



Les acteurs de la filière pneumatiques poids lourds restent confiants dans la pertinence économique et écologique du rechapage

Malgré un marché difficile en 2016, les acteurs de la filière pneumatiques poids lourds restent pleinement confiants dans la pertinence économique et écologique du rechapage.

Tel est le sens de « l'engagement pour la croissance verte » texte qu'ils ont signé le 1^{er} février 2017, sous l'égide du SNCP avec le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.

Le SNCP signe avec l'Etat un « Engagement pour la Croissance Verte » dédié au Rechapage

Le mercredi 1 février 2017, le SNCP, représenté par son vice Président Monsieur Thierry MARTIN-LASSAGNE, a signé avec Madame Ségolène ROYAL, ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, un engagement pour la croissance verte relatif à la valorisation du rechapage pour l'allongement de la durée de vie des pneumatiques poids lourds.

Ce partenariat entre le SNCP et l'Etat, d'une durée de 3 ans, vise à lever les freins rencontrés par le développement de l'économie circulaire du pneumatique poids lourds.

L'objectif est de d'obtenir un réel appui des différents services de l'Etat pour soutenir et promouvoir le rechapage en tant que technique vertueuse tant sur le plan environnemental, qu'économique.

Il s'agit notamment de faciliter les applications réglementaires et de soutenir les nombreux chantiers ouverts (*Voir ci-dessous*).

De nombreux chantiers en cours pour soutenir le rechapage

Prévenir les distorsions de concurrence

Une part des pneumatiques asiatiques importés ne respectent pas les réglementations relatives à la teneur en HAP (Huiles Aromatiques Polycliniques) et à l'étiquetage / seuils de performances des pneumatiques.

Malgré nos actions auprès de la DGCCRF en charge du contrôle des étiquetages, nos sollicitations régulières auprès des autres administrations impliquées, nos rencontres avec des parlementaires, malgré également les préconisations du rapport d'information de l'Assemblée Nationale sur « L'offre automobile française – Octobre 2016 » et plus particulièrement la proposition n°116 « développer les contrôles de la DGCCRF sur le marché des pneumatiques pour contrôler leur bon étiquetage et leurs performances », aucun contrôle n'a été effectué à ce jour.

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

Bien que la REP pneumatiques ait été mise en place il y a maintenant plus de 10 ans, certains metteurs sur le marché s'exonèrent de leurs obligations et ne s'acquittent pas de l'éco-contribution destinée à financer la collecte et la valorisation des produits en fin de vie. Cette non contribution de certains acteurs crée une nouvelle distorsion de concurrence par rapport aux sociétés respectant la réglementation.

La Profession, au cours de l'année 2016 (juin et octobre) a déposé deux projets d'amendements visant à rendre visible cette éco-contribution sur les factures. Ces deux projets, examinés successivement par l'Assemblée Nationale et le Sénat, n'ont pas abouti.

De son côté, la Profession du rechapage continue de travailler sur un projet d'éco-modulation de l'éco-contribution que les metteurs de pneumatiques poids lourds, dans le cadre de la REP, doivent acquitter auprès de l'éco-organisme de leur choix. Le projet vise à majorer l'éco-contribution des pneus non conçus pour être rechapés (pneus monovie).

Promouvoir l'achat et l'usage des pneus rechapés dans les flottes publiques

Cette promotion s'inscrit dans une logique d'exemplarité de la commande publique quant aux bonnes pratiques visant à améliorer la durée de vie des produits et à prévenir la production de déchets.

L'objectif est de favoriser le recours aux pneumatiques rechapés dans les flottes de transport publiques dont le PTAC excède les 7,5 tonnes : ministères et leurs établissements publics, collectivités territoriales et leurs groupements...

2016 : baisse des ventes de pneumatiques poids lourds rechapés de 7 % en France

Le marché du pneumatique rechapé poids lourds a continué de souffrir en 2016.

Sur l'ensemble de l'année, les ventes globales France de pneumatiques rechapés poids lourds s'élèvent à 685 000 unités et reculent de 7 % par rapport à l'année précédente (Sell-in source SNCP). Elles se situent désormais sous le seuil des 700 000 unités alors qu'elles dépassaient les 900 000 unités en 2007 !

Les distributeurs et négociants spécialisés ont souffert sur la période avec des ventes en recul de 15 % (sell-out / GFK)

Les ventes de pneumatiques neufs de remplacement poids lourds progressent en revanche fortement en unités en 2016 (+5 % en sell in / source Europool et +3 % en sell out / source : GFK) soutenues par l'agressivité prix des importations de pneumatiques non-rechapables d'origine asiatique.

Le prix moyen du pneumatique neuf Poids Lourd a ainsi baissé de plus de 4 % entre 2015 et 2016 (Données Sell out - Panel GfK/SPP 2016).

Dans ces conditions, le taux de couverture, c'est à dire la part de marché des pneus rechapés poids lourd sur l'ensemble du marché du pneumatique poids lourds de remplacement, se contracte à nouveau et se situe désormais en dessous de 40 %.

