

9 juin 2016 / Paris

Rechapage poids lourd, une filière en péril !



Tous les acteurs de la filière du pneumatique se mobilisent pour **préserver** et développer un **modèle** :

- écologique,
- économique et
- social.

> Contacts presse :

SNCP (Syndicat national du caoutchouc et des polymères)
Les Quadrants Communication ● Naima PINGUET
Tél : 06 66 21 91 59 ● naima.pinguet@lesquadrants.com

SPP (Syndicat des professionnels du pneu)
CAPmedias ● Anne COPEY
Tél : 06 80 48 57 04 ● anne.copey@capmedias.fr

Rechapage poids lourd, une filière en péril

9 juin 2016 - Paris

SOMMAIRE

- Préambule : une situation paradoxale p. 4
- 1. Turbulences sur le marché français et européen du rechapage poids lourd p. 6
- 2. Premium + rechapage : une formule gagnante p. 11
- 3. Les vertus écologiques du couple premium + rechapage p. 14
- 4. Le rechapage, une bonne pratique environnementale à protéger et à soutenir p. 17
- *Annexe : des actions collectives conduites par les entreprises de l'ensemble de la filière pneumatiques poids lourds* p. 23



Préambule

Une situation paradoxale

Alors que l'économie circulaire est au cœur des priorités politiques, le rechapage des pneumatiques poids lourds connaît des difficultés tant en France qu'en Europe.

C'est un paradoxe au moment où la loi de transition énergétique, la COP 21 et le paquet économie circulaire en discussion à Bruxelles plaident pour une diminution drastique de la consommation de matières premières.

On soulignera également que la directive 2008/98/CE (article 4) et l'ordonnance française du 17 septembre 2010 préconisent en priorité de réduire la production de déchets en favorisant le réemploi qui consiste à prolonger la durée de vie du produit par des prestations d'entretien/réparation. Dans le domaine du pneumatique, ces techniques d'entretien se nomment recreusage et rechapage !

En France, entre 2012 et 2015, les ventes de pneumatiques rechapés se sont contractées de près de 10 %, soit une perte de 70 000 unités.

Le taux de pénétration du rechapage sur le marché de pneu poids lourd de remplacement a chuté de 9 points en passant de 48 % (2012) à 39 % (2016) !

Les pneus, à bas coûts, ont vu leurs volumes multipliés par 2 entre 2012 et 2015 avec un prix d'achat en baisse de 30 %.

La conjoncture économique difficile amène les transporteurs routiers, en particulier les PME (50 % des entreprises du secteur), à se tourner vers des pneus mono-vie dont le prix, attractif à l'achat, a fortiori pour des trésoreries en berne, masque un surcoût sur le long terme.





Qu'est-ce que le rechapage ?

Rechaper un pneumatique consiste à apporter une nouvelle bande de roulement lorsque la précédente a atteint sa limite d'usure alors que le support (carcasse) conserve tout son potentiel.

Cette opération s'effectue dans des ateliers homologués sur des carcasses appropriées. Cette technique s'emploie principalement pour les pneumatiques industriels : génie civil, agricole, avion et surtout poids lourd.

Le rechapage constitue une étape importante de l'économie circulaire du pneumatique poids lourd (pneumatique neuf de qualité, entretien, recreusage, rechapage...). La bonne gestion de ce cycle s'avère vertueuse sur le plan économique (avec notamment une diminution du prix de revient kilométrique pour le transporteur du fait de l'amélioration de la longévité du produit), social (des emplois de proximité peu délocalisables) et écologique (économie de matières premières, d'énergie et apparition tardive du déchet).

Tous les pneumatiques ne sont pas rechapables !

Deux conditions doivent être respectées pour qu'un pneu soit accepté au rechapage.

Les pneumatiques doivent avoir été conçus dès l'origine pour être rechapés de manière optimale. Seuls ceux dont la carcasse est suffisamment robuste pour vivre plusieurs vies sont retenus par les rechapeurs. On parle alors de pneumatiques multi-vie, par opposition à des pneumatiques mono-vie parfois qualifiés de pneus jetables.

Par ailleurs, un pneu ne peut être rechapé que s'il a été entretenu de manière professionnelle et régulière. Les règles de bonnes pratiques de la profession recensent plus de 10 motifs d'élimination.

Ce travail de tri est effectué à la fois sur les lieux de démonte et chez les rechapeurs et dans tous les cas par des opérateurs disposant d'une solide expérience professionnelle. L'inspection des carcasses s'effectue dans un premier temps de façon visuelle et tactile, puis de façon assistée, avec les lignes de shearographie des ateliers de rechapage.



1.

Turbulences sur le marché français et européen du rechapage poids lourd

Depuis 2013, tant en France, qu'en Europe, la dynamique des ventes de pneumatiques rechapés poids lourds est en décalage avec celle des pneumatiques neufs. Le repli des ventes de rechapés s'accompagne d'une croissance des ventes de neufs. Cette situation nouvelle s'explique par un accroissement de la pression concurrentielle exercée par les pneumatiques d'entrée de gamme.

