



Système de Surveillance de la Pression des Pneus – Questions et réponses

1 Qu'est-ce que le Système de Surveillance de la Pression des Pneus SSPP?

Le SSPP surveille la pression de tous les pneus d'une voiture et alerte automatiquement le conducteur d'un changement dangereux dans la pression d'un ou plusieurs pneus.

Il existe deux types de technologie SSPP – le système à mesure directe et le système à mesure indirecte.

Système à mesure directe (ou actif)

- Un capteur de pression est placé à l'intérieur de chaque pneumatique.
- Les valeurs de pression sont régulièrement transmises via les fréquences radio à un récepteur intégré au véhicule.
- La détection de perte de pression est immédiate.
- La perte de pression est détectée sur les quatre pneus.

Système à mesure indirecte (ou passif)

- Des capteurs comparent les rotations des roues.
- Une perte simultanée de pression aux quatre pneus n'est pas détectée.
- Une surconsommation de carburant ne peut être évitée.
- La perte de pression est affichée relativement tard.

Si l'on compare les deux systèmes, on constate que le système à mesure directe est plus performant, car il surveille en continu les valeurs de pression des quatre pneus et alerte immédiatement en cas de chute de pression. Le système à mesure indirecte est certes meilleur marché mais prévient relativement tard, même quand les quatre pneus se dégonflent simultanément.

2 Pourquoi a-t-on besoin d'un SSPP?

Rouler avec une pression trop faible est dangereux et peut être la cause d'accidents avec de graves conséquences. Outre le danger pour la sécurité, un sous-gonflage se répercute aussi sur la tenue de route, la consommation et la longévité du pneu.

Une pression réduite de 0,5 bar est certes à peine visible mais a d'énormes conséquences:

- les manoeuvres d'évitement et de freinage sont plus dangereuses;
- un sous-gonflage même minime à une roue avant péjore le comportement à l'aquaplaning;



Exemple d'un système SSPP direct affiché sur la planche de bord.

- un sous-gonflage aux quatre roues multiplie le risque d'aquaplaning par deux;
- dégradation continue des performances routières;
- dégradation des qualités routières que le véhicule soit chargé ou non;
- des systèmes dynamiques comme l'ABS ou l'ESP ne peuvent compenser une sous-pression;
- vitesse et précision de conduite diminuées dans les virages;
- surconsommation jusqu'à 0,3 l/100 km;
- risque accru de dommages au pneu et risque d'éclatement;
- longévité du pneu réduite.

Si un véhicule est équipé d'un système de surveillance de la pression des pneus, l'automobiliste sera automatiquement alerté d'un changement même minime dans la pression d'un ou plusieurs pneus, d'où une plus grande sécurité et aussi une économie de carburant.

3 Comment puis-je savoir si mon véhicule est déjà équipé du système SSPP indirect ou du SSPP direct?

Si un seul voyant lumineux s'allume sur votre tableau de bord, il s'agit d'un SSPP indirect. Si la pression des quatre pneus est affichée individuellement, il s'agit d'un SSPP direct.

4 Quel est la nouvelle réglementation relative au SSPP?

Selon l'article 103, al. 5 de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, 741.41), à compter du 1^{er} novembre 2014, les nouveaux véhicules de la catégorie M₁ (moins de 3,5 t) doivent être équipés de série d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques. Pour la Suisse, c'est la date d'importation qui est décisive.

5 Quel système est monté sur les véhicules neufs?

Sur les dix véhicules les plus vendus en Suisse (de janvier à juin 2014), un seul était équipé de série d'un SSPP direct. Tous les autres étaient dotés d'un SSPP indirect.

6 Pourquoi les constructeurs privilégient le SSPP indirect?

Un SSPP indirect ne génère pratiquement aucun frais supplémentaire ni pour le constructeur ni pour l'automobiliste. Le changement des roues ou des pneus ainsi que l'entretien du système de surveillance de la pression sont possibles sans aucun problème. Le système SSPP indirect satisfait entièrement aux exigences de la nouvelle norme européenne. Pourtant, il peut arriver que des véhicules de la catégorie moyenne et au-delà soient équipés d'un système SSPP direct, mais souvent contre un supplément de prix.



7 A quoi faut-il faire attention lors de l'achat et de l'utilisation d'un SSPP?

Lors de l'achat d'une voiture neuve, il est possible de commander en option un SSPP direct (environ 300 francs). Mais attention, il ne faut pas oublier les frais qui entreront ensuite en ligne de comptes. Ainsi, le prix pour le changement des pneus peut passer du simple au double et les quatre pneus d'hiver doivent également être équipés de quatre capteurs (prix par capteur: de 100 à 200 francs plus le montage). La durée de vie de la batterie dans le capteur est de 7 à 10 ans, soit 100'000 à 150'000 km. Comme cette batterie ne peut pas être changée, il faudra remplacer le capteur. Le système SSPP indirect est en général monté de série et ne nécessite aucun entretien.

8 Combien coûte le changement de pneus d'un véhicule de catégorie moyenne?

Un système SSPP indirect ne génère aucun frais supplémentaire. Par contre, si le véhicule est équipé d'un système SSPP direct, le prix pour le changement de pneus peut être multiplié par deux (jusqu'à Fr. 200.-) et s'il faut acheter de nouveaux pneus d'hiver, la pose d'un SSPP direct se répercutera également sur le prix. Pour explication, voici un exemple:

Un jeu de pneus d'hiver de 16 pouces coûte approximativement Fr. 1400.-. Si ces pneus sont équipés d'un SSPP direct, leur prix passera à Fr. 2'000.-. La différence de prix est de Fr. 600.-.

Notre conseil: demander au préalable plusieurs offres et comparer les prestations.

9 Peut-on monter ces systèmes ultérieurement?

Il est possible d'acheter sur le marché des systèmes SSPP directs. Ceux-ci sont dotés de quatre capuchons de valves, contenant chacun un capteur. La pression du pneu est affichée dans le véhicule via un écran auxiliaire (également possible via le smartphone). L'utilisation de ces appareils sur des véhicules qui tombent sous le coup de la nouvelle obligation doit encore être clarifiée. Pour plus d'informations, voir sur www.test.tcs.ch.

Conseils du TCS

- Les valeurs pour une pression optimale des pneus figurent dans le carnet d'entretien ainsi que sur le volet du clapet de réservoir ou dans le chambrale de la portière.
- Vérifier tous les mois la pression des pneus à froid sans oublier la roue de secours. Les pneus peuvent perdre jusqu'à 0,1 bar par mois.
- Augmenter la pression d'environ 0,2 bar en cas de chargement élevé ou de trajet à haute vitesse.
- Une pression supérieure de 0,5 bar à celle recommandée par le constructeur améliore la tenue de route et permet d'économiser jusqu'à 3% de carburant mais pèjore le confort de conduite. Cette mesure est appelée «pression éco» par certains constructeurs.
- Vérifier régulièrement l'état des pneus. Contrôler que la bande de roulement n'ait pas subi d'éventuels dommages comme de petites fissures ou des entailles. Votre garagiste vous conseillera sur le contrôle et l'usure régulière de la bande de roulement.

L'influence de la pression sur les pneus

La pression du pneu est	trop faible	correcte	> à 0,2 bar	trop élevée
Longévité	--	+	++	-
Usure	--	+	+	--
Capacité de charge	--	+	++	++
Résistance au roulement/consommation	--	+	++	++
Confort	++	+	-	--
Aquaplaning	-	+	++	++
Stabilité	--	+	++	+