



L'ensemble des gammes de pneus ÉTÉ commercialisées depuis 2010 sont notées, au chapitre de la sécurité, « A » en adhérence sur sol mouillé.

- La gamme MICHELIN Energy Saver +, commercialisée à partir de l'été 2012, est classée A en adhérence sur sol mouillé<sup>1</sup>.
- La gamme MICHELIN Primacy 3 obtient la note maximale de A en adhérence sur sol mouillé.
- Les gammes MICHELIN Pilot Super Sport et MICHELIN Pilot Sport 3 sont elles aussi classées en A en adhérence sur sol mouillé.



L'engagement de Michelin de réduire la consommation de carburant est confirmé par la classification de ses nouvelles offres cœur gammes avec une note supérieure ou égale à C.

- La gamme MICHELIN ENERGY Saver + est située entre les niveaux B et C en efficacité énergétique, selon les dimensions.
- La gamme MICHELIN Primacy 3 est classée à un niveau C.

A noter, les gammes Sport, privilégiant un équilibre de performances spécifique, associant un très haut niveau d'adhérence même dans les conditions d'usages extrêmes, avec la longévité kilométrique, sont logiquement classées E en majorité.



Pour le niveau sonore des pneus, toutes les gammes ÉTÉ sont conformes aux futurs seuils de bruit de roulement externe qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2016 (2 ondes maximum).

<sup>1</sup> En dimensions 15 et 16 pouces, hors 14 pouces.

## Les gammes de pneus hiver MICHELIN

Les gammes de **pneus hiver Alpin** de dernière génération se situent à un **niveau C pour la performance d'adhérence sur sol mouillé** et E en résistance au roulement. Ces pneus hiver sont conçus pour s'adapter à la diversité des sols (glace, neige, neige fondue) et à la variabilité des températures hivernales. Ils répondent aux attentes prioritaires des consommateurs en offrant une adhérence optimale quelles que soient les conditions rencontrées et l'excellence de la longévité de la marque Michelin.

## Les gammes de pneus camionnette MICHELIN

La nouvelle gamme MICHELIN Agilis +, commercialisée dès l'été 2012, confirme **un excellent équilibre de performances avec un grade B en adhérence sur sol mouillé**, un très bon niveau en efficacité énergétique (C), deux ondes en bruit de roulement externe et l'excellence de la gamme en robustesse et longévité.

## Au-delà de l'étiquetage, le meilleur équilibre de performances

La stratégie de Michelin consiste à concevoir et fabriquer des pneus qui associent **sécurité en toutes circonstances** (sur routes sèches et mouillées, en lignes droites comme en virages), **diminution de la consommation de carburant** et **longévité kilométrique**, qui reste une attente réelle du consommateur par son impact direct sur son budget et qui n'est pas prise en compte par cette réglementation. La différence de durée de vie entre les pneus que le consommateur peut acheter sur le marché est très importante, elle peut varier du simple au double, soit plus d'un an de roulage.



## Michelin explique la nouvelle réglementation européenne sur l'étiquetage des pneumatiques

A partir du 1<sup>er</sup> novembre 2012, tout pneu vendu en Europe devra être accompagné d'une étiquette informative sur trois performances : deux à caractère environnemental (efficacité énergétique et bruit généré par le pneu du véhicule en mouvement) et une liée à la sécurité. La nouvelle réglementation européenne, exige donc que soit mentionnés, sur tous les pneumatiques commercialisés, les indications de résistance au roulement (*voir explications détaillées page suivante*), le volume sonore des pneus ainsi qu'une performance de freinage sur sol mouillé.

L'objectif de cette réglementation européenne est double :

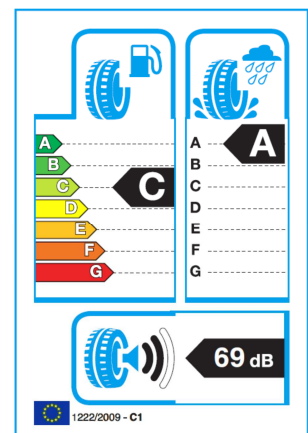
- fournir aux consommateurs des informations objectives sur des performances pneumatiques pas (toujours) connues du grand public
- contribuer à travers cette diffusion à un accroissement des performances des pneus.

C'est une initiative importante soutenue par Michelin. Elle permet de donner aux consommateurs des clés pour mieux comprendre l'impact des pneus sur la sécurité routière et sur l'environnement, pour eux et la collectivité. Cette réglementation est d'autant plus importante que c'est la première fois au monde que le législateur adopte un dispositif traitant de l'efficacité énergétique des pneus.

