



## Choisir un pneu rechapé ? « Non recommandé »

**Berne, le 30 septembre 2021. La tendance est au recyclage et cela a son importance également en termes de mobilité durable. Le fait de recycler les pneus usagés en les rechapant existe depuis longtemps. Pourquoi alors cette technologie n'a-t-elle jamais vraiment réussi à s'imposer ? Cette question, le TCS se l'est posée et a effectué une analyse, poursuivie lors de ses tests de pneus annuels.**

La technologie du rechapage des pneus, c'est-à-dire le recyclage de pneus usés dont on remplace la bande de roulement, existe depuis de nombreuses années dans le domaine des véhicules utilitaires, des véhicules agricoles et même de la compétition automobile. C'est en effet une alternative à la fabrication de nouveaux pneus. Pour le rechapage, des pneus usagés, principalement des fabricants haut de gamme, sont collectés. Avec un procédé spécial, on rabote alors l'ancienne bande de roulement de la carcasse avant de lui apposer, par vulcanisation, une nouvelle bande de roulement. Le pneu reconditionné est ainsi censé se rapprocher de la qualité de fabrication des pneus neufs. Actuellement, l'entreprise « Reifen Hinghaus », de loin le plus grand fabricant de pneus rechapés en Europe, fait la promotion de sa marque « King Meiler » avec une campagne publicitaire intensive. En Suisse, les pneus King Meiler se vendent uniquement en ligne et sont généralement moins chers que les pneus neufs. On ne trouve que très peu de pneus rechapés d'autres marques sur le marché suisse.

### **Le pneu rechapés déclarés « non recommandé » dans plusieurs tests du TCS**

Le TCS teste des pneus rechapés depuis 2003. Par le passé, ces tests ont démontré que les pneus rechapés ne soutenaient pas la comparaison avec les pneus neufs de fabricants connus. Lors du dernier test, les pneus de la marque King Meiler ont été examinés très en détail. Ils ont obtenu de mauvais résultats, surtout sur route mouillée, sur la neige et en ce qui concerne les bruits de roulement.

Sur route mouillée (bitume), la distance d'arrêt d'un King Meiler lors d'un freinage d'urgence à 80 km/h dépasse celle du pneu le mieux noté d'une distance équivalente à trois passages pour piétons. En cas de choc, cela peut avoir des conséquences mortelles pour le piéton. Sur route sèche comme sur route mouillée, le comportement de ces pneus est imprécis et « spongieux », ce qui peut avoir de lourdes conséquences en cas de manœuvre d'évitement d'urgence. Le King Meiler est aussi trop rapidement sujet à l'aquaplaning en cas de forte pluie. Enfin, il présente des niveaux de bruit de roulement élevés, à l'intérieur comme à l'extérieur.

### **À quoi sont dus ces mauvais résultats lors des tests ?**

Les raisons possibles de ces mauvais résultats lors des tests sont diverses. Elles peuvent, d'une part, venir de la carcasse utilisée et qui diffère d'un fabricant à l'autre. Cela signifie qu'il existe un risque qu'au final, même si la bande de roulement est identique, la voiture soit équipée de quatre pneus d'origines différentes. Ce qui a pour conséquence que chaque roue peut présenter des caractéristiques de maniabilité différentes. D'autre part, chaque fabricant de pneus développe ses propres bandes de roulement, que ce soit au niveau du dessin du profil ou du mélange de gomme utilisé. La question se pose de savoir si la qualité des bandes de roulement utilisées pour le rechapage se rapproche de celle des fabricants haut de gamme. Le TCS est en faveur de la durabilité lors de la fabrication des pneus. Mais cette durabilité ne doit pas s'obtenir au détriment de la sécurité.

**Contact :** Laurent Pignot, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 076 553 82 39, laurent.pignot@tcs.ch, www.pressetcs.ch, www.flickr.com

### **Touring Club Suisse – toujours à mes côtés**

Plus grand club de la mobilité de Suisse | depuis 125 ans au service de la Suisse | 23 sections | environ 1.5 Mio. de membres | 1'700 collaborateurs | 210 patrouilleurs | 360'000 interventions de dépannage par an | 81% des personnes dépannées peuvent reprendre la route | 55'000 interventions d'assistance de la centrale ETI | 5'700 évaluations médicales et 1'300 transports de patients | 21 centres techniques | 143'000 contrôles techniques de véhicules | 15 centres de conduite | 9'000 cours de conduite avec 123'000 participants | 8 centres de protection juridique | 40'000 affaires juridiques et plus de 7'000 renseignements juridiques par téléphone | 29 Campings avec 650'000 nuitées touristiques | Distribution de 80'000 gilets de sécurité aux élèves de première primaire