

Quelques réalités sur les pneus usés

Nous avons été conviés sur la base d'essais de Ladoux par Michelin. Le but : nous démontrer que la qualité de conception d'un pneu est primordiale à l'usage.

LES FAMEUX 1,6 MM D'USURE

La journée commence par la découverte des imposants locaux implantés sur le centre d'essais de Ladoux. Rappelons au départ que les performances des pneus évoluent au fur et à mesure qu'ils s'usent, leurs performances de freinage, sur sol mouillé notamment, se dégradent progressivement. Or, tous les fabricants de pneumatiques, constructeurs automobiles, de l'industrie et associations de consommateurs se concentrent sur les tests des pneus neufs...

TOUS LES PNEUS NEUFS NE SONT PAS ÉGAUX, CEUX USÉS ENCORE MOINS

Il est surprenant de découvrir que certains pneus usés près de la limite légale peuvent présenter une distance d'arrêt sur sol mouillé pratiquement identique à celle de certains pneus neufs... Ce qui démontrerait que l'épaisseur de la bande de roulement n'est pas le seul indicateur des performances de freinage sur sol mouillé. L'entrée en piste le révélera lors d'ateliers réunissant des véhicules équipés alternativement de pneus neufs puis de pneus usés, traduisant d'importants et surprenants écarts d'efficacité. Parfois un pneu de qualité premium, usé, sera plus performant qu'un pneu "petit budget" neuf... C'est édifiant !

Selon la loi de la moyenne, chaque pneu monté sur chaque véhicule est usé à moitié, mais quelles sont ses performances ? Qui teste ces pneus à moitié usés ? Personne. La technologie actuelle permet de conserver des niveaux d'adhérence élevés jusqu'aux derniers millimètres de la bande de roulement. Michelin souhaite mettre ces faits en avant et rappelle que de nombreux facteurs ont une incidence sur les performances des pneus (la conception de la carcasse, les matériaux, la composition des gommages, la conception de la bande de roulement, la forme des rainures et des lamelles...) et affectent les performances des pneus tout au long de leur durée de vie, jusqu'à la limite légale d'usure.

REPLACER SES PNEUS AU BON MOMENT : L'ENVIRONNEMENT EN DÉPEND, VOTRE PORTE-MONNAIE AUSSI

Le remplacement prématuré des pneus, avant qu'ils aient atteint la limite légale, entraîne l'utilisation de 128 millions de pneus supplémentaires par an en Europe, soit 9 millions de tonnes d'émissions supplémentaires de CO2 chaque année ! Outre l'impact environnemental, le remplacement des pneus partiellement usés représente également une hausse de coûts importante pour les consommateurs,

estimée par Ernst and Young à 6 milliards d'euros rien que pour l'Europe. On peut s'interroger sur le fait que Michelin analyse un usage prolongé ? Si les pneus étaient remplacés plus tôt, Michelin en vendrait plus ! C'est une bonne question et il semble évident que de nombreux fabricants de nombreux secteurs jouent la carte de "l'obsolescence programmée" par une réduction constante de la durée de vie de leurs produits. Mais le manufacturier auvergnat a fait le choix inverse : celui de la "longévité programmée".

Les tests de cette journée de Ladoux bousculent ainsi de nombreuses idées reçues.

Le nouveau Michelin Primacy 4 : un comportement incroyable lors des tests

En marge de notre zone d'évaluation des pneus usés, nous attendait une voiture chaussée des nouveaux Michelin Primacy 4. L'essai de cette nouvelle enveloppe s'effectue sur un circuit routier copieusement mouillé. En adoptant une allure classique et modérée, ce nouveau pneu nous livre des sensations perçues semblables à celles ressenties sur sol sec ! Sur cette piste sécurisée, nous avons martyrisé ce produit, qui nous a bluffé par sa réponse à la sollicitation de freinage violent, tout comme en courbe, par un guidage exceptionnel. Il bénéficie d'une sculpture optimisée de sa bande de roulement, par l'apport de sillons rectangulaires et non trapézoïdaux, permettant une évacuation de l'eau plus généreuse, même lorsqu'il est usé. Pour preuve, dans la dimension testée 205/55 R16 91V, il freine 0,9 m plus court que la moyenne sur sol mouillé. Usé, il affiche encore une distance de freinage réduite de 2,8 m par rapport à la moyenne des pneus concurrents usés.

© [Catwalkphotos](#) - [Adobestock](#)