

L'arrêté REP est paru le vendredi 27 mars au JORF.

Il suscite des réserves importantes de la part de la majorité des acteurs de la filière du pneumatique – manufacturiers, distributeurs et éco-organismes.

En voici les raisons :

La méthode est contestable :

-En premier lieu, la filière du pneumatique conteste la méthode qui s'apparente à un hold-up sur les éco-organismes et les automobilistes, la solution proposée ayant été mise en place d'autorité, et précipitamment, sans consultation suffisante des acteurs de la filière. Les remarques effectuées lors de la réunion de concertation du 17 février organisée par la DGPR du Ministère de la Transition Écologique n'ont pas été prises en compte, laissant à penser que cette concertation n'avait été organisée que pour la forme.

Ce sont encore les automobilistes au final qui vont financer :

-Cette solution consiste à financer l'usine en difficulté à hauteur de 15,5 millions d'€ chaque année, financés par les automobilistes au travers des éco-organismes et résultant d'une augmentation de l'écocontribution de 20%. Cette solution est d'autant plus dommageable qu'elle contrarie les efforts effectués depuis la filière depuis 2004 pour en diminuer le montant.

Comparer le rechapage VL et le rechapage PL est une erreur

-Le rechapage des pneus poids lourd est une solution vertueuse et parfaitement maîtrisée qui consiste à rechanger des pneus dont la carcasse a été initialement conçue pour supporter au moins deux vies. Ce n'est pas le cas des pneus pour véhicules légers. Entre autre, le rechapage des pneus poids lourd est généralement nominatif, c'est-à-dire que les pneus sont rendus au transporteur initial une fois rechapés, offrant une traçabilité sans faille. Ce n'est non plus le cas des pneumatiques VL. Cette difficulté renchérit considérablement le coût de la collecte, du tri et de l'appairage permettant de réaliser des équipements sûrs avec des pneus parfaitement identiques, compatibles avec les systèmes électroniques. Il n'est donc pas pertinent de prendre exemple sur le rechapage PL pour développer le rechapage VL, les deux activités étant fondamentalement différentes.

Difficile d'aller contre le marché !

-La loi AGEC impose aux professionnels du pneu d'intégrer le pneu rechapé en réponse aux appels d'offre. La grande majorité des professionnels du pneu jouent le jeu et ont intégré les produits Black Star à leur gamme. Cependant, ils ont constaté une forte réticence des acheteurs qui relaient les doutes des personnels qui utilisent les véhicules des administrations et sociétés publiques. Ces doutes existent aussi auprès du grand public, la mémoire collective se rappelant que le pneu rechapé est initialement un produit issu de l'économie de guerre, considérant que c'est un produit médiocre, les acheteurs préférant acheter des pneus neufs à des prix souvent inférieurs. Les marchés ne sont donc pas prêts, d'autant qu'aucune communication pédagogique préalable n'a permis d'expliquer le concept aux utilisateurs.

La porte ouverte à d'autres sollicitations...

-Cette solution crée un précédent dont semblent vouloir profiter d'autres acteurs : La Findes a publié ce post « *La structuration de cet écosystème public/privé pour accompagner la reprise de Black Star déterminera si cette 1^{ère} peut devenir un modèle reproductible pour y contribuer. La Findes mobilisera toute ses ressources et son énergie pour y contribuer* ». Au contraire, le Syndicat du Pneu milite pour que l'économie circulaire s'autofinance, sans faire appel à des fonds extérieurs, avec une écocontribution la plus faible possible. À ce titre, en collectant autant de pneus qu'elle en vend, la filière du pneu est exemplaire et doit inspirer d'autres filières REP.

Les acteurs de la filière pointent une distorsion de concurrence

-Enfin, la solution proposée n'est pas acceptée par la majorité des distributeurs, puisqu'elle consiste à leur faire collecter auprès des automobilistes, via les éco-organismes une contribution pour financer la sauvegarde d'une entreprise initialement créée par un de leurs concurrents.

En vertu des traités européens, la filière du pneumatique se réserve la possibilité d'exercer les recours nécessaires pour que cet arrêté ne soit pas appliqué, en le contestant devant le conseil d'état ou devant une cour européenne.