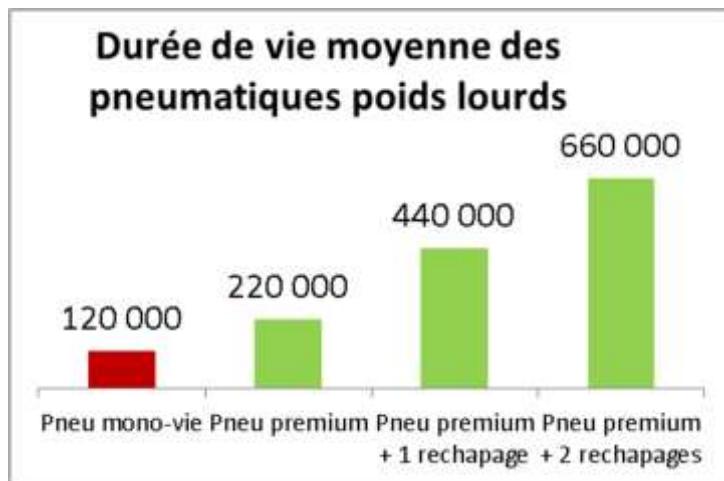
Des chiffres pour démontrer la contribution majeure du rechapage à l'économie circulaire du pneumatique

Le rechapage permet de donner une 2^{ème}, voire une 3^{ème} vie au pneumatique sans compromis pour la sécurité. La longévité du pneumatique est ainsi multipliée par deux ou trois et génère ainsi de sérieuses économies et de réels bénéfices environnementaux.

Rechapage et durée de vie des pneumatiques

La durée de vie d'un pneumatique poids lourds varie fortement en fonction du type d'utilisation et de la qualité intrinsèque du pneumatique.

Un pneu d'entrée de gamme, qualifié de mono-vie dans la mesure où il n'est pas conçu pour être rechapé, présente une durée de vie moyenne d'environ 120 000 km.



Source : SNCP d'après étude EY – Octobre 2016

Un pneu neuf haut de gamme (pneu multi-vies) réalise en moyenne 100 000 km supplémentaires et enregistre une durée de vie moyenne de 220 000 km. Ce pneu étant conçu pour être rechapé, il doublera, voire triplera sa longévité et réalisera respectivement 440 000 km ou 660 000 km.

L'amélioration régulière de la qualité des procédés de rechapage font qu'aujourd'hui on réalise autant de kilomètres avec un pneumatique neuf de qualité (multi-vies), qu'avec un rechapé. Cela n'était pas vrai, il y a 15 ans !

Rechapage et réduction du prix de revient kilométrique

Un pneumatique rechapé est jusqu'à 40 % moins cher qu'un pneu neuf équivalent. Le rechapage permet de conférer une 2^{ème}, voire une 3^{ème} vie à un pneu premium sans compromis sur la sécurité et sur les performances.

Un pneumatique premium rechapé est en revanche plus cher qu'un pneu d'entrée de gamme. Cette comparaison de prix à cependant ses limites dans la mesure où la durée de vie d'un pneumatique d'entrée de gamme est deux fois plus faible.

La comparaison doit donc s'effectuer sur la base du prix de revient kilométrique qui permet d'apprécier le coût réel du pneumatique sur l'ensemble de sa durée de vie. Ce calcul permet de faire ressortir la compétitivité coût à l'usage du couple premium + rechapage(s) face à des pneus d'entrée de gamme dont les performances en termes d'adhérence ou de résistance au roulement demeurent globalement médiocres.

Rechapage et bénéfices environnementaux

Le rechapage permet de prolonger la durée de vie d'un pneumatique en lui apportant une nouvelle bande de roulement lorsque la précédente a atteint sa limite d'usure. La carcasse, après inspections, est donc conservée ce qui génère de sérieuses économies de :

- matières premières : dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage, l'économie de matières première, par rapport à deux pneus neufs, s'élève à 35 %. Avec deux rechapages, l'économie atteint 46 % !
- d'énergie : la production d'un pneu rechapé nécessite 70 % d'énergie en moins que la production d'un pneu neuf.

et une moindre production / émission de :

- déchets : dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage, l'économie de produits en fin de vie s'élève à 50 %. Avec deux rechapages, l'économie atteint 67 % !
- de CO2 : la production de pneus rechapés génère 30 % d'émissions de CO2 en moins que la production de pneus neufs

Pour aller plus loin : <http://www.lecaoutchouc.fr/economie/marche-du-rechapage-poids-lourds>

A consulter notamment :

- Etude EY sur l'Impact socio-économique du rechapage poids lourds en France et en Europe. Octobre 2016. Cette étude intitulée « L'impact socio-économique du rechapage en France et en Europe » permet de quantifier, au niveau français et européen, les avantages socio-économiques du rechapage en termes notamment d'emplois, de « valeur sociétale », de valeur « environnementale ». L'étude présente différents scénarios prospectifs qui font ressortir le risque de 5 700 suppression d'emplois dans l'UE à 5 d'ici 2020 (dont 1 200 en France), si les tendances actuelles ne s'infléchissent pas.

- Dossier de presse de la conférence du 9 juin 2016 – SNCP - SPP

Rapports parlementaires à consulter :

- Rapport de la Commission d'enquête parlementaire relative aux causes du projet de fermeture de l'usine Goodyear d'Amiens Nord – Décembre 2013 – Préconisations n° 14 page 12
- Rapport d'information de l'Assemblée nationale sur l'offre automobile française – Octobre 2016 – pages 470 et 471, propositions n°115 et 116.

A propos du SNCP : (Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères) regroupe plus de 100 entreprises transformatrices de caoutchouc (pneumatiques, pièces techniques, rubans adhésifs, articles grand public...) et fournisseurs (matières premières, équipements..). Ces entreprises adhérentes emploient 45 000 salariés et réalisent un chiffre d'affaires de 9 Mrd d'€. Cinq domaines d'influence : relations sociales, Environnement, Affaires économiques, Normalisation et R&D, Relations publiques. Pour plus d'informations : www.lecaoutchouc.com

A propos du SPP (Syndicat des Professionnels du Pneu) – Le SPP regroupe plus de 1 000 entreprises de distribution spécialisée indépendantes ou affiliées à 8 grands réseaux ou enseignes nationales.