



Environnement : valorisation des pneus

Le recreusage

Le recreusage (ou retailage) consiste à redessiner les rainures principales de la bande de roulement au moment où leur profondeur atteint 2 à 3 mm, le but étant de prolonger la vie du pneu. Cette opération ne doit être effectuée que lorsque l'état de la bande de roulement le permet.



Autorisé par le code de la route et recommandé par les Manufacturiers de Pneumatiques, le recreusage permet de redonner du potentiel d'adhérence au pneu, d'accroître de façon notable le rendement kilométrique et de réaliser une économie de carburant car le pneu poursuit sa vie dans la période où sa résistance au roulement est la plus faible.

Tout pneu conçu pour être recreusé doit comporter le **marquage « REGROOVABLE »** ou le **symbole** » ⤴ « .

⚠ Le recreusage doit être réalisé par des professionnels, suivant les règles de l'art.

Les manufacturiers de pneus publient des instructions relatives aux dessins à suivre lors du recreusage de leurs pneus, aux largeurs appropriées recommandées, et aux profondeurs permises en dessous du fond de sculpture d'origine (après recreusage, les câblés ne doivent en aucun cas être apparents). Ce sont les règles de l'art.




Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Le code de la route ne fait pas état de restrictions particulières au montage des pneumatiques recreusés. Ceux-ci peuvent donc être montés en toutes positions sur les véhicules poids lourd et de transport en commun.

Le rechapage

Le rechapage consiste à remplacer la bande de roulement usée d'un pneu par une nouvelle, cette opération pouvant être aussi réalisée pour les flancs. C'est une nouvelle vie offerte aux carcasses poids lourd, au cours de laquelle le pneu rechapé, comme préalablement le pneu neuf, sera soumis à une énorme quantité de contraintes

 **Il est donc essentiel pour la sécurité que l'activité de rechapage soit confiée à des entreprises compétentes.**

Cette compétence est reconnue par la législation française qui, par arrêté du 27/09/2001, prévoit qu'un pneumatique rechapé dans les conditions prévues par le **Règlement UNECE n° 109 de Genève** (*pneus rechapés pour véhicules utilitaires*) est considéré comme homologué en application du règlement n° 54.

L'homologation des pneus rechapés passe par l'homologation de l'entreprise de rechapage. Une entreprise de rechapage est homologuée si elle satisfait à des exigences identiques à celles des pneus neufs, en terme :

- de performances de ses produits,
- d'identification de ses produits,
- de fiabilité dans l'ensemble du processus de fabrication.



Un arrêté du 16 janvier 2004 précise les **règles de montage des pneus rechapés** homologués sur les véhicules :

- si tous les pneus du même essieu sont des rechapés, ils doivent avoir la même marque de rechapage, la marque du pneumatique neuf d'origine n'étant pas prise en compte. :
- les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés peuvent être montés sur un même essieu (en montage simple ou jumelé) sous réserve qu'ils aient :
 - › la même marque de carcasse,



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- › les mêmes caractéristiques
- › et si les pneumatiques rechapés l'ont été par le manufacturier du pneumatique neuf.

Dans les deux cas, **les pneumatiques montés sur le même essieu doivent avoir les mêmes caractéristiques** suivantes :

- dimension,
- catégorie d'utilisation,
- structure (radiale ou diagonale),
- catégorie de vitesse,
- indice de capacité de charge.

Le code de la route ne prévoit pas de restrictions concernant le montage des pneumatiques rechapés selon les types de véhicules ou les positions sur ceux-ci, ainsi que leurs conditions d'utilisation (types de routes utilisées ou nature des chargements des véhicules).

La préservation de l'environnement

L'exploitation de tout le potentiel des carcasses poids lourd :

- par le recrusage, qui permet de prolonger la vie des pneumatiques sans qu'il soit nécessaire de les changer, et de contribuer à l'abaissement de la consommation de carburant,
- et par le rechapage, qui, par réutilisation de la carcasse qui représente environ 70% de la masse d'un pneumatique, permet d'économiser l'énergie et les matières premières qui auraient été nécessaires à la fabrication d'un pneu neuf,

représente le premier maillon du recyclage et contribue à la protection de l'environnement.