




Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

Recreusage et retailage

Le recreusage est une opération qui permet, lorsque le pneu arrive en fin d'usure, d'augmenter le kilométrage de l'ordre de 20 à 30 % suivant les types de pneumatiques.

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 < 3,5 tonnes.

Le recreusage doit être fait selon les préconisations du Manufacturier par du personnel qualifié. En aucun cas les câbles des nappes sommet ne doivent être apparents. Un recreusage abusif (trop profond) peut contribuer à la mise hors d'usage du pneumatique et compromettre sa rechapabilité.

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

Les manufacturiers diffusent des spécifications de recreusage et d'adhérisation précises, suivant le type, la dimension du pneumatique, de façon à laisser un matelas de gomme suffisant au-dessus des nappes sommet et à optimiser l'adhérence et les formes d'usure du pneumatique.

Ces spécifications doivent être parfaitement respectées par les opérateurs qui engagent



Travaux de Normalisation des Pneumatiques pour la France

leur responsabilité si elles ne sont pas suivies (Exemple : respect du dessin de recreusage fourni, largeur et profondeur, choix de la lame,..)

Quels sont les avantages du recreusage dans une gestion qui respecte les règles de l'art :

- Augmentation de la longévité du pneumatique : par l'utilisation de toute la gomme disponible (valeur moyenne de gain autour de +25% de kilométrage)
- Augmentation de la sécurité : l'adhérence du pneumatique en fin de vie est augmentée par le nouveau dessin (+ 10% environ)
- 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
- Economie de matière première et de déchets : avec 25% de kilométrage supplémentaire quatre recreusages représentent l'équivalent d'un pneumatique (neuf ou rechapé) qu'il ne sera pas nécessaire de fabriquer ni de mettre au recyclage en fin de vie.