- **Baisse des ventes de pneumatiques rechapés et hausse des ventes de pneumatiques neufs**



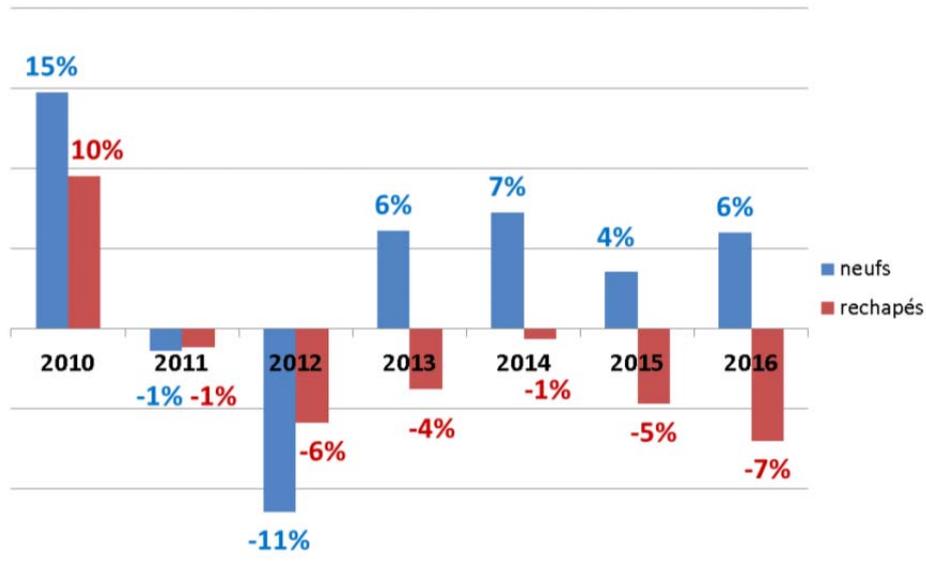
Depuis 2013, le marché global du pneumatique de remplacement pour poids lourd affiche, tant en France qu'en Europe, une croissance très faible.

Cette quasi-stabilité masque cependant une différence de performance entre les ventes de pneumatiques neufs en hausse et celles de pneumatiques rechapés en repli.

Jusqu'en 2012, les deux segments étaient en phase, aujourd'hui la croissance de l'un s'effectue au détriment de l'autre !

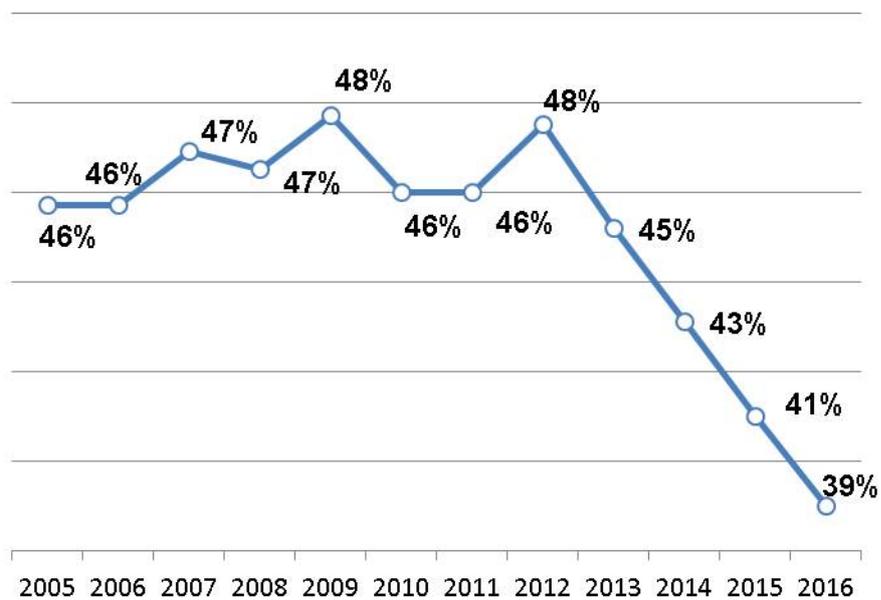
En France en 2015, les ventes de pneumatiques neufs (1 040 000 unités) ont progressé de 4 % par rapport à l'année précédente et celles de rechapés (730 000 unités) se sont repliées de 4 %.

