



LES PNEUMATIQUES

DONNÉES FRANCILIENNES 2014



Extrait de la publication sur
les « Filières à Responsabilité Élargie
du Producteur en Île-de-France »
qui comprend l'étude de 13 filières.

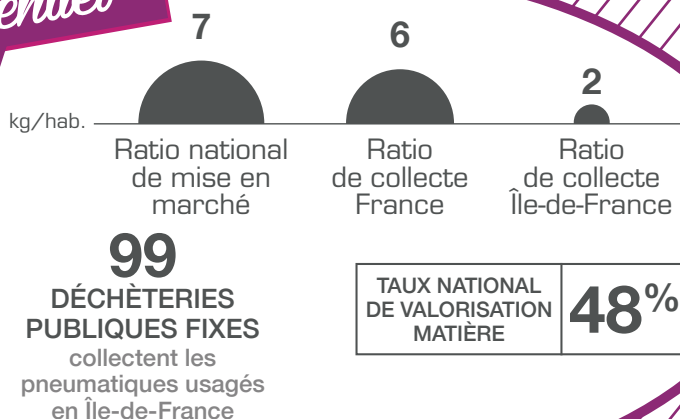
AVEC LE SOUTIEN DE





XII. LA FILIÈRE PNEUMATIQUES

L'essentiel



ACTUALITÉS DE LA FILIÈRE

Mise sous agrément de la filière Pneumatiques prévue au 1er janvier 2020

1/ Périmètre de la filière

La filière Pneumatiques est la première filière REP de réglementation nationale à avoir vu le jour en France en 2004. Elle concerne les pneumatiques ménagers et professionnels utilisés sur les voitures, les poids lourds, les motos, les engins de travaux publics, les tracteurs ou encore les avions. Elle ne concerne pas les pneumatiques des cycles et des cyclomoteurs (< 50 cm³ et vitesse maximale de 45 km/h). Les pneumatiques usagés sont considérés comme des déchets non dangereux.

2/ Cadre réglementaire et objectifs de la filière

EUROPE

Cette filière n'est pas directement couverte par une réglementation à l'échelle européenne. Cependant, elle peut être associée à la directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 qui prévoit que certains flux de déchets – pneumatiques compris – perdent leur statut de déchet pour devenir un produit dès lors qu'ils sont valorisés ou recyclés. On notera également que la directive 99/31/CE du 26 avril 1999 relative à la mise en décharge de déchets interdit que des pneumatiques usagés soient envoyés vers des installations de stockage de déchets depuis le 16 juillet 2007 excepté pour des pneumatiques de vélo ou de diamètre extérieur supérieur à 1 400mm.

FRANCE

En droit français, la filière est encadrée par le décret n° 2002-1563 du 24 décembre 2002 relatif à l'élimination des pneumatiques usagés qui a été remplacé par les articles R.543-137 à 151 de la section 8 du chapitre III du titre IV du livre V de la partie réglementaire du Code de l'environnement. Ces textes confient la responsabilité technique et financière de la collecte et du traitement spécifique des déchets de pneumatiques à leurs producteurs. Ils stipulent également que tout collecteur

de pneumatiques usagés ou exploitant d'installation de traitement de ces déchets doit être agréé par le préfet. Par ailleurs, l'arrêté du 7 mars 2008 impose aux producteurs de déclarer annuellement la totalité des quantités qu'ils mettent sur le marché, qu'ils collectent et qu'ils envoient vers les filières de traitement. Cet arrêté oblige également les opérateurs de collecte et de traitement à déclarer les flux collectés, triés, regroupés et traités. On notera par ailleurs qu'un nouveau décret relatif à cette filière a vu le jour en 2015 et qu'il sera applicable à partir d'octobre 2015.

Du fait de la REP, les metteurs en marché doivent répondre à l'objectif de collecte en année n de 100% des pneumatiques mis sur le marché en année n-1. De manière volontaire, les acteurs de la filière se sont en plus mobilisés afin que quasiment la totalité des flux de pneumatiques usagés collectés soient orientés vers des filières de valorisation. À l'horizon 2020, la réglementation imposera à ces derniers un taux maximum de valorisation énergétique des pneumatiques usagés de 50%.

ÎLE-DE-FRANCE

Il n'existe aucune réglementation concernant les pneumatiques usagés à l'échelle régionale.



3/ Organisation de la filière

Dans le cadre de cette filière, les producteurs sont tenus de financer et d'organiser la collecte et le traitement des pneumatiques usagés produits sur l'année n dans la limite des tonnages mis sur le marché français et déclarés pour l'année n-1. La majorité de ces producteurs a choisi de déléguer cette responsabilité à des organismes collectifs. Les autres producteurs ont, eux, choisi de garder cette responsabilité et de réaliser des contrats avec des prestataires de collecte et de traitement.

En 2014, 61% des producteurs de pneumatiques ont choisi de se regrouper au sein d'un organisme collectif. Une grande partie d'entre eux ont choisi de déléguer leur responsabilité à l'organisme collectif Aliapur. En 2014, 362 des 1 218 producteurs recensés adhèrent à cet organisme. Ces entreprises représentent 320 132 tonnes de pneumatiques mis sur le marché en 2014 ; soit 69% des tonnages mis sur le marché national. Des importateurs de pneumatiques – réunis au sein de l'association française des importateurs de pneus (AFIP) – ont choisi de leur côté de confier leur responsabilité au groupement d'intérêt économique (GIE) France Recyclage Pneumatiques. Ce GIE regroupe également d'autres metteurs en marché de pneumatiques ne faisant pas

partie de l'AFIP. Il compte, en 2014, 207 producteurs adhérents et représente 45 263 tonnes de pneus mis sur le marché cette même année ; soit 10% de la mise en marché totale. Les deux organismes collectifs de métropole représentent donc 79% des tonnages mis sur le marché en 2014 quand 18% d'entre eux ont été pris en charge dans le cadre de systèmes individuels. De plus, on compte quatre organismes collectifs dans les DROM-POM à qui un total de 170 producteurs ont délégué leur responsabilité en 2014 pour 11 352 tonnes ; soit 2% des tonnages de pneumatiques mis sur le marché en 2014 sur l'ensemble du territoire français.

Les distributeurs et détenteurs de pneumatiques usagés sont obligés de remettre ces déchets à des prestataires de collecte ou de traitement agréés ou bien directement aux rechapteurs et négociants d'occasion. Les distributeurs se doivent également de proposer une reprise gratuite des pneumatiques à leurs clients dans la limite des tonnages et des types de pneumatiques qu'ils ont déclaré avoir vendus l'année précédente. Les collecteurs de pneumatiques usagés sont quant à eux obligés d'être agréés par un cahier des charges



4/ Les mécanismes financiers de la filière

Les producteurs de pneumatiques – lorsqu'ils ont choisi de transférer la compétence de gestion des déchets issus de leurs produits – versent une éco-contribution à un organisme collectif. Chaque barème amont est défini par cet organisme en fonction de la catégorie de pneumatique vendue.

