

TELMA : FREINER SANS POLLUER !

Leader mondial du freinage sans friction, **Telma** poursuit son développement tout en intégrant une dimension environnementale forte pour contribuer à son échelle à la Transition Énergétique. Olivier Saint-Cricq, Directeur Général de Telma, nous en dit plus.



Olivier Saint-Cricq

Pouvez-vous nous en dire plus sur Telma et son cœur de métier ?

Telma a débuté son activité en 1946, il y a plus de 72 ans ! Nous fabriquons des freins à induction pour le monde du transport. Ces freins sont aussi appelés ralentisseurs électrique ou électromagnétique. Nous sommes le leader mondial de cette technologie.

Nous disposons d'une usine à Paris qui exporte plus de 87 % de sa production et une usine en Chine, depuis 2005, qui sert exclusivement le marché chinois. Nous avons aussi un bureau de distribution aux États-Unis et des bureaux de support technique et commercial en Inde, en Amérique du Sud et en Allemagne. Nous employons 265 collaborateurs.

Au niveau du groupe, nous fabriquons plus de 32 000 ralentisseurs par an. Nous avons plus de 300 modèles de freins différents et plus de 571 applications, des solutions techniques adaptées en fonction du véhicule.

Nous adressons le marché du transport des

profession pour sa capacité à freiner sans usure. Nous avons même des applications qui tournent depuis plus de 30 ans sans maintenance particulière. Enfin, notre organisation est certifiée (ISO 16 949, ISO 14 001 et OHSAS 18 001).

L'installation de ces ralentisseurs s'est d'abord et avant tout généralisée pour des questions de sécurité. Les lois imposent, en effet, que les véhicules utilisés pour le transport de personnes soient équipés d'un système de freinage secondaire. Le ralentisseur va donc freiner à la place des freins. Il existe différentes technologies dont le ralentisseur électromagnétique que nous fabriquons, mais aussi la technologie hydraulique, qui représente notre principal concurrent sur le marché. Le Telma se caractérise par une très grande réactivité, il démarre dès le freinage, alors qu'il faut environ 3 secondes pour que le ralentisseur hydraulique ne s'enclenche. Il est aussi efficace à basse vitesse (dès 3 km/h), quand les ralentisseurs hydrauliques ne se déclenchent pas en dessous de 30 km/h. Ces différences rendent donc nos produits efficaces aussi bien dans des environnements extrêmes comme en montagne, mais ils sont les seuls réellement efficaces en ville. Il est particulièrement pertinent d'équiper les véhicules roulant au gaz de nos systèmes en raison du très faible frein moteur qui caractérise ces véhicules. Le Telma permet dans ce cas d'éviter l'usure particulièrement importante des freins propre aux véhicules gaz.

L'UTILISATION DU FREIN À INDUCTION TELMA PERMET DE RÉDUIRE LE REMPLACEMENT DES PLAQUETTES ET DISQUES DE FREINS DE 87 %

marchandises, les véhicules spéciaux (grues, ambulances, collecte de déchets, matière dangereuse), l'industrie ainsi que le transport des personnes, qui représente notre plus gros marché.

Comment vous distinguez-vous ?

Sur le marché du ralentisseur, l'appellation Telma est entrée dans les mœurs. C'est devenu un nom générique pour identifier les ralentisseurs indépendamment de leur marque. Le Telma est, aujourd'hui, reconnu dans la pro-

Dites-nous-en plus sur le volet environnemental et développement durable ?

Nous sommes très sensibles aux questions environnementales et essayons de contribuer à notre niveau à la réduction des émissions polluantes de toute sorte. D'ailleurs, nos produits sont recyclables à 99 %. En parallèle, les

freins contribuent fortement à la pollution en milieu urbain. Par exemple, le système de freinage à friction d'un camion en ville pollue jusqu'à 17 fois plus que le pot d'échappement en termes d'émissions de particules fines. Notre ambition est de proposer des produits Telma qui vont justement permettre un freinage moins polluant.

En effet, les véhicules équipés de Telma polluent moins : en utilisant nos systèmes de freinage à induction, les freins par friction s'usent moins et polluent donc moins. Ce positionnement permet également des économies budgétaires au niveau de la maintenance et du remplacement des freins par friction. L'utilisation du frein à induction Telma permet de réduire le remplacement des plaquettes et disques de freins de 87 % (soit une économie d'environ 46 000 euros sur la durée de vie d'un véhicule, type camion de collecte de déchets utilisé en ville et parcourant 170 000 km en 10 ans).

Comment cela se traduit-il concrètement ?

Dans cette démarche, nous nous basons sur une analyse du cycle de vie de nos produits qui a été financée par la région Île-de-France. Les résultats sont très significatifs : un véhicule doté de Telma permet de réduire de 62 % les effets de destruction de la couche d'ozone, de 65 % la toxicité humaine non cancérigène, de 75 % l'épuisement des ressources naturelles, de 81 % l'acidification, de 81 % le changement climatique et de 82 % l'ozone photochimique. Plus particulièrement, notre produit permet de réduire de 85 % l'émission de particules fines alors que les études de santé publique ont souligné qu'un citoyen respire jusqu'à 90 milliards de particules fines par jour et que cette pollution de l'air serait même responsable



de 403 000 décès prématurés chaque année en Europe.

Quels sont vos principaux défis ?

Il y a un fort enjeu de sensibilisation des pouvoirs publics afin que ces derniers prennent véritablement conscience de l'impact polluant des freins. Il y a un travail de lobbying à faire pour pousser des législations en faveur des systèmes de freinage moins polluants. À cela s'ajoutent d'autres sujets tels que la pollution dans le métro qui est de plus en plus préoccupante. Nous avons des solutions pouvant équiper les métros pour réduire l'émission des particules dans l'environnement fermé des tunnels.

Enfin, nous développons des partenariats avec des constructeurs pour poursuivre et optimiser le développement de nos produits, qui doivent être plus que jamais intégrés aux véhicules dès leur conception. ■