France : Evolution des ventes de pneumatiques de remplacement pour véhicules poids lourds



Source : SNCP – Europool – 2016 = 4 mois

France : Evolution du taux de pénétration du rechapage sur le marché du pneumatique poids lourd de remplacement



Source : SNCP

● Le rechapé attaqué par les pneus neufs mono-vie

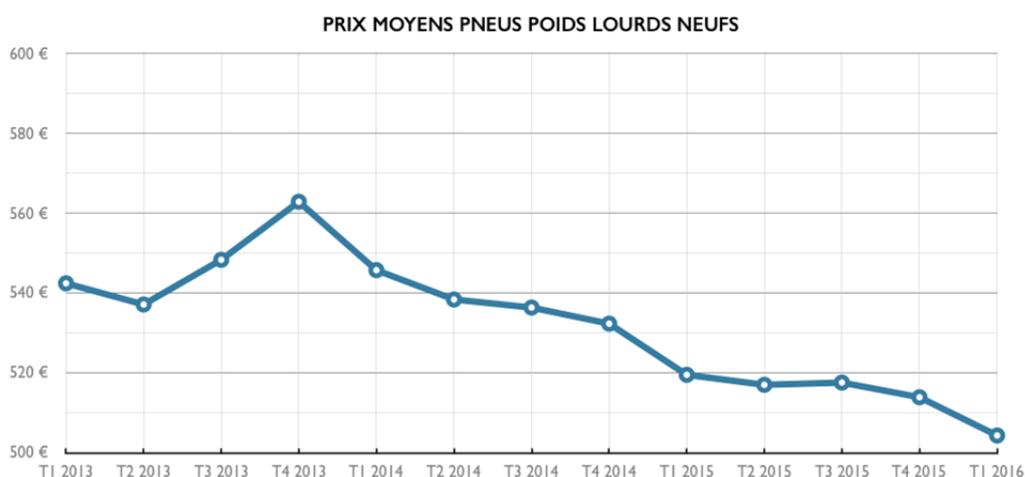
Sur le marché français, la hausse des importations de pneumatiques poids lourds à bas coûts, d'origine principalement chinoise, s'est révélée particulièrement inquiétante entre 2012 et 2015.

Les volumes importés en 2015 (180 000 unités) sont ainsi supérieurs de 90 % à ceux de 2012 !

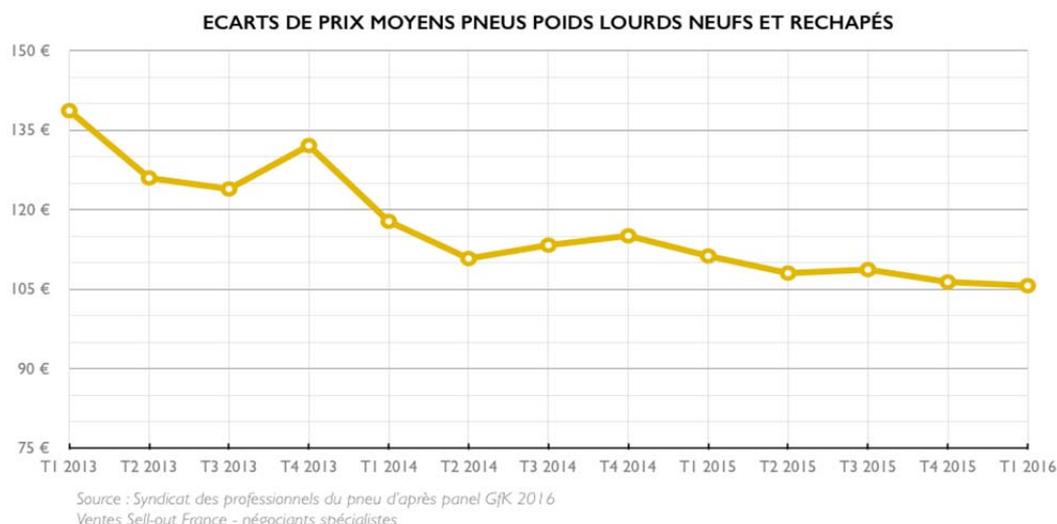
Cette croissance des importations s'est logiquement accompagnée, d'une sévère contraction des prix de vente (-30 % entre 2012 et 2015). Cette tendance déflationniste s'observe sur l'ensemble des pneumatiques, mais elle est deux fois plus marquée sur les importations d'origine chinoise que sur l'ensemble des importations de pneumatiques poids lourds toutes origines géographiques confondues.

Cet afflux important de pneumatiques d'entrée de gamme, au positionnement prix très agressif, a eu trois conséquences majeures en cascade :

- diminution du prix de vente moyen des pneumatiques neufs poids lourds,
- réduction de l'écart de prix entre le neuf et le rechapé,
- réorientation d'une partie des acheteurs du rechapé vers le neuf.



