

Juin 2016

## **Le site de production français de Bridgestone : un outil industriel stratégique en Europe qui vise la qualité et la performance**

Présente depuis 1961 sur son site actuel, l'usine Bridgestone de Béthune est un des premiers sites européens de production du leader mondial du pneumatique. De par sa position géographique centrale et sa production spécifique de pneus hiver et de pneus UHP (Ultra Haute Performance), destinés à la France mais également à l'Europe, le site de production français Bridgestone occupe une place stratégique.

Afin d'affirmer son positionnement sur le marché européen et de répondre aux évolutions du secteur, le site Bridgestone de Béthune s'attèle plus que jamais à répondre au double objectif de la performance et de la qualité.

Ancré depuis presque 60 ans sur le territoire, l'usine de Béthune est un acteur majeur au niveau local. Sur 32 hectares, le site regroupe la production de pneus de la marque Bridgestone et Firestone, ainsi qu'un centre de stockage central pour toute l'Europe. Grâce à ses 1 100 collaborateurs, le site de Béthune produit en continu 24h/24 pour fabriquer 16 000 pneus par jour. C'est le plus grand site de production européen Bridgestone de pneus hiver.

### **▪ UNE PRODUCTION EN ADEQUATION AVEC L'EVOLUTION DU MARCHÉ EUROPEEN**

Comme chaque usine Bridgestone en Europe, celle de Béthune ne produit que certaines gammes de pneus. Cette spécialisation assure un minimum d'interventions sur la chaîne de fabrication et ainsi une productivité optimale. Dédiée à la production de pneus hiver et de pneus UHP, l'usine française permet de desservir dans des délais minimums les différents pays d'Europe, tous consommateurs de ces équipements.

Réglementés par diverses législations, les pneus hiver représentent en effet un marché important en évolution. Si tous les pays ne les imposent pas encore, à l'image de la France, de l'Italie et de l'Espagne où les pneus hivers ne sont obligatoires que dans certaines régions, de nouveaux impératifs de l'Union Européenne tendent à généraliser leur utilisation. Ils représentent plus de 15% des ventes annuelles en France\* et cumulent 33% de parts de marché en Europe.

*\*source Syndicat des professionnels du pneu - 2015*

Pour les pneus UHP, la tendance est également à la croissance avec une augmentation de 12% en France et 14% en Europe. Destinés aux véhicules aux indices de charge et de vitesse élevés (berlines, voitures sportives...), ils équipent de plus en plus de modèles, que ce soit en première monte ou en pneu de remplacement.

Afin de répondre à ces évolutions, Bridgestone s'appuie logiquement sur son site français, à même de produire et d'alimenter tous les marchés européens en conséquence.

#### ▪ LA QUALITE ET LA PERFORMANCE EN REPONSE AUX PNEUS LOW-COST

Depuis la fondation de la marque, la devise de Bridgestone est « Servir la société avec des produits de qualité supérieure ». C'est la raison pour laquelle, Bridgestone attache autant d'importance aux investissements R&D et à l'innovation parfaitement représentée par le dernier né, le DriveGuard véritable rupture technologique dans l'univers du pneu.

Si les marques Bridgestone et Firestone du groupe ont toujours privilégié la qualité, synonyme de sécurité, de performance et de confort, elles sont d'autant plus attentives aujourd'hui au regard du développement du marché des pneumatiques vers des produits d'importation low-cost. Les pneus n'ont en effet pas échappés à la tendance des produits moins chers, souvent copiés des modèles de grandes marques mais bien loin de leurs performances.

Outre la tenue de route, le confort (acoustique et de conduite) ou la durée de vie des pneus, les différences majeures se constatent sur les distances de freinage. Sur routes humides, les écarts de distances de freinage peuvent être de plus de 4 mètres\*, soit la longueur d'une voiture standard, une différence vitale en cas de freinage d'urgence en ville.

Si pour beaucoup de conducteurs le pneu est un équipement basique (rond, en caoutchouc noir et que l'on doit changer occasionnellement) c'est pourtant le seul élément du véhicule en contact avec la route ! Proposer des pneus de qualité, capables d'assurer la sécurité de tous les passagers est donc une priorité pour Bridgestone. La production française du groupe n'échappe pas à cette règle et met tous les moyens en œuvre pour atteindre les meilleurs niveaux de qualité et de performance, d'un bout à l'autre de la chaîne.

*\* tests effectués au Centre Technique d'Essai Bridgestone en mai 2015*

#### **À propos de Bridgestone Europe**

*Bridgestone Europe (BSEU), dont le siège européen est situé à Bruxelles, en Belgique, est une filiale régionale clé du siège Bridgestone Corporation à Tokyo, le plus grand fabricant mondial de pneus et d'autres produits en caoutchouc. Bridgestone Europe regroupe un centre de R&D, 8 usines et des bureaux dans plus de 30 pays d'Europe, avec plus de 13 000 employés. Les pneus haut de gamme de BSEU sont vendus en Europe et dans le monde.*

27 mai 2016

## **Le site de production français de Bridgestone : les étapes de fabrication**

Composé à partir de caoutchouc naturel et de caoutchouc synthétique, le pneu tient ses qualités du choix des matériaux qui le composent, mais également des procédés de fabrication, propre à chaque manufacturier. En tant que plus grand producteur mondial de pneumatiques, Bridgestone attache une grande importance à la sélection des matières premières, et notamment du caoutchouc. Si tous les approvisionnements respectent les chartes environnementales, locales et internationales, Bridgestone va plus loin en s'impliquant directement dans la filière de production du caoutchouc naturel.

