

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>5294</b>	<b>De M. Éric Straumann ( Les Républicains - Haut-Rhin )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Intérieur</b>
<b>Rubrique &gt; automobiles</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Réflexion sur l'obligation de pneus hiver pour les automobiles	<b>Analyse &gt; Réflexion sur l'obligation de pneus hiver pour les automobiles.</b>
Question publiée au JO le : <b>13/02/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/09/2018</b> page : <b>8529</b> Date de changement d'attribution : <b>12/06/2018</b>		

### Texte de la question

M. Éric Straumann interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'organisation d'une réflexion sur l'obligation pour les conducteurs de véhicules d'équiper leurs véhicules de pneus « hiver » dans les départements exposés aux aléas climatiques. Cette réflexion pourrait s'inspirer de la législation allemande qui semble donner satisfaction. Depuis la mise en place d'une législation en décembre 2010, les automobilistes allemands sont contraints de se munir d'un train de pneus de type « M+S » (*mud + snow*). Ces pneus neige ont un comportement nettement plus adapté lorsque les températures sont basses ou lorsque les routes sont grasses même en l'absence de neige. Des tests ont montré qu'en dessous de 7°C, les versions estivales des pneus perdaient en performance. La distance de freinage, la tenue de la route et l'adhérence sont dangereusement diminuées et les risques d'aquaplaning et de perte de contrôle du véhicule sont accrus. En effet, les gommes des pneus été sont plus dures que celles des pneus hiver et le froid accentue encore la rigidité de ces derniers ce qui diminue d'avantage leur adhérence. *A contrario*, les gommes des pneus hiver sont plus tendres et préservent la tenue de route en gardant une certaine souplesse lorsque les températures baissent. L'utilisation du pneu neige en Allemagne permet non seulement d'assurer plus de sécurité aux automobilistes mais aussi de faire des économies de sel. Le salage des routes est une source polluante car les propriétés corrosives des solutions salines répandues sur les routes en période hivernale aggravent la dégradation des chaussées et peuvent affecter les nappes phréatiques lors de son écoulement. Il souhaiterait donc connaître ses intentions sur cette question.

### Texte de la réponse

La loi n° 2016-1888 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne du 26 décembre 2016 ajoute, dans son article 27, l'article L. 314-1 du code de la route prévoyant que le représentant de l'État détermine, après avis du comité de massif, les obligations d'équipement des véhicules en période hivernale. Un décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil national de la montagne, doit fixer les modalités d'application de cet article. Pour préparer la rédaction de ce texte, le ministère de l'intérieur a entamé les consultations avec les différentes parties prenantes (préfets des zones de montagne, ministère des transports, manufacturiers de pneumatiques, organisations professionnelles du transport routier et associations d'usagers). Le décret sera pris dès cet hiver, avec une entrée en vigueur prévue pour l'hiver 2019/2020. Le projet de décret actuel prévoit d'ajouter une nouvelle section dans le code de la route devant permettre aux préfets de département faisant

partie d'un massif de rendre obligatoire, dans une liste de communes choisies en zone de montagne après consultation des élus locaux, la détention ou la pose d'équipements pour les usagers. Dans un objectif d'homogénéité, la période d'obligation sera unifiée au niveau national, du 1er novembre de l'année N au 31 mars de l'année N+1. La mise au point des obligations de détention ou de port d'équipements amovibles (chaînes neige, etc.) et/ou inamovibles (pneus neige, pneus hiver) selon les types de véhicules fait l'objet de discussions avec les parties prenantes. Plusieurs études existantes ont montré que les pneumatiques hiver « M+S » portant également le label « 3PMSF » présentent de meilleures performances que les autres pneumatiques « M+S ». A l'issue d'une période transitoire qui sera précisée dans le décret, ils deviendront les seuls équipements inamovibles requis. De plus, de nouveaux tests sur routes enneigées seront conduits cet hiver pour évaluer les performances des pneus hiver selon différentes configurations de véhicules, de chargement et de routes, afin de compléter les connaissances actuelles sur leurs performances. Les obligations des véhicules en termes de détention ou port d'équipements seront précisées à la lumière des résultats de ces tests. Les panneaux existants « B26 » signifiant l'obligation du port de chaînes en cas de neige sur certaines sections de route seront maintenus, y compris si la commune n'est pas concernée par l'obligation d'équipements hivernaux. De plus, la réglementation sur la signalisation routière (arrêté interministériel sur la signalisation routière du 24 novembre 1967 et son instruction interministérielle du 22 octobre 1963) sera prochainement mise à jour afin que ces panneaux autorisent également dès cet hiver la circulation des véhicules légers et véhicules utilitaires légers équipés de pneus hiver. Enfin, des travaux seront également menés pour créer une signalisation des communes qui seront concernées par les nouvelles obligations d'équipements hivernaux, afin d'avertir les usagers y circulant.