Source : Syndicat des professionnels du pneu d'après panel GfK 2016
Ventes Sell-out France - négociants spécialistes



Ces prix extrêmement bas des pneumatiques mono-vie s'expliquent par :

- une chute du prix des matières premières, et notamment du caoutchouc naturel, qui a davantage bénéficié aux producteurs des pays low-cost, que ceux des pays occidentaux du fait d'une part « matières » plus importante dans leur structure de coût,
- d'importantes surcapacités de production de pneumatiques poids lourds principalement localisées en Chine,
- une moindre croissance de la demande intérieure chinoise,
- une baisse du Yuan par rapport à l'Euro depuis le début de l'année 2015,
- la faiblesse du coût du fret maritime.

L'Europe n'est pas la seule victime de ces importations massives de pneumatiques poids lourds à prix discountés. La question de l'augmentation des droits de douanes sur les pneus poids lourds d'origine chinoise est actuellement débattue aux USA. Même les producteurs indiens de pneumatiques poids lourds tirent la sonnette d'alarme et s'inquiètent des conséquences destructrices de ces afflux massifs.

Si ces pneumatiques mono-vie affichent des prix à la vente imbattables, leur bilan en termes de prix de revient kilométrique est certainement moins brillant et s'avère mauvais en terme d'impact écologique dans la mesure où ces produits ne sont destinés ni à être recreusés, ni à être rechapés ; leur progression vient de surcroit freiner les efforts de développement durable de la filière et encombrer prématurément les unités de collecte et de valorisation des pneus en fin de vie.

- **Des conséquences économiques et sociales déjà lourdes, d'autres redoutées**

La contraction des ventes de pneumatiques rechapés poids lourds a généré une situation de surcapacité de production en Europe ayant conduit plusieurs groupes à rationaliser, dès à présent, leur dispositif industriel.

Michelin a annoncé en novembre 2015 puis en mars 2016 les projets de fermeture de 3 unités de rechapage en Europe (Allemagne, Italie et France) et une concentration de l'activité rechapage sur le site français d'Avallon.

Le Groupe Goodyear a annoncé pour sa part, en octobre 2015, la fermeture de son site de Wolverhampton (UK) spécialisé en mélangeage et en rechapage.

Le Groupe italien Marongoni a de son côté informé de la mise en place d'un plan social de 150 personnes pour son usine de Rovetero.

En Allemagne, de nombreux petits acteurs enregistrent de sévères difficultés.

En Espagne, le nombre de rechapeurs est passé de 46 en 2013 à 30 en 2015 !

Au total, à peu près 1 800 emplois directs dans le secteur ont été supprimés au cours de ces dernières années au niveau européen.



2.

Premium + rechapage : une formule gagnante

Le rechapage correspond à une étape dans le cycle de vie d'un pneumatique de gamme supérieure classiquement dénommé « Premium ».

Le modèle premium + rechapage(s), par opposition à un modèle de consommation se reposant que sur des pneumatiques neufs non conçus pour être rechapés, présente de nombreux avantages pour les acteurs de la filière.

- **Le rechapage conjugue plusieurs avantages pour le budget pneu des transporteurs sans compromis pour la sécurité**

L'optimisation des temps d'utilisation des véhicules et la sécurité sont des enjeux majeurs pour les professionnels du transport de marchandises ou de voyageurs. Les solutions favorisant fiabilité et maîtrise des coûts d'exploitation sont donc les bienvenues.

Dans ce domaine, la gestion des pneumatiques joue un rôle non négligeable. Environ 1/3 des immobilisations de poids lourds sont liées à un incident pneumatique. Une bonne gestion conjugue un choix judicieux de produits de qualité avec des opérations de rechapage qui prolongent la durée de vie des produits.

Le rechapage permet ainsi, à niveau de sécurité équivalent :

- de doubler la durée de vie d'un pneumatique. Un rechapage d'une carcasse de qualité, réalisé dans les règles de l'art, permet de doubler la durée de vie d'un pneumatique à moindre coût et de réaliser 100 % de kilomètres en plus,
- de diminuer le prix de revient kilométrique dans la mesure où un pneu rechapé peut être 40 % moins cher qu'un pneu neuf.

- **Industrie du rechapage : une activité de proximité faiblement délocalisable et un réel maillage du territoire**

Le rechapage combine activités de services et activités industrielles de proximité.

L'organisation logistique de la filière rechapage est étudiée pour assurer la collecte, l'inspection, l'acheminement des carcasses des points de démonte (distributeurs spécialisés) vers les unités industrielles de rechapage et leurs réacheminements vers les utilisateurs finaux une fois rechapées. Ce circuit logistique doit être court pour être rapide, rentable et efficace.

En France, cette proximité entre client transporteur, distributeur spécialisé et ateliers de rechapage est d'autant plus importante que les ventes de pneumatiques rechapés sont réalisées à plus de 85 % (en unité) dans une logique dite de **nominatif** (ou variantes). Le principe du **nominatif** est simple. Le client transporteur confie sa carcasse à son distributeur spécialisé qui lui restitue une fois rechapée.

