

Michelin CrossClimate : détails sur une petite révolution pneumatique

jeudi, 05 mars 2015

[Annoncé en début de semaine par le président du groupe en personne, Jean-Dominique Senard](#), le nouveau CrossClimate proposé par Michelin s'avère bien plus qu'une "simple" évolution de l'offre existante. Ce pneu été bénéficiant de la certification hiver conjugue les avantages des deux types de pneumatique. Et crée ainsi un nouveau segment de marché. Explications...



Avec le CrossClimate, le pneu qui fait la pluie, la neige et le beau temps est né !

Qu'on se le dise une bonne fois pour toutes : CrossClimate, le nouveau porte-étendard du manufacturier clermontois n'est pas un banal pneu 4 saisons, car il ne s'agit pas d'un compromis technologique, à l'image de ces derniers. En effet, il est présenté comme un pneu été, proposant ainsi tous les avantages des produits de ce segment en matière de freinage sur sol sec, de longévité kilométrique et d'économies de carburant (résistance au roulement). Mais il réussit le tour de force d'y associer les performances des pneus hiver lorsque la pluie ou la neige sont de la partie... Homologué pour une utilisation hivernale, il voit en effet le logo 3PMSF (3-Peak-Mountain with Snow Flake) apposé sur ses flancs. Et est donc admissible à tous les marchés où une réglementation impose aux automobilistes un équipement spécifique en période hivernale.

CrossClimate : concentré d'innovation

Comment a été résolue la quadrature du pneu ? En innovant sur l'ensemble des éléments constitutifs d'un pneu. A ce titre, CrossClimate vient s'inscrire dans la droite lignée des innovations majeures lancées sur le marché par Michelin, après le pneu radial en 1946, l'introduction sur le marché du premier pneu hiver à lamelles en 1983 ou encore, en 1992, un pneu "vert", embarquant de la silice, et qui allait ouvrir la voie à un nouveau segment : les enveloppes à faible résistance au roulement et favorisant donc la diminution de consommation de carburant.

Concernant le nouveau CrossClimate, Michelin a combiné plusieurs innovations en matière de mélange de gomme, de structure et d'architecture du pneu. La gomme tout d'abord : le manufacturier a conçu la bande de roulement avec un nouveau matériau qui optimise l'adhérence grâce à une souplesse supérieure aux standards actuels. Il épouse ainsi mieux les aspérités de la route et ce, quelle que soit la température ambiante. Par ailleurs, un autre nouveau matériau, sous la bande de roulement cette fois, a été incorporé afin d'augmenter l'efficacité énergétique du pneu. Elaboré à base de silice de dernière génération, il réduit en effet l'échauffement de l'enveloppe, laquelle a tendance à dissiper l'énergie. Le phénomène est ici contenu pour abaisser la consommation de carburant.

La sculpture du pneu est elle aussi innovante. Elle combine en effet un dessin en V avec de nouvelles lamelles autobloquantes pour une adhérence optimale sur route enneigée. Les lamelles, ultra-ondulées, s'arriment entre elles ce qui entraîne une plus grande rigidité des pavés de la sculpture. Résultat : outre une adhérence optimisée sur la neige, le pneu offre aussi plus de précision de conduite sur sol sec, mais aussi une plus grande longévité.

A noter : ces technologies sont associées aux lamelles d'épaule du pneu de technologie Evergrip.

Nouvelle offre pour un nouveau segment de marché ?

Commercialisé au printemps prochain, il sera disponible dans un premier temps dans 23 dimensions de 15 à 17 pouces, couvrant d'ores et déjà 70% des volumes du marché européen. Michelin annonce par ailleurs que la gamme devrait s'étoffer courant 2016.

Le CrossClimate vient prendre place aux côtés des gammes existantes chez Michelin, notamment les pneus hiver, qui resteront bien évidemment au catalogue du manufacturier. Car ce dernier insiste sur le fait que si CrossClimate répond à la grande majorité des besoins de mobilité, il ne prétend pas se substituer à un pneu hiver pur et dur, qui délivre des performances optimales pour les automobilistes fréquemment amenés à se déplacer sur des routes enneigées ou verglacées.

Il y a donc peu de risques qu'il vienne «cannibaliser» l'offre existante du manufacturier - en pneus hiver tout du moins. En revanche, il vient apporter une réponse à toute une frange d'automobilistes qui, pour toutes sortes de raisons, ne s'équipent pas en pneus hiver : coûts, problématique de stockage, ou plus simplement encore parce qu'ils estiment ne pas en avoir un réel besoin.

La genèse de ce nouveau pneu s'appuie en effet sur diverses études et vient s'inscrire dans la nouvelle stratégie du groupe, baptisée Total Performance. C'est en partant de divers constats en effet que Michelin s'est attelé à l'élaboration du pneu CrossClimate, au premier rang desquels 65% des automobilistes

européens utilisent des pneus été durant toute l'année (source : GFK 2014 - étude comportements consommateurs européens). Il s'agit bien entendu d'une moyenne : lorsqu'ils ne sont que 20% en Allemagne où une réglementation impose l'usage de pneus hiver sur une période déterminée, ce taux atteint rien moins que 76% en France ! Il faut dire que pour 62% des consommateurs au Royaume-Uni par exemple, ou encore 47% en France, les consommateurs pensent disposer de pneus «All Season» sur leur véhicules alors que ces derniers sont chaussés de pneus été... Enfin, pour 40% des européens le changement de pneumatiques est avant tout vécu comme une contrainte. Ils repoussent donc au maximum cette intervention sur leur véhicule (source : Ipsos – comportements achats pneus hiver 2014/2015).

Quant aux pneus 4 saisons cités plus haut, ils apparaissent avant tout comme des compromis entre deux technologies a priori opposées, et n'offrent de ce fait qu'un compromis en termes de performances : moins efficaces que des pneus hiver sur route mouillée, ils sont aussi moins efficaces que des pneus été en termes d'efficacité énergétique par exemple. Pour toutes ces raisons le nouveau CrossClimate est annoncé comme ouvrant la voie à un nouveau segment de marché car adapté aux conditions météo les plus courantes tout au long de l'année.

Qu'il s'agisse ou non d'un nouveau segment, il vient en tout cas de donner un sérieux coup de vieux à celui de pneus «All season»...