

3 QUESTIONS À BRUNO MURET,

DIRECTEUR ÉCONOMIQUE DU SYNDICAT NATIONAL DU CAOUTCHOUC ET DES POLYMÈRES (SNCP)

POSTE MAJEUR POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, LE PNEUMATIQUE EST PORTEUR DE NOMBREUX ENJEUX : ÉCONOMIE, CONSOMMATION, ENTRETIEN, DÉVELOPPEMENT DURABLE, SÉCURITÉ... LE SYNDICAT NATIONAL DU CAOUTCHOUC ET DES POLYMÈRES (SNCP) QUI RECOUVRE LES PRINCIPAUX ACTEURS DE CE SECTEUR NOUS FAIT PART DE SA VISION DU MARCHÉ PNEUMATIQUE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, DANS UN CONTEXTE OÙ L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS ISSUS DU CONTINENT ASIATIQUE MODIFIE LA DONNE. ATTENTIF AUX ÉVOLUTIONS DES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES, LE SNCP PAR LA VOIX DE SON DIRECTEUR ÉCONOMIE ET COMMUNICATION, MONSIEUR BRUNO MURET, RÉPOND AUX TROIS QUESTIONS DE LA LTR SUR SES DOSSIERS D'ACTUALITÉ.



Quels sont les éléments marquants du marché actuel du pneumatique pour véhicule poids lourds en France ?

En France, comme en Europe, le marché du pneumatique poids lourds est structuré autour de deux segments principaux :

- Pneumatiques multi-vie : pneumatique de qualité ou « premium » conçu pour être rechapé. Le rechapage permet de conférer une 2^e voire une 3^e vie au pneumatique sans compromis sur la sécurité et les performances. La durée de vie moyenne avec un rechapage s'élève à 440 000 km, à 660 000 km avec deux rechapages.
- Pneumatiques mono-vie : pneumatique d'entrée de gamme présentant une durée de vie moyenne de 120 000 km.

En termes de coût, il est important de bien dissocier une approche basée sur le prix d'achat, de celle basée sur le prix de revient kilométrique. Cette deuxième approche permet d'apprécier le coût réel du pneumatique sur l'ensemble de sa durée de vie. Il permet de faire ressortir la compétitivité coût à l'usage du couple premium + rechapé face aux pneumatiques d'entrée de gamme.

Au-delà de l'aspect coût, il est important également de souligner la différence de performances sécuritaires entre ces deux segments de marché. En termes d'adhérence ou encore de résistance au roulement, les performances des pneumatiques « mono-vie » sont globalement médiocres.

Sur le plan conjoncturel, on soulignera la bonne orientation du marché français du pneumatique poids lourds sur le premier semestre 2017. Les ventes progressent de plus de 9 % en unités sous l'impact de la bonne orientation du segment neuf et, dans une moindre mesure, par celui du pneumatique rechapé. Ce dernier segment renoue avec la croissance après des performances décevantes enregistrées aux cours des années précédentes. Ces contreperformances étaient très directement liées à la concurrence agressive en termes de prix de pneumatiques chinois pas toujours respectueux des règles européennes.

Vous venez de signer un engagement pour la croissance verte dédié au rechapage en février. Quel est l'état d'avancement et quels sont les premiers éléments concrets ?

Le 1^{er} février 2017, le SNCP* a signé avec le ministère de l'Environnement et celui de l'Économie un engagement pour la croissance verte relatif à la valorisation du rechapage pour l'allongement de la durée de vie des pneumatiques poids lourds.

Ce partenariat entre le SNCP et l'État, d'une durée de 3 ans, vise à lever les freins rencontrés par le développement de l'économie circulaire du pneumatique poids lourds.

Cet engagement comporte de nombreux chantiers dont :

- La prévention des distorsions de concurrence : une part des pneumatiques asiatiques importés ne respectent pas les réglementations relatives à la teneur en HAP (Huiles Aromatiques Polycliniques) et à l'étiquetage des pneumatiques.

* SNCP : Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères. Le SNCP regroupe les manufacturiers de pneumatiques et les réchappeurs actifs sur le marché français.



- Le soutien du rechapage en rendant l'éco-contribution pour la collecte et la valorisation des pneumatiques usagés plus élevée pour les pneumatiques à faible durée de vie (pneus mono-vie).
- La promotion de l'achat et de l'usage des pneus rechapés dans les flottes publiques.
- L'intégration des concepts propres à l'économie circulaire (économie de matière, diminution des déchets...) pour les pneumatiques poids lourds dans le cadre des travaux de révision de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport propres et économes en énergie.

Certaines actions inscrites dans ce plan ont dès à présent abouties ou sont en voie de l'être :

- Publication fin juin 2017 d'un livre blanc destiné aux transporteurs routiers et aux distributeurs : « Vrai ou Faux, pour en finir avec les idées reçues sur le rechapage » : http://www.lecaoutchouc.com/images/Partie_Publique_Economie/Vrai_ou_Faux_Pour_en_finir_avec_les_idées_reçues_sur_le_rechapage.pdf
- Simplification des règles de mixage des pneumatiques neufs / rechapés sur un même essieu (juillet 2017).

Quelles sont les principales actions en lien avec le Transport Routier de Marchandise inscrite sur votre feuille de route ?

Dans la filière « pneumatique poids lourds », le client final que constitue le transporteur joue un rôle déterminant dans la structuration de l'offre. Ses attentes et leurs évolutions sont l'objet de soins attentifs de la part des distributeurs spécialisés et des manufacturiers.

Les solutions favorisant la fiabilité, la sécurité et la maîtrise des coûts sont les bienvenues. L'optimisation des temps d'utilisation des véhicules constitue également un enjeu majeur. Dans les deux cas la bonne gestion du poste pneumatique (produits « premium », qualité de l'entretien, personnel dédié ...) est déterminante quant à la réalisation de ces objectifs.

Le pneumatique multi-vie, au-delà de ses atouts économiques, permet également aux transporteurs de s'inscrire dans une démarche de développement durable. Les bénéfices environnementaux du rechapage sont en effet importants :

- Economie :
 - de matières premières : dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage, l'économie de matière, par rapport à la fabrication de deux pneus neufs, s'élève à 35 %.
 - d'énergie : la production d'un pneumatique rechapé nécessite 70 % d'énergie en moins que la production d'un pneu neuf, génère 30 % d'émission de CO₂ en moins.
- Moindre émission / production (fabrication rechapée versus fabrication d'un pneu neuf)
 - de CO₂ ;
 - de déchets.

Enfin, on évoquera le projet d'intégration d'un volet « efficacité matière » à la charte Objectif CO₂ du transport routier avec notamment la refonte de la fiche action « gestion du parc de pneumatiques ».