L'industrie du rechapage emploie directement près de 1 900 salariés en France et 13 000 en Europe. Si l'on tient compte des emplois indirects et induits le chiffre s'élève à 4 100 pour la France et 32 000 pour l'Europe.

Source : EY – L'emploi indirect inclut les postes liés aux fournisseurs des recapeurs. Les emplois induits sont liés aux dépenses de consommation des personnes employées directement ou indirectement par les acteurs du rechapage

- **Pertes de savoir-faire et inquiétudes sur la pérennité du Business Model des distributeurs spécialisés en pneumatiques poids lourds**

En France, la distribution spécialisée de pneumatiques regroupe plus de 1 000 entreprises et emploie environ 13 000 salariés. L'entretien et la réparation de pneumatiques industriels (recreusage, rechapage...) est une activité qui requiert une organisation et des infrastructures spécifiques mais également la maîtrise de compétences et d'expertises techniques élevées.

Les métiers de gestionnaire de parcs ou de technicien pneumatiques poids lourds sont en tension depuis de nombreuses années.

La baisse d'activité de rechapage inquiète car elle peut provoquer à moyen terme, la disparition de ces savoir-faire spécifiques, qu'il sera long et difficile de se réapproprier.

Le pneu industriel (neuf et rechapé) pèse pour plus de 50% dans l'activité du distributeur spécialiste. Les prestations techniques de gestion de parc, et de rechapage préservent la capacité d'investissement des entreprises. La baisse de l'activité rechapage met en péril ce business model.

- **Les collecteurs de pneumatiques usagés sont également impactés par la déformation du marché des pneumatiques poids lourds :**

On rappellera qu'en France, le secteur du pneumatique est soumis à une REP (Responsabilité Elargie du Producteur) depuis 2004. Cette REP impose que les metteurs sur le marché de pneumatiques acquittent généralement auprès d'un éco-organisme (Aliapur, FRP...) une éco-contribution assurant le financement de la collecte et de la valorisation des pneumatiques usagés.

(Voir décret n° 2015-1003 du 18 août 2015 relatif à la gestion des déchets de pneumatiques remplaçant le décret du 24 décembre 2002).

La déformation du marché des pneumatiques poids lourds neufs, au profit de gammes inférieures, ne constitue pas assurément une bonne nouvelle pour les collecteurs agréés des réseaux Aliapur et FRP. En effet, une partie de leur activité consiste à trier les pneumatiques usagés collectés chez les détenteurs (lieux de démonte) afin de repérer ceux pouvant être réutilisés sous forme de rechapage. La croissance accélérée des importations de pneumatiques à bas coûts conduit à minorer le taux de pneumatiques réutilisables, dont la revente constitue une activité d'appoint importante pour ces PME que sont les collecteurs.

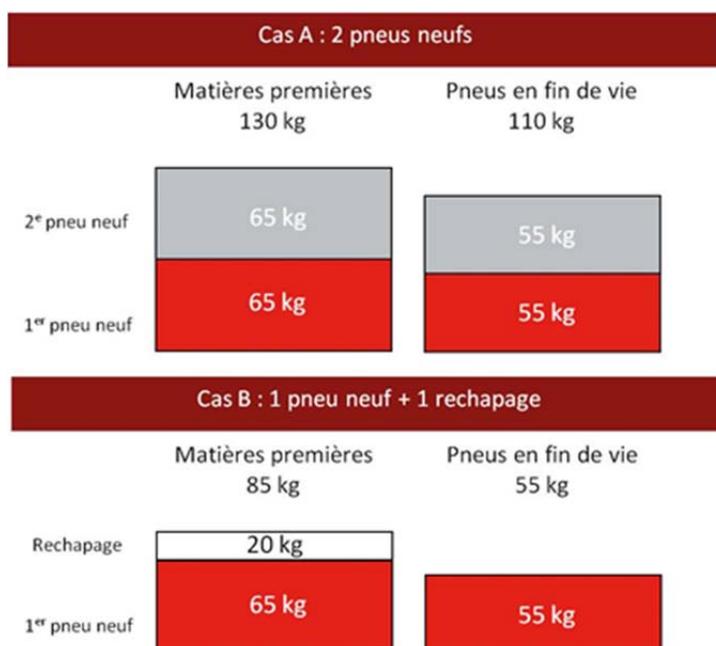


3.

Les vertus écologiques du couple premium / rechapage

Le rechapage est une technique particulièrement vertueuse sur le plan environnemental : prolongement de la durée de vie du produit, économie de matières et économie d'énergie. Ces économies sont aujourd'hui mal valorisées compte tenu de la chute du prix des matières premières ; cette situation est cependant en cours d'évolution avec un rebond des cours observé depuis quelques mois.

