

Pneu toutes saisons : les atouts d'un produit porteur

mercredi, 11 avril 2018

Le pneu est devenu un produit d'appel sur un marché dominé par les centres auto, pneumaticiens, fast fitters et sites de vente en ligne qui se battent sur les prix. Rançon de cette gloire : ces acteurs sont par conséquent moins bien placés sur les marchés de niche, 4x4, pneus hiver et toutes saisons. Et ce sont justement ces derniers qui connaissent la croissance la plus forte. Une opportunité pour les ateliers traditionnels...



Le pneumatique 4

saisons est une solution idéale pour les nouvelles exigences quotidiennes.

Les pneus toutes saisons apportent à bon compte une solution aux exigences émergentes (en France surtout sur les $\frac{3}{4}$ Ouest et Sud) d'une mobilité préservée et d'une sécurité en toutes circonstances, tout particulièrement lors des épisodes de froid et de neige, qui sont la plaie des conducteurs non professionnels.

Et à l'heure où le pneu représente la première cause d'entrée-atelier, s'appuyer sur la praticité d'un pneu capable de faire le grand écart pour assurer une pleine sécurité hiver comme été peut constituer un excellent atout pour la réparation dite traditionnelle.

4 saisons, le bon choix



Le pneu 4 saisons (ou *all weather*, ou CrossClimate selon Michelin) se distingue par des qualités routières adaptées aux conditions hivernales, tout en restant suffisamment proche des performances d'un pneumatique «été» pour être rassurant sur route mouillée et sur autoroute à haute vitesse. Bien entendu, il s'agit toujours d'un compromis et on n'atteint jamais totalement les performances pures de chaque type de pneu dédié.

Deux marques dominent le marché du pneu toutes saisons. Michelin, avec le [CrossClimate](#), a relancé le segment avec un positionnement marketing bien différencié (le pneu revendique les performances d'un pneu été tout en bénéficiant de l'homologation hiver 3PMSF, ou «3 Peak Mountain with Snow Flake»). Goodyear, lui, est présent sur cette niche depuis plus de 30 ans avec le Vector 4 Seasons.

un pneu hybride

Le pneu 4 saisons répond logiquement aux obligations légales de certains pays qui l'imposent pour rouler en hiver. Comme un pneu hiver, le pneu 4 saisons est adapté aux conditions froides mais ne se limite pas aux températures inférieures à 7°C. Les pavés sont plus nombreux, c'est-à-dire qu'il est plus découpé et se rapproche ainsi d'un pneu neige dans le dessin de sa bande de roulement. Les pneus 4 saisons sont d'ailleurs reconnus comme pneus «hiver» avec l'agrément 3PMSF et la dénomination «M+S».

Mais par rapport au pneu hiver, le 4 saisons demeure particulièrement performant sur route mouillée, où les lamelles et les canaux hydrodynamiques assurent une bonne évacuation de l'eau comme de la neige. Pour autant, les pneus 4 saisons doivent conserver une bonne stabilité sur autoroute. Les rainures sont moins profondes et moins nombreuses que sur un pneu hiver. Pour les plus performants, elles sont dessinées pour être «autobloquantes». L'empreinte au sol est calculée plus large, pour compenser le taux élevé d'entaillement. Cette caractéristique est obtenue grâce à l'adoption d'une carcasse spécifique.

Un pneu plus cher, mais très économique

La gomme utilisée affiche un haut taux de silice pour préserver la souplesse du caoutchouc sur sol froid. Le mélange n'est cependant pas aussi tendre qu'un pneu hiver, permettant une durée de vie est supérieure. Malgré tout, l'utilisation idéale du pneu 4 saisons est calculé pour démarrer sa carrière neuf en hiver. Son usure naturelle l'adaptera ensuite parfaitement aux conditions d'été.

Il est certes un peu plus cher qu'un pneu été. mais le 4 saisons permet d'économiser à la fois sur l'investissement dans un train de jantes supplémentaire et sur le nécessaire stockage des pneus durant l'été. Sans compter que sur de nombreux véhicules, il est nécessaire d'investir dans un jeu de capteurs

pour le second train de roues....

Et le mécano ?

Le mécanicien n'aura pas de geste technique différent entre un pneu été, hiver ou 4 saisons. Une fois monté et équilibré, tous les pneus tournent de la même manière. Mais il peut se former à l'après-vente du pneu, de la pression d'air, aux réparations qui peuvent se faire... ou pas et à l'entretien des capteurs de pression.

D'ailleurs, la réparation d'un pneu ne doit pas être prise à la légère et les arguments technico-commerciaux sont précieux. Surtout quand un client découvre par exemple que l'usage d'une bombe anti-crevaison interdit toute réparation ! Des spécialistes comme Rema Tip Top fournissent les pièces, produits et équipements pour les réparations. Mais il ne faut jamais faire l'impasse sur les formations indispensables à un bon usage et à un bon conseil. Le pneu est devenu abusivement un produit banal alors que, pendant longtemps, Michelin le premier a affirmé que la voiture est l'accessoire du pneu. Et il le pense toujours...

Parole d'expert : Clément Poumet, chef de secteur Rema Tip Top

« Le réparateur doit privilégier la réparation, tout en maîtrisant les procédés et le matériel. Il faut disposer d'un bon équipement de montage (les jantes sont fragiles et coûteuses), d'une bonne équilibruse et d'un banc de géométrie 3D. Aujourd'hui, le profit du réparateur indépendant se fait moins sur la vente du pneu que sur le service. Une réparation est moins coûteuse pour le client que le remplacement de 2 voire 4 pneus (sur les 4X4). Encore faut-il maîtriser cette réparation ; réparer, mais pas n'importe quelle perforation, et avec des moyens adaptés. Un expert refusera les mèches mais valide les 'Minicombi' jusqu'à des diamètres de 6mm, au-delà avec des emplâtres et du matériel de réparation à chaud, sur les flancs et parfois sur l'épaulement.

La maîtrise du TPMS est une autre source de profit. Un kit de pièces pour réparer toutes les valves sans changer le capteur, et des capteurs universels ainsi que l'appareil de 'flashage' sont indispensables, mais ces investissements sont source de revenus directs. Enfin, dans des conditions de neige imprévue, il faut avoir dans son stock quelques modèles de 'surpneus' en textile dont il existe des versions réutilisables et qui supportent l'utilisation sur route sèche.

Contrôle technique, expertise, tout concourt à privilégier la compétence du réparateur bien équipé et bien formé. »



La réparation des pneus doit se faire avec des équipements adaptés et avec une bonne formation

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite