



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France


Recreusage et Rechapage des pneus poids lourd : Un engagement pour l'environnement

Le recreusage ou retailage des pneumatiques poids lourd

Le recreusage consiste à redessiner les rainures principales de la bande de roulement au moment où leur profondeur restante atteint 2 à 3 mm. Le but de cette opération est de prolonger la vie du pneu et de prolonger son kilométrage d'environ 20 à 30 % suivant les types de pneumatiques. 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.


Il n'est autorisé que pour les pneumatiques poids lourd neufs ou rechapés comportant le marquage sur leur flanc « regroovable » ou le sigle «  » prévus par le Règlement 54 spécifiant que le pneumatique est recreusable.

Cette opération est formellement interdite sur les pneumatiques pour véhicules de moins de 3,5 tonnes.



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France



 **Le recreusage doit être réalisé par des professionnels, suivant les règles de l'art.** (cf arrêté ministériel du 18 juillet 2019 : <https://www.tnpf.fr/wp-content/uploads/2019/10/Arr%C3%AAt%C3%A9-du-18-juillet-2019-Pneumatiques.pdf>)

Les fabricants de pneus publient les cotes (profondeur, largeur, type de lame) et schémas de recreusage préconisés pour leurs pneumatiques. Après recreusage, les câblés ne doivent en aucun cas être apparents.

Ces spécifications doivent être parfaitement respectées par les opérateurs qui engagent leur responsabilité si elles ne sont pas suivies (Exemple : respect du dessin de recreusage fourni, largeur et profondeur, choix de la lame, ...)

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.

Les avantages du recreusage

Les avantages du recreusage sont notamment :

- Une augmentation de la longévité du pneumatique : par l'utilisation de toute la gomme disponible (valeur moyenne de gain autour de +25% de kilométrage)
- Une augmentation de la sécurité : l'adhérence du pneumatique en fin de vie est augmentée



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- par le nouveau dessin (+ 10% environ)
- Une diminution de la consommation de carburant : le kilométrage supplémentaire apporté par le recreusage est effectué dans la période où la résistance au roulement du pneumatique est la plus faible. L'écart de consommation de carburant entre deux ensembles routiers équipés l'un de pneus neufs, l'autre de pneus recreusés est de l'ordre de 1.5 à 2 litres de gasoil aux 100 km
- Une économie de matière première et de déchets : avec 25% de kilométrage supplémentaire quatre recreusages représentent l'équivalent d'un pneumatique (neuf ou rechapé) qui ne sera pas mis au recyclage en fin de vie.

Adhésisation

L'adhésisation de la bande de roulement est une opération à caractère exceptionnel qui consiste à créer des rainures supplémentaires, en général transversales, dans le relief de la bande de roulement (sans dépasser la profondeur de sculpture d'origine). Le but de cette opération est d'augmenter l'adhérence des pneumatiques non spécialisés dans des utilisations particulières : routes boueuses, chemins de terre, routes enneigées, etc... Cette opération ne doit être effectuée que par un spécialiste.

Le rechapage du pneu poids lourd

Le rechapage consiste à remplacer la bande de roulement et éventuellement les flancs d'un pneumatique poids lourd usé.

La législation française (arrêté du 18/07/2019) exige que les pneumatiques rechapés soient homologués selon le règlement UN n° 109 de Genève (*pneus rechapés pour véhicules utilitaires*), ce qui veut dire qu'un pneu rechapé est homologué, tout comme un pneu neuf.

Cette homologation passe également par l'homologation de l'entreprise de rechapage en terme :

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

Le code de la route français 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). Il convient néanmoins de respecter les recommandations de chaque manufacturier à ce sujet.



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

- Concernant la mixabilité sur un même essieu de pneus rechapés entre eux ou éventuellement en coexistence avec des pneus neufs, il convient de consulter notre tableau en cliquant sur ce lien (<https://www.tnfp.fr/action-rechapage-pl/>). Ce tableau s'applique également au contrôle technique des poids lourds.

La préservation de l'environnement

La préservation de l'environnement avec les pneumatiques poids lourd passe notamment par :

- le recreusage, 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,
- 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.