- **Économie de matières et moindre production de déchets**



Dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage (*graphe ci-dessus*), l'économie de matières premières, par rapport à deux pneumatiques neufs, s'élève à 35 % et l'économie de pneus en fin de vie : 50 %

Dans le cas d'un pneu neuf suivi de deux rechapages, l'économie de matières premières, par rapport à trois pneumatiques neufs, s'élève à 46 % et l'économie de pneus en fin de vie 67 %.

- **En 2016, l'économie de matières premières générée par le rechapage est mal valorisée**

La baisse du prix des matières premières, observée maintenant depuis plus de 4 ans, n'a pas constitué une bonne nouvelle pour le rechapage. Le gain de matières premières généré par le choix d'un premium neuf + un, voire deux rechapages, demeure certes bien réel en volume physique, mais la valorisation de cette économie de matières est nettement plus faible qu'en 2011 par exemple, année de très fortes tensions sur le prix des caoutchoucs naturels mais aussi synthétiques.

- **Le très faible prix actuel des matières premières correspond à une situation transitoire**

Les prévisions relatives aux prix des matières premières demeurent un exercice délicat. Tout au plus, on peut noter que les prix des caoutchoucs mais aussi des noirs de carbone ont atteint des niveaux très faibles et que le potentiel théorique de baisse est aujourd'hui particulièrement limité.

En observant les dix dernières années, on peut constater également la très forte volatilité des prix.

Si la probabilité que les caoutchoucs retrouvent, à court terme, des niveaux de prix très élevés, est faible, un rebond technique, comme celui du pétrole brut, n'est pas à exclure. Ce rebond affecterait positivement le rechapage en lui redonnant un peu de compétitivité prix dans la mesure où l'acte de rechapage nécessite 20 kg de matières premières (nouvelle bande de roulement) et la fabrication d'un pneu neuf, 65 kg de matières premières.

- **À terme, l'impérieuse nécessité d'économiser les matières premières**

L'offre de matières premières est actuellement abondante et l'équilibre offre / demande ne devrait pas poser de problèmes avant plusieurs années.

Ceci ne doit surtout pas nous faire oublier les bonnes pratiques d'optimisation de l'usage des matières premières, tel le rechapage par exemple. A un terme plus ou moins long, la question de la raréfaction des matières premières se posera à nouveau.

- **La montée en puissance des politiques de RSE**

Si l'environnement économique actuel pénalise l'activité rechapage (pression concurrentiel, faiblesse du prix des matières premières, faiblesse du prix du fret maritime, baisse du Yuan...), la sensibilisation croissante des entreprises et de la société civile aux questions environnementales s'avère également une tendance forte.

Dans cette perspective, le rechapage constitue assurément une bonne pratique environnementale partagée par les principaux manufacturiers, une pratique non seulement à préserver, mais aussi à développer.



4.

Le rechapage, une bonne pratique environnementale à protéger et à soutenir

Pour enrayer son repli, le rechapage doit impérativement regagner de la compétitivité afin de recréer un différentiel de prix élevé par rapport à des pneumatiques neufs.

Ce jeu doit se dérouler dans un contexte exempt de toutes distorsions de concurrence.

● Et si l'on ne rechapait plus les pneumatiques poids lourds...

Cet exercice n'est pas totalement gratuit dans la mesure, où il y a 15 ans, les principaux ateliers de rechapage de pneumatiques pour véhicules de tourisme cessaient progressivement leur activité suite à la forte concurrence des pneumatiques d'entrée de gamme. La comparaison s'arrête là. Le segment pneumatique poids lourd diffère fortement du segment pneumatique tourisme en termes de produit, d'usage du produit, d'organisation...

Il n'en demeure pas moins qu'un déclin prolongé du rechapage poids lourd conduirait progressivement à :

- de sérieuses pertes d'emplois qualifiés
 - en France : 1 900 emplois directs, 4 100 au total avec les emplois indirects et induits
 - en Europe : 13 000 emplois directs, 32 000 au total avec les emplois indirects et induits

Source : EY – L'emploi indirect inclut les postes liés aux fournisseurs des recapeurs. Les emplois induits sont liés aux dépenses de consommation des personnes employées directement ou indirectement par les acteurs du rechapage

- à une demande annuelle supplémentaire de matières premières estimée pour la France à 33 000 tonnes et pour l'Europe à 210 000 tonnes,
- enfin, à un sérieux accroissement du gisement de déchets à valoriser, alors que l'Europe croule actuellement sous les stocks de granulats issus du broyage des pneumatiques.

Cette contraction du rechapage s'accompagnerait également d'une descente en gamme du marché et d'un affaiblissement du segment premium. Dès à présent on peut s'interroger sur les conséquences en termes de sécurité de cette tendance.

Ces projections volontairement alarmistes ont pour but de nous inciter à la plus extrême vigilance, à poursuivre la mobilisation de tous les acteurs de la filière afin de protéger et défendre une activité plus verte que celle perçue !

