

Prise de parole de Dominique Stempfel, Président du SPP

Paris, le 22/09/2020

Je suis resté en veille tout le week-end et j'ai lu et entendu de nombreux commentaires quelques vérités et surtout de nombreuses contre-vérités et affirmations péremptoires, proférées par des intervenants bien éloignés de notre métier. Par exemple, que les pneus en provenance de Chine représentent 25% de notre marché. Si c'était vrai, nous le saurions ...

Ceux qui ont contribué depuis quelques décennies à l'exode de nos usines et de leurs sous-traitants par l'alourdissement de taxes, impôts ou contraintes réglementaires ; et ceux qui ont oublié ou fait semblant d'oublier que cette catastrophe avait été annoncée l'an dernier par une députée du Pas-de-Calais ont défilé sur les plateaux de télévision ou de radios en criant au scandale. Une amnésie collective sans doute, un dérapage incontrôlé assurément.

La bonne question est-elle : Comment protège-t-on les usines pour les sauvegarder ou comment dynamise-t-on le marché pour qu'elle puisse vendre leur production au juste prix ?

4 usines majeures ont fermé en 10 ans : Continental, Goodyear, Michelin, Bridgestone, plus quelques autres. Ce sont 4000 emplois qui ont été perdus. Une catastrophe industrielle et sociale tout à fait dommageable dans un pays qui a fortement contribué à construire l'histoire du pneumatique.

Concernant la première monte, plusieurs usines, dont celle de Béthune, ont été implantées dans les années 60 au coeur d'un important bassin européen de la production automobile. Depuis 2004, notre production a perdu 1,5 millions d'unités. Ce sont 7 millions de pneus qui se sont évaporés. Nos constructeurs ont délocalisé ou même sous-traité leur production et en toute logique les manufacturiers se sont rapprochés de ces nouveaux pôles de production pour réduire leurs coûts et répondre aux impératifs du just-in-time. En revanche, l'implantation de Toyota est un excellent contre-exemple montrant que la situation n'est pas irréversible, son usine consomme annuellement environ 1 million de pneus.

Concernant le marché du remplacement, on peut accuser l'importation et la commercialisation de pneus premiers prix produits dans des pays à faible coût de main d'oeuvre. Rappelons, à cet égard, que de nombreuses alertes ont été lancées par nos confrères du SNCP (Syndicat National du Caoutchouc et du Polymère) et nous-mêmes demandant encore, il y a encore quelques semaines à : « *Veiller à un contrôle plus strict de la qualité aux frontières et multiplier les actions de surveillance des marchés. La concurrence des marques asiatiques est forte sur le marché du pneumatique. Depuis plusieurs années, les acteurs européens dénoncent les distorsions de concurrence provoquées par le non respect des normes sanitaires de la part de certains industriels asiatiques. L'état doit être garant du respect des règles qu'il a édicté et doit se doter des moyens permettant de surveiller, d'enquêter puis d'appliquer des sanctions dissuasives aux contrevenants.* ». Cette proposition est extraite de la note de relance économique de notre organisation publiée en mai 2020.

Ces produits low-cost peuvent provenir de Chine mais aussi d'autres pays d'Asie, mais pas uniquement, de nombreuses lignes low-cost étant produites en Europe de l'Est, en particulier par les grands manufacturiers. Si ces produits ont pu conquérir 16% de notre marché (Panel GfK/SPP 2020), c'est qu'ils répondent à la demande d'une partie des automobilistes auxquels on ne peut pas demander d'acheter des pneus plus cher, tout simplement parce qu'ils n'en ont pas les

SPP - SYNDICAT DES PROFESSIONNELS DU PNEU

Syndicat professionnel régi par les lois des 21 mars 1884 et 12 mars 1920, conformément au livre II du Code du travail

SIRET : 784 408 734 00035
Code APE 9411Z
Activités des organisations patronales et consulaires

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



moyens. Néanmoins, contrairement à certains marchés voisins, notre marché reste un marché Premium, les français privilégiant majoritairement l'utilisation de pneus de haute qualité, pour des raisons de sécurité et de longévité.

Par contre, les automobilistes français sont particulièrement sous-équipés pour affronter l'hiver. Le pneu hiver ne représente que 14% des ventes de pneus en France contre 50% en Allemagne. Le décret de la loi Montagne II rendant obligatoire l'usage pneus hiver sur 48 départements est voté mais non promulgué. Tous les pays limitrophes à l'est de la France imposent cet équipement d'une manière ou d'une autre. C'est avant tout une question de sécurité élémentaire et de mobilité pour éviter de rester bloqué sur des routes enneigées, mais c'est aussi un coup de pouce qui aurait pu donner un peu d'oxygène à la filière.

Cette situation est d'autant plus frustrante que l'industrie et le commerce de l'automobile ont été massivement aidés par le plan de relance alors que la filière du pneumatique a été totalement ignorée. Bien que le marché soit revenu aujourd'hui à un niveau normal, la baisse des ventes de 80% durant 2 mois de confinement ne pourra vraisemblablement pas être rattrapée. Elle mettra les entreprises de distribution et les industriels en grandes difficultés. On ne peut qu'espérer que des solutions seront trouvées dans les prochains jours pour sauvegarder à Béthune le maximum d'emplois, mais on peut espérer aussi que cette malheureuse circonstance rappellera aux pouvoirs publics les difficultés de l'ensemble de la filière du pneumatique. J'espère donc que des mesures de relance de notre marché seront prises, à commencer par l'incitation à l'utilisation de pneus adaptés pour l'hiver.

Et puisqu'il est question de faire de la France un pays de pointe pour la voiture électrique, il est important de rappeler qu'avec ce type de motorisation, la maintenance sera réduite au strict minimum et que le pneumatique sera le produit principal de l'après-vente automobile. C'est donc un produit particulièrement stratégique pour l'avenir de notre filière.

A propos du Syndicat des Professionnels du pneu

Le Syndicat des professionnels du pneu existe depuis 1929 et compte plus de 1000 groupes et sociétés membres. L'organisation regroupe les réseaux de distribution de pneumatiques, les acteurs internet, les manufacturiers, les importateurs et les grossistes ainsi que plusieurs fabricants d'équipements et prestataires de services.

Le syndicat est une plateforme d'échanges et de concertation pour l'ensemble des acteurs de la filière pneumatique en France. A ce titre, il intervient dans les évolutions des réglementations techniques, sociales, de la formation et des politiques de l'emploi.

Il est membre fondateur de l'ASAV (Alliance des services de l'automobile) devenue APAM (Alliance des Professionnels de l'Automobile et de la Mobilité) en 2018. L'alliance co-gère la convention collective des services de l'automobile.