L'étiquette qui accompagnera les pneus se présentera sous une forme comparable à celle que le consommateur est habitué à consulter lors de l'achat d'appareils électroménagers. Elle comporte 3 critères d'appréciation :

- l'impact sur la consommation de carburant et donc les émissions de CO<sub>2</sub> avec le coefficient de résistance au roulement - classé de A à G
- le freinage sur sol mouillé - classée de A à G
- le bruit de roulement externe - mesuré en dB

Cette étiquette européenne sera donc obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2012 pour tous les pneus pour voitures particulières, véhicules utilitaires légers et poids lourds, fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012 et elle devra être présente de manière standardisée sur la documentation technique promotionnelle des fabricants, y compris sur Internet.



La même information devra également figurer sur (ou avec) la facture de vente des pneus, remise à l'acheteur. L'utilisateur aura donc la possibilité d'améliorer sa connaissance des produits et de les comparer en fonction de ces critères.

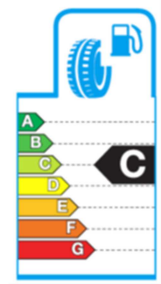
## Focus sur les 3 critères de performances de l'étiquette européenne

### 1<sup>er</sup> CRITERE : L'EFFICACITE ENERGETIQUE

#### Qu'est-ce que la résistance au roulement ?

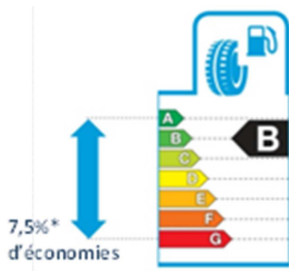
A chaque tour de roue, et sous l'effet de la charge, le pneumatique se déforme pour épouser la route. Lors de cette déformation, les matériaux constitutifs du pneu s'échauffent. En parvenant à diminuer cet échauffement, on arrive à réduire la consommation de carburant, et donc les émissions de gaz à effet de serre. Cette force qui s'oppose à l'avancement du véhicule est appelée la "résistance au roulement". Elle est mesurée par la quantité d'énergie dissipée sur une distance parcourue. Les pneumatiques, pour vaincre cette résistance au roulement, utilisent environ **20 %** de la consommation de carburant des véhicules. Autrement exprimé, cela signifie qu' **1 plein de carburant sur 5 est consommé pour les pneus**. Une réduction de la résistance au roulement contribue donc sensiblement à l'efficacité énergétique du transport routier et de ce fait à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. En outre, chaque consommateur économise sur sa facture de carburant. Le grade du pneu est mesuré sur une machine de simulation déterminant son coefficient de résistance au roulement.

Rappelons que chaque litre d'essence consommé entraîne l'émission de 2,3 kg de CO<sub>2</sub> et que chaque litre de gazole consommé entraîne l'émission de 2,65 kg de CO<sub>2</sub>.



#### Comment est-elle exprimée ?

L'efficacité énergétique est exprimée par un coefficient calculé en divisant la résistance au roulement, mesurée sur la machine, par la charge portée par le pneu lors de la mesure. Sur l'étiquette européenne, elle sera symbolisée par une lettre, avec une échelle de couleurs équivalente à celle des appareils électroménagers ou des véhicules neufs, utilisant le pictogramme normalisé de consommation d'énergie défini par l'Union Européenne.



Les 7 classes d'efficacité allant de A (le plus efficace) à G (le moins efficace) peuvent mettre en valeur (pour un jeu complet de pneus sur un même véhicule) **jusqu'à 7,5% d'économies de carburant et** donc autant en baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

La réglementation est très exigeante sur la classification de l'efficacité énergétique, notamment pour les pneus de petite taille, offrant ainsi un potentiel de progression pour chaque gamme de pneus.

*\*Performances mesurées en accord avec les méthodes de tests fixées par le règlement EC 1222/2009 et ses amendements EC 228/2011 et EC 1235/2011. Source: European Commission's impact Assessment SEC (200) 2860.*

## 2<sup>ème</sup> CRITERE : ADHERENCE SUR SOL MOUILLE

### Les distances de freinage sur sol mouillé



Les distances de freinage sont mesurées selon une procédure normalisée qui va comparer la performance du pneu que l'on veut qualifier à celle d'un pneu de référence défini par la norme. Le ratio entre les deux distances de freinage (pneu testé/pneu de référence) définit la classe de freinage sur l'étiquette. Comme la résistance au roulement, la performance de freinage sur sol mouillé est exprimée sur 7 classes d'efficacité allant de A à G. Bien que les résultats puissent être variables selon les conditions climatiques réelles et les véhicules, la différence

entre les classes de performance A et G peut atteindre **30% de distance de freinage en moins**, soit environ 18 mètres\* pour un véhicule freinant à 80 km/h. Cette performance ne dit néanmoins pas tout de la sécurité. La stratégie de Michelin consiste à concevoir et fabriquer des pneus qui procurent de la sécurité en toutes circonstances : sur routes mouillées et sèches, en lignes droites comme en virages.

