



Pneus: nouvelle réglementation à partir du 1/1/2004

Le 3 avril 2003 est paru au Moniteur belge l'arrêté royal du 17 mars 2003 modifiant la réglementation technique et le contrôle technique des véhicules à moteur. En ce qui concerne les pneus, quelques modifications importantes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Elles sont applicables aux voitures, voitures mixtes et minibus (= catégorie M1). Nous vous conseillons vivement d'en tenir déjà compte pour éviter tout problème ultérieur !

Code de vitesse et indice de charge

Le code de vitesse et la capacité de charge des pneus doivent être supérieurs ou égaux à ceux prévus au PVA, au certificat de conformité ou au carnet d'instructions du constructeur.

L'indice de vitesse est l'indication de la vitesse maximale pour ce pneu. Il est déterminé par le constructeur pour chaque type de véhicule. L'indice de vitesse n'implique pas uniquement une limitation de vitesse. Il s'agit également d'une indication concernant la résistance aux éléments extérieurs. L'indice de vitesse détermine le compromis idéal entre la performance, le comportement et la sécurité.

L'indice de charge ou "loadindex" indique la charge maximale du pneu et doit également être respecté. Un pneu surchargé peut être à l'origine d'un pneu éclaté avec tout ce qui s'ensuit.

Vous trouverez l'indice de vitesse et l'indice de charge sur le flanc du pneu. Dans le carnet d'instructions du véhicule vous pourrez vérifier quels sont les pneus qui ont été homologués pour la marque et le type de véhicule.

S'il est constaté lors du contrôle technique que l'indice de vitesse et/ou l'indice de charge est trop bas, à partir du 1^{er} janvier 2004 un code 2 sera attribué et le client recevra un certificat de visite rouge. Ceci signifie qu'il doit se représenter au contrôle dans les 14 jours. Actuellement, on se limite à inscrire une remarque sur le certificat de visite vert et une représentation n'est pas nécessaire.

Dimensions

A partir du 1^{er} janvier 2004, les règles suivantes seront d'application aux dimensions.

- Si les dimensions des pneus montés ne correspondent pas aux dimensions prévues au PVA, les diamètres des pneus montés doivent correspondre aux diamètres du PVA avec une tolérance de - 2% et +1,5%.
- Le montage de jantes et/ou pneumatiques non d'origine ne peut pas amener à une augmentation de la largeur de la voie de plus de 2%. Toutefois, pour les véhicules hors route, la tolérance est de 4%. La largeur de la voie est la distance entre les roues d'un essieu, mesuré à partir du milieu de la bande de roulement du pneu.
- La carrosserie doit recouvrir les pneus.
- Il doit exister en toutes circonstances un espace libre entre la bande de roulement et la surface interne du garde-boue.

Equipement par essieu

Actuellement, les pneus montés sur les roues d'un même essieu doivent avoir les mêmes dimensions, indice de vitesse et indice de charge. Si non, le véhicule se voit appliquer un code 2 (représentation dans les 14 jours).

A partir du 1^{er} janvier 2004, les pneus montés sur les roues d'un même essieu devront en outre avoir les mêmes caractéristiques techniques. Par "caractéristiques techniques" l'on entend la marque, les dimensions, la capacité de charge, l'indice de vitesse, le dessin des rainures principales et le degré d'usure sur les $\frac{3}{4}$ de la bande de roulement.

Le montage d'un pneu normal et d'un pneu hiver (M+S) sur un même essieu n'est pas permis.

Montage

- Si le véhicule est équipé de pneus directionnels ou asymétriques, ils doivent être montés dans le sens de roulement correct. Les éventuelles indications de rotation, "intérieur – inside" ou "extérieur – outside" doivent également être respectées lors du montage.
- Des pneus de type radial ne peuvent être montés sur les roues de l'essieu avant que si des pneumatiques de ce type sont montés sur les roues de l'essieu arrière.
- Des pneus qui présentent des crevasses ou des entailles doivent être remplacés.
- En aucun cas le montage des pneumatiques retaillés ou redessinés n'est autorisé.

