

Michelin : des pneus usés peuvent aussi être performants

jeudi, 18 mai 2017

Tests à l'appui, Michelin avance que des pneus usés peuvent offrir des performances identiques voire meilleures que certains pneus neufs. Si les aspects écologiques et économiques pour le consommateur devraient faire mouche, la démonstration n'est pas dénuée d'intérêt alors que le secteur premium est quelque peu malmené par des outsiders, MDD et autres marques "budget"...



Le manufacturier de pneumatiques clermontois a récemment diffusé une information qui peut a priori surprendre. Intitulée «La vérité sur les pneus usés», celle-ci entend démontrer, test sur sa piste d'essai de Ladoux à l'appui, qu'un bon pneu (entendre un pneu de marque premium) offre, même s'il est usé, des performances parfois supérieures à celles d'un pneu neuf. Comment ? Parce que les technologies et les dessins développés par les grands manufacturiers permettent de maintenir des performances stables dans le temps, jusqu'aux derniers millimètres de la bande de roulement.

Or, les tests habituellement pratiqués ne concernent que des pneus neufs. Aucun n'est venu jusqu'ici proposer une évaluation des performances des pneus usés. La logique veut que les performances d'un pneumatique s'amenuisent au fur et à mesure qu'il s'use. Et lorsque l'automobiliste peut comparer les différences de performances entre deux pneus neufs grâce notamment à leur étiquetage, il n'est que très rarement conscient que cet écart grandit à mesure que les pneus s'usent.

Un (bon) pneu usé tient toujours le pavé

Or, dans la pratique, un pneu usé peut s'avérer plus performant qu'un pneu neuf ! Michelin explique en effet que, tant que le pneu n'est pas endommagé, la sécurité sur sol sec augmente avec l'usure du pneu. Et de prendre l'exemple des enveloppes utilisées en compétition automobile, où les pneus "slicks" proposent la meilleure adhérence dans ce type de condition. L'adhérence augmentant au fur et à mesure que l'épaisseur de la bande de roulement diminue, les pneus usés vont donc permettre à un véhicule de freiner mieux que si ce dernier était équipé de pneus neufs. CQFD.

Par ailleurs, puisque la bande de roulement est moins épaisse, le pneu offre une résistance au roulement moins importante qu'un pneu neuf. En clair, il va permettre au véhicule de consommer moins de carburant. Une donnée financièrement intéressante, Michelin rappelant que la résistance au roulement d'un pneumatique représente à elle seule un plein sur cinq...

Enfin, autre avantage s'il en fallait encore un, Michelin révèle que les pneus usés se révèlent moins bruyants que les pneus neufs !

Les tests réalisés sur la piste d'essai de Ladoux ont aussi bien évidemment porté sur le comportement des pneus sur sol humide. Michelin a d'ailleurs poussé ses test plus loin que ceux habituellement pratiqués, ces derniers ne s'opérant qu'en ligne droite. Le manufacturier a donc ici choisi d'évaluer les performances des pneus en ligne droite, mais aussi en courbe. Relevant une corrélation forte entre la stabilité latérale sur sol mouillé et le freinage en ligne droite dans ces mêmes conditions, Michelin a ainsi pu déduire qu'un pneumatique offrant de meilleures performances en freinage dans ces conditions offrira également une meilleure stabilité en courbe. Et que certains pneus usés peuvent dans cet exercice s'avérer meilleurs que certains pneus neufs. Selon Michelin *«si tous les pneus vendus légalement en Europe respectent le standard minimum lorsqu'ils sont neufs, les tests de Michelin ont démontré que les capacités de freinage sur sol mouillé de certains pneus diminuent rapidement avec l'usure, et ne respectent plus toujours ce standard minimum, explique le manufacturier. Par contre, certains produits premium respectent ces critères non seulement lorsqu'ils sont neufs, mais aussi jusqu'à la limite légale d'usure.»*

Conserver sa couronne

A travers ces tests, Michelin met en avant les technologies embarquées dans ses enveloppes, qui leur permettent d'offrir un très haut niveau de performances du premier au dernier kilomètre. C'est bien l'objectif principal du manufacturier clermontois : attirer l'attention des associations de consommateurs et des automobilistes sur le fait que, si tous les pneus ne se valent pas en neuf, l'écart de performances grandit au fur et à mesure qu'ils s'usent, alors que ce qui reste (ou devrait rester) le premier critère de choix d'un pneu est la sécurité.

Par ce biais, Michelin déclare que c'est permettre aux consommateurs de mieux "consommer" leurs pneumatiques, jusqu'à leur témoin d'usure, et donc sans devoir procéder à leur remplacement par anticipation. Car selon lui, le remplacement prématuré des pneumatiques entraînerait l'utilisation de quelque 128 millions d'enveloppes supplémentaires en Europe. Soit une hausse des coûts pour les automobilistes estimée par le cabinet Ernst&Young à 6 Md€ ! Et sur le plan environnemental, ces 128 millions d'enveloppes supplémentaires mises sur le marché correspondent à 9 millions de tonnes

d'émissions de CO₂...

Peut-être bien, aussi, qu'au-delà de l'indéniable aspect sécuritaire que revêt l'étude, cette «vérité en matière de pneus usés» tombe à point nommé alors que les marques premium -dont Michelin-, bien que toujours dominantes sur le marché de la rechange avec plus de 60% des volumes de pneus écoulés en 2016, se voient grignoter leurs parts de marché par des challengers. MDD en tête mais aussi, dans une moindre mesure, les pneus dits "budget"...

© Apres-Vente-Auto.com

Reproduction interdite