Ainsi, en février 2016, Bridgestone Corporation s'est engagé dans le programme Sustainable Natural Rubber (SNR-i)\*, après avoir mis au point en 2015 dans ses centres de recherches internationaux le premier pneu pour voiture réalisé à 100% à partir de composants naturels issus de caoutchouc dérivé de guayule (un arbuste des régions désertiques arides).

### **▪ SITE DE PRODUCTION BRIDGESTONE DE BETHUNE : UNE FABRICATION EN 5 ETAPES**

#### **Étape 1 : La préparation des matières premières**

Les rubans de caoutchouc qui serviront à la fabrication des pneus sont obtenus en mélangeant du caoutchouc naturel (20%) avec du caoutchouc synthétique (80%). Le noir de carbone, qui donne sa couleur au pneu, et d'autres additifs comme la silice sont incorporés. Les bandes ainsi obtenues sont malaxées, compressées, étirées entre des rouleaux mécaniques jusqu'à obtenir des bandes lisses, à l'épaisseur uniforme. La matière ainsi obtenue doit être conservée tout au long de sa transformation à une température ambiante de 15 degrés minimum afin de conserver sa souplesse et ses propriétés de gomme.

*\*Le programme SNR-i a été mis en place par le Groupe International d'Etudes du Caoutchouc (GIEC), une organisation intergouvernementale composée de parties prenantes productrices et consommatrices de caoutchouc du monde entier, dont Bridgestone. Il vise à équilibrer les intérêts économiques, environnementaux et sociaux du marché du caoutchouc naturel durable au niveau mondial*

## **Étape 2 : Les composants du pneu**

Différentes couches de caoutchouc composent le pneu :

- Le butyle : la bande intérieure du pneu ;
- La calandre textile : première couche de renfort composée de fils textiles insérés entre 2 fines couches de caoutchouc ;
- La calandre acier : seconde couche de renfort composée de fils d'acier croisés, également insérés entre 2 fines couches de caoutchouc. ;
- La bande de roulement : composée de plusieurs couches et plusieurs types de caoutchouc. La bande de roulement est extrudée à 80°C avant d'être identifiée par un marquage et découpée à la dimension finale du pneu.

## **Étape 3 : L'assemblage**

Les composants du pneu sont positionnés sur un tambour à la taille du pneu souhaitée pour être assemblés : le butyle, la calandre textile, les tringles et les flancs d'un côté, puis la calandre acier, la bande de roulement de l'autre. La partie constituée de la calandre acier et de la bande de roulement est gonflée sous pressions pour venir se positionner exactement sur la partie intérieure du pneu. On obtient alors un pneu 'vert', qui n'a pas encore été cuit.

## **Étape 4 : La vulcanisation**

Les pneus 'verts' sont placés dans des moules gravés qui donneront la sculpture finale du pneu. Le caoutchouc est gonflé sous pression pour coller aux parois du moules avant d'être cuit à une température de 180 degrés pendant 15 minutes.

## **Étape 5 : Le contrôle final**

Si des contrôles de qualité des pneus sont effectués à chaque étape de fabrication, un examen final, réalisé manuellement et mécaniquement, valide sa conformité. Lors de cette étape, des "inspecteurs" scrutent chaque pneu sous toutes les coutures.

### **LES PNEUS : UNE FABRICATION ECONOMIQUE EN DECHETS ET EN ENERGIE**

Grâce à ses grandes qualités de transformation, le caoutchouc se recycle très facilement : les déchets de caoutchouc 'froid' (non vulcanisés) sont réintégrés dans la chaîne de production, tandis que les déchets de caoutchouc vulcanisés sont recyclés en pneus pour équipements (brouettes, chariots..) ou encore en sol souple de gymnases ou aires de jeux.

Enfin, la cuisson des pneus ne demandant pas de très hautes températures (180 degrés), elle se fait par vapeur d'eau et sans rejet polluant.

Bridgestone est membre fondateur de la société Aliapur qui assure la valorisation des pneus usagés sur le territoire français.



## SITE DE PRODUCTION DE BETHUNE

### FICHE D'IDENTITE

<b>Site</b>	BRIDGESTONE FRANCE Siège social et site de production av George Washington 62401 BÉTHUNE CEDEX  Directeur : Philippe Burnage
<b>Date de création</b>	1961
<b>Effectif</b>	1 100 personnes
<b>Production</b>	Pneus de la marque Bridgestone et Firestone : - Pneus hiver - Pneus UHP (Ultra Hautes Performances)  <b>16 000 pneus produits chaque jour</b>
<b>Surface</b>	32 hectares dont 16 hectares couverts
<b>Clients</b>	- Constructeurs de voitures de tourisme (25%) - Distributeurs professionnels (75%)
<b>Marchés</b>	- France : 20% - Europe : 80%