

## Rolling Wheel

L'été dernier, la fédération de mobilité TRAXIO, en collaboration avec Pneuband, la commission des fabricants de pneumatiques, Federtyre, le groupement belge des spécialistes du pneu, et Recytyre, l'organisme de gestion de pneus usés, a organisé une étude à grande échelle sur les pneus baptisée « **Rolling Wheel** », au cours de laquelle les pneus de quelque 1000 voitures ont été contrôlés dans toute la Belgique.

Les problèmes les plus courants sont les suivants : profondeur de profil des pneus inférieure à 2 mm (6,8 %), usure d'une épaupe (5,1 %), autres dégradations telles

que fissures, morceaux de pneu manquants, clous (2,8 %) et flancs endommagés ou usés (2,2 %), mais aussi 6,5 % des conducteurs qui roulaient encore avec des pneus d'hiver. Il s'est avéré que pour 16,2% des véhicules examinés au moins 1 pneu nécessitait l'examen approfondi par un professionnel.

Remarque à cet égard : la pression des pneus n'a pas été mesurée dans le cadre de cette étude.

<u>Défaut</u>	<u>%</u>	<u>Danger potentiel</u>
Profondeur de profil < 2,0 mm	6,8 %	Aquaplanage
Usure d'une épaupe	5,1 %	Usure prématurée
Autre (fissures, clou, morceau de pneu manquant)	2,8 %	Chance accrue de dégâts
Flanc usé/endommagé	2,2 %	Dégâts structurels à la carcasse
Flanc râpé par un obstacle	1,0 %	Dégâts structurels à la carcasse

Le président de Pneuband, Per de Vries : « *Il est vrai que 4,7 % du parc automobile belge circule avec des pneus qui doivent être remplacés de toute urgence. Il est donc très important pour les automobilistes de contrôler régulièrement leurs pneus ou de les faire contrôler par leur centrale de pneus ou leur garage. Cependant, ces chiffres montrent également une amélioration : lors de la précédente étude "Rolling Wheel" en 2015, le nombre de "pneus à problèmes" était encore de 9 %. Cela montre que nos campagnes de sensibilisation portent leurs fruits, et nous allons donc poursuivre dans cette voie.* »

## **Usure avancée**

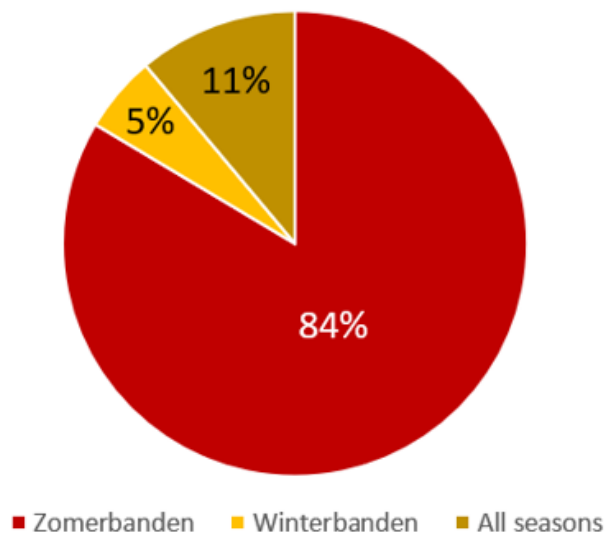
L'usure avancée des pneumatiques est le problème le plus fréquent. Sur chaussée mouillée, un pneu qui a perdu son relief ne parvient plus à évacuer rapidement l'eau. La voiture devient alors incontrôlable : c'est ce que l'on appelle l'aquaplanage. Actuellement, 2,5 % du parc de voitures circule avec des pneus dont la profondeur de profil est inférieure au minimum légal de 1,6 millimètre. Généralement, ces pneus présentent également une usure irrégulière. Ce type d'usure est bien souvent dû à une mauvaise géométrie de la voiture. Il arrive aussi que les deux flancs soient fortement usés ; cela s'explique dans la plupart des cas par une pression insuffisante des pneus. Les flancs sont alors trop fortement sollicités, ce qui accélère le processus d'usure. Respecter la pression recommandée pour les pneus est donc essentiel.

## **Pneus (trop) vieux**

Environ 31 % des conducteurs roulent avec des pneus de plus de 5 ans et 10.5% avec des pneus plus de 10 ans. C'est principalement sur les pneus plus anciens que l'on observe des fissures capillaires. Elles se produisent au fil du temps lorsque le pneu s'assèche et est exposé à la lumière du soleil et aux changements de température. La gomme perd alors en souplesse, ce qui réduit l'adhérence et augmente la vulnérabilité du pneu.

## **Pneus d'hiver**

Avec des températures dépassant régulièrement les 30 °C, l'été 2022 fut particulièrement chaud en Belgique. Pourtant, 6,5 % des véhicules étaient équipés de pneus d'hiver cet été.



Frank Lambrecht, président de Federtyre, souligne l'importance de rouler avec des pneus adaptés à la saison : « *En soi, ce n'est pas illégal, mais rouler avec des pneus d'hiver par temps estival ne comporte que des désavantages. Le profil des pneus d'hiver a été conçu pour adhérer sur la neige et le verglas. En été, cette structure offre un moins bon contact avec la route, ce qui allonge la distance de freinage. La gomme qui compose spécifiquement les pneus d'hiver s'use plus rapidement que la gomme pour pneus d'été ; elle fait également grimper votre consommation.* »

Autre fait intéressant : pas moins de 12 % des voitures examinées dans le cadre de l'étude étaient équipées de pneus quatre saisons. Il s'agit d'une augmentation substantielle par rapport à la situation de 2015, lorsque 2 % des véhicules seulement étaient munis de pneus quatre saisons.

### **Différents types**

Enfin, nous avons découvert grâce à l'étude Rolling Wheel qu'une partie des voitures sont équipées de pneus différents à l'avant et à l'arrière (4,3 %), mais parfois aussi sur un même essieu (0,5 %).

Dans ce genre de cas, les pneus réagissent différemment aux actions du conducteur, ce qui affecte la tenue de route du véhicule. En plus, les différents pneus ne s'useront pas de la même manière, ce qui peut également entraîner des situations dangereuses. Il faut aussi savoir que deux pneus différents sur un même essieu sont un motif de refus au contrôle au technique.

**Contrôlez vos pneus et vérifiez leur pression.**

Normalement, le garagiste professionnel vérifie l'état des pneus lors de chaque visite au garage, mais le consommateur lui-même peut également jouer un rôle important à cet égard. Vérifiez que vos pneus ne sont pas endommagés et contrôlez régulièrement leur pression. Vous vous demandez s'ils sont encore en bon état, ou vous en doutez ? Alors, consultez un expert !

**Méthodologie :** *Le bureau d'études Volt District – mandaté par les fédérations Traxio Pneuband et Federtyre – a contrôlé l'état technique des pneus (et non leur pression) de 1000 véhicules en Belgique au cours du mois de juillet. L'étude est représentative du parc automobile belge actuel et comprend un échantillon représentatif des différents marques et modèles.*