Degré d'usure

La profondeur des rainures principales des pneumatiques doit être d'au moins 1,6 mm sur $\frac{3}{4}$ de la bande de roulement. Cette profondeur de dessin est indispensable pour pouvoir garantir l'adhérence au revêtement. Les arêtes du profil servent à casser le film d'eau en cas de pluie et les sillons sont nécessaires pour évacuer l'eau. De cette façon la surface de contact sèche reste aussi grande que possible.

Si la profondeur de dessin est insuffisante, un certificat de visite rouge est délivré avec une validité de 14 jours.

Le marquage e ou E

Les pneus montés sur les véhicules qui sont mis en service à partir du 1^{er} janvier 1998, doivent disposer d'un marquage E ou e. Pour les véhicules mis en service avant cette date, ceci n'est pas obligatoire.

A partir du 1^{er} janvier 2004, tous les pneus neufs vendus doivent avoir un marquage E ou e et tous les véhicules neufs doivent être équipés de tels pneus.

Le marquage e ou E fait référence à un numéro d'homologation. Les pneus avec un marquage E satisfont à la Convention de Genève du 20 mars 1958. Un marquage e réfère à l'homologation européenne.

Si le véhicule ne répond pas à cette demande, il se voit appliquer un code 4 (certificat avec une validité normale et un avertissement).



Les pneus rechapés

Pour les pneus rechapés, le marquage E ne prendra cours qu'au 1^{er} janvier 2006. Ceci signifie que le pneu a été homologué selon la réglementation européenne 108 (voitures de personnes) ou 109 (véhicules utilitaires).

Jusqu'à cette date, le montage de pneus rechapés sans marquage est permis, pour autant que la preuve soit fournie qu'il s'agit d'un pneu rechapé selon les règles de l'art.

Pneus hiver (pneus M+S)

Le montage de pneus de type M+S dont la catégorie de vitesse correspond à une vitesse inférieure à celle des pneus d'origine est autorisé du 1^{er} octobre au 30 avril. Une étiquette de rappel de cette vitesse limite sera apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit aisément visible du conducteur.

Cette étiquette pourra rester apposée même si l'usager monte des pneumatiques avec un indice de vitesse supérieur.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux pneus de type M+S ayant une catégorie de vitesse dont la vitesse correspondante est égale ou supérieure à la vitesse maximale prévue pour le véhicule.

* * *

Le GOCA regroupe les 10 entreprises agréées pour l'organisation sur le territoire belge de l'inspection automobile et des examens pour l'obtention du permis de conduire. Les origines du secteur du contrôle technique datent de 1933. Depuis l'instauration de l'inspection automobile en 1933 et du permis de conduire en 1977, nos membres du personnel contribuent, jour après jour, à une circulation plus sûre et à un environnement plus propre.

Contact: Katrien De Coster – Porte-parole – GSM: 0476/ 82.34.80

www.goca.be

Le Service Public Fédéral Mobilité & Transports a pour mission de préparer et de mettre en œuvre une politique fédérale concertée de mobilité et de transport au service de la population, des entreprises et de l'économie du pays. En réalisant cette mission, le SPF est soucieux de la sécurité, de l'environnement, de la concurrence, des enjeux sociaux et de l'intégration des modes de transport terrestre, maritime et aérien.

Contact: Eric Aerden – Porte-parole – GSM: 0473/91.64.24

www.mobilite.fgov.be

La Confédération FEDERAUTO est une association sectorielle chargée de la défense des intérêts du commerce et de la réparation automobiles et des secteurs connexes. FEDERAUTO regroupe différents secteurs (garages, vente et réparation automobiles, pièces, commerce de machines et de cycles) et est le porte-parole de milliers de PME auprès du grand public, des autorités fédérales, régionales, européennes et internationales, des organisations syndicales et de diverses autres instances.

Contact: Christophe Broeckx – 02/778.62.00

www.federauto.be