● Protéger le rechapage en prévenant toutes distorsions de concurrence

La France et l'Europe doivent respecter leurs obligations de surveillance du marché du pneumatique. En France et en Europe, le jeu concurrentiel est parfois faussé car une partie des importations de pneumatiques ne respectent pas les réglementations européennes ni en termes de HAP, ni en termes d'étiquetage. Les pouvoirs publics se doivent d'être particulièrement vigilants sur ces deux points afin d'éviter toutes distorsions de concurrence dans un contexte économique déjà difficile.

> Huiles à faible teneur en HAP (Huiles aromatiques polycycliques)

Dans le cadre de l'application du règlement européen REACH (Registration, Evaluation of Chemicals), les pneumatiques commercialisés sur le marché européen, ne doivent plus contenir, depuis le 1er janvier 2010, d'huiles à haute teneur en HAP (Huiles aromatiques polycycliques).

Le passage à une production de pneumatiques à base d'huiles à faible teneur en HAP à nécessité des investissements très importants de la part des manufacturiers européens.

Il est important que tous les acteurs du marché respectent la même règle afin d'éviter toutes distorsions de concurrence.

En 2011, l'ETRMA (European tyre and rubber manufacturers' association) avait alerté les pouvoirs publics suite à une campagne de tests réalisée par ses soins qui avait fait ressortir que 11 % des pneumatiques importés dans l'UE contenaient des concentrations en HAP interdites par le règlement REACH.

> **Etiquetage de pneumatiques et seuils de performances minimales**

Dans les pays de l'Union Européenne, des seuils de performances pour les pneumatiques, assortis d'un étiquetage normalisé, ont été rendus obligatoires par le règlement de l'UE n° 1222/2009 du 25 novembre 2009 (labelling). Cet étiquetage a pour objectif d'informer le consommateur sur trois performances clés du pneu : deux critères environnementaux – le bruit et surtout la résistance au roulement – et un critère de sécurité – le freinage sur sol mouillé. Les valeurs et les classes déclarées (de A à F) sont issues de méthodes de tests réglementées. Les pneumatiques en deçà des performances minimales ne peuvent pas être vendus sur le marché européen (règlement de l'UE n°661/2009 du 13 juillet 2009), d'où l'importance qui doit être accordée à la mise en œuvre de cette réglementation.

Des moyens financiers disponibles : la Commission Européenne a ouvert une ligne budgétaire pour la réalisation de tests pan-européens de pneus dans le cadre du programme Horizon 2020. Une ONG néerlandaise (Prosafe) a répondu à l'appel à projet de la Commission Européenne pour la réalisation des tests. Cette ONG travaille en partenariat avec 13 autorités de surveillance nationales. La Commission Européenne a confié à Prosafe un budget de 1,8 million d'euros qui sera utilisé sur une période de 3 ans pour la réalisation de tests sur 600 pneus à partir d'avril 2016.

La France reste absente de la démarche : la France a été le dernier Etat Membre à nommer son autorité de surveillance (la DGCCRF), mais cette dernière n'a pas participé aux dernières réunions du comité ADCO. Cela est d'autant plus dommageable que, lors de ces réunions, l'industrie du pneu a pu présenter des résultats de campagne de tests inquiétants avec des pneus importés portant des étiquettes avec des valeurs au-dessus de leurs véritables performances.

La défense des intérêts de l'industrie pneumatique française face aux importations à bas coûts sur le marché européen passe d'abord par le **respect effectif de la réglementation de l'Union Européenne** en la matière et une **coopération des autorités administratives nationales**.

- **Soutenir le rechapage en rendant l'éco-contribution visible et modulable dans le cadre de la REP pneumatique**

La filière pneumatiques poids lourds propose, afin de soutenir le rechapage, de rendre l'éco-contribution relative à la collecte et la valorisation des pneumatiques en fin de vie, visible et modulable.

> Rendre visible l'éco-contribution

En 2016, bien que la REP pneumatique ait été mise en place depuis plus de 10 ans, il subsiste un certain nombre de metteurs sur le marché qui s'exonèrent de leurs obligations et ne s'acquittent pas de l'éco-contribution destinée à la collecte et la valorisation des pneumatiques usagés.

Le volume de pneumatiques concerné est difficile à estimer avec précision mais il paraît avoisiner les 25 000 tonnes chaque année (toutes catégories confondues). Ces pneus, non déclarés aux éco-organismes, ne sont ni collectés ni traités. Le risque est grand que se reconstituent des stocks illégaux représentant potentiellement de graves risques environnementaux : nidification de moustiques, incendies très difficiles à maîtriser...

La Cour des Comptes, ayant bien retenu la gravité de ce phénomène, formule dans le rapport public 2015 consacré aux éco-organismes, plusieurs recommandations parmi lesquelles celle de *"rendre visible l'éco-contribution pour l'ensemble des filières, selon des modalités à définir conjointement par les éco-organismes, les pouvoirs publics et les metteurs sur le marché"*.

La profession a récemment proposé, à l'Assemblée nationale un amendement destiné à modifier l'article R543-142 du code de l'environnement. Cet amendement stipule qu'à compter du 1er janvier 2018, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article ainsi que leurs acheteurs successifs font apparaître, jusqu'au consommateur final, sur les factures de vente de tout nouvel équipement de pneumatiques, en sus du prix unitaire du produit, le coût unitaire supporté pour la gestion des déchets collectés sélectivement issus des pneumatiques mis sur le marché.

La visibilité de l'éco-contribution constituera un levier opérationnel et efficace dans la lutte menée par les éco-organismes et les pouvoirs publics à l'encontre des fraudeurs qui importent illégalement sur le marché national des pneumatiques sans s'acquitter du versement de l'éco-contribution prévue pour leur traitement. De plus, il contribuera à mettre fin à la distorsion de concurrence qui résulte du fait que l'éco-contribution dans sa forme actuelle n'est pas versée par l'ensemble des metteurs sur le marché.

> **Rendre modulable l'éco-contribution**

Les acteurs de la filière pneumatiques poids lourds réfléchissent à la mise en place d'un système de bonus / malus visant à rendre équitable le système de l'éco-contribution.

Cette éco-modulation est déjà en place dans certaines REP notamment l'emballage et l'ameublement. Elle vise à inciter les industriels à mieux prendre en compte, lors de la phase de conception, l'impact environnemental du produit en fin de vie. Ce dispositif vise à améliorer notamment la durée de vie du produit, à faciliter sa « réparabilité », son réemploi, sa réutilisation et sa valorisation matière.

Aujourd'hui, un pneumatique vertueux sur le plan écologique (c'est-à-dire étant conçu pour être rechapé et avoir une durée de vie accrue par deux voire plus) acquitte la même éco-contribution qu'un pneu mono-vie !

Dans le cas d'un pneu neuf + 1 rechapage, le volume de pneus en fin de vie à collecter et à valoriser s'élève à 55 kg.

Dans le cas de 2 pneus mono-vie, le volume de pneus en fin de vie s'élève à 110 kg !

La mise en place d'un système de bonus sur les pneumatiques rechapables et de malus sur les pneumatiques non rechapables (mono-vie) vise à introduire de l'équité dans un système qui pénalise aujourd'hui les produits vertueux au détriment de pneumatiques « jetables ».

Les professionnels de la filière pneumatiques poids lourds vont poursuivre au cours des prochaines semaines leur réflexion sur ce sujet dans le cadre d'un groupe de travail ad-hoc. Ces réflexions déboucheront sur une proposition qui sera adressée au Ministère de l'Ecologie.

● D'autres pistes d'amélioration

Par ailleurs, au-delà de ces actions prioritaires évoquées ci-dessus, les professionnels de la filière travaillent sur d'autres pistes d'amélioration de nature à soutenir et à développer l'activité rechapage.

Sans entrer dans le détail, on citera plusieurs chantiers collectifs :

- renforcer l'attractivité du rechapage auprès des distributeurs et des utilisateurs : ce sujet comporte à la fois un volet marketing avec un projet d'étude destiné à mieux comprendre les motivations à l'achat de pneumatiques poids lourds. Il comporte également un volet communication visant à valoriser les atouts économiques et écologiques du rechapage auprès des distributeurs, utilisateurs ainsi que des chargeurs.
- simplifier la logistique amont et aval des carcasses : il s'agit notamment de faciliter le suivi administratif des carcasses candidates au rechapage. Il s'agit également de voir dans quelle mesure les règles de mixage des pneumatiques neufs et rechapés, sur le même essieu, pourraient être simplifiées.



Annexe

La filière pneumatiques poids lourds présente la caractéristique d'être fortement regroupée autour de ses organisations professionnelles, tant côté industrie, que côté distribution.

Ce document a été rédigé sous la responsabilité du Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères (Manufacturiers de pneumatiques neufs et rechapés, fabricants de pièces techniques en caoutchouc, fournisseurs de matières premières) et du Syndicat des Professionnels du Pneu (Distribution spécialisée en pneumatiques) avec la contribution du TNPF (Travaux de normalisation du pneumatique pour la France) et des Eco-organismes Aliapur et FRP.

Sa conception / réalisation a été effectuée avec l'implication des sociétés suivantes :

Manufacturiers de pneumatiques neufs et rechapés

ABR
Bridgestone
Continental
Goodyear

Michelin
Pneu Laurent
Soreval / Vulcalor

Distributeurs spécialisés en pneumatiques

Best Drive
Euromaster
Eurotyre
First Stop

Profil Plus
Rema Tip Top
Siligom
Vulco

Éco-organismes pour la collecte et valorisation de pneumatiques usagés

Aliapur
FRP

Collecteurs agréés

Erric
Gilles Henry