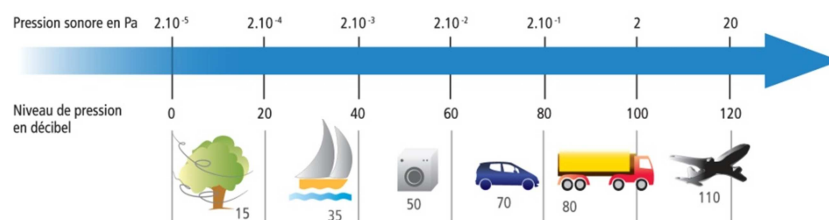
*\*\*Performances mesurées en accord avec les méthodes de tests fixées par le règlement EC 1222/2009 et ses amendements EC 228/2011 et EC 1235/2011. Source: European Commission's impact Assessment SEC (200) 2860.*

## 3<sup>ème</sup> CRITERE : LE BRUIT DE ROULEMENT EXTERNE

Le bruit de la circulation est une nuisance sonore importante et les pneus y concourent. C'est pourquoi la nouvelle étiquette réglementaire exprime le niveau sonore du pneu émis vers l'extérieur (et non pas perçu par le conducteur à l'intérieur de son véhicule). La valeur mesurée sera portée sur l'étiquette en dB et symbolisée graphiquement par une, deux ou trois vagues noires selon que le pneu concerné produit un bruit de roulement externe plus ou moins important, par rapport à un seuil maximum réglementaire européen. Trois vagues indiquent que les émissions sonores du pneu sont conformes au seuil maximum actuel. Deux vagues indiquent que le pneu est 3 db<sup>1</sup> en dessous du seuil actuel, soit émet **2 fois moins que le seuil réglementaire**. Une vague indique que le niveau sonore du pneu se situe 6 db<sup>1</sup> en dessous du seuil actuel, soit émet **4 fois moins de bruit** que le seuil réglementaire.



L'écart d'une onde peut représenter jusqu'à 3 dB.

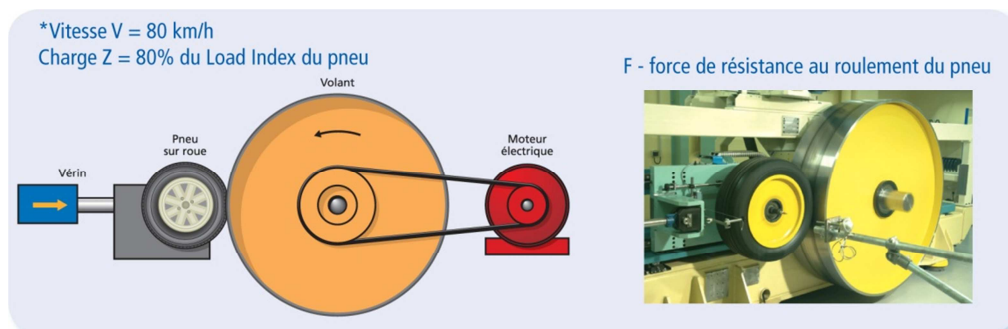


<sup>1</sup> Selon les dimensions

## Les méthodes de tests et la responsabilité du fabricant

La réalisation de ces tests de performances engage la responsabilité du fabricant. Ils sont réalisés selon les consignes de la réglementation, soit :

- Pour la résistance au roulement, il s'agit de tests en laboratoire. Les différents laboratoires des fabricants sont étalonnés entre eux ainsi qu'avec les laboratoires des organismes de tests indépendants (du type de ceux réalisés par l'UTAC et le TÜV SÜD Automotive).



- Pour le freinage sur sol mouillé, il s'agit de tests en extérieur, par rapport à un pneu de référence, soit sur véhicule, soit sur une remorque de simulation de freinage. Le revêtement routier est normalisé tout comme la hauteur d'eau (1.0 mm + ou - 0,5 mm pour les pneus de voitures). Les températures de tests dépendent de la catégorie du pneu. Pour un pneu été, la norme stipule que les tests doivent être effectués entre 5 et 35°C alors que pour un pneu hiver, la température doit se situer entre 2 et 20°C.

Pour être au plus proche des utilisateurs, Michelin a choisi d'effectuer ces mesures à la température la plus représentative des usages réels en Europe, soit **7°C** pour les pneus tourisme et camionnette hiver et **20°C** pour les pneus été.

- La mesure de niveau sonore des pneus est réalisée en extérieur. Le bruit variant principalement selon la vitesse, la nature du revêtement routier et la température, le test a été défini à une vitesse de 80 km/h sur un revêtement précis selon des conditions climatiques définies (vitesse du vent, température...).

**Contact Presse : + 33 1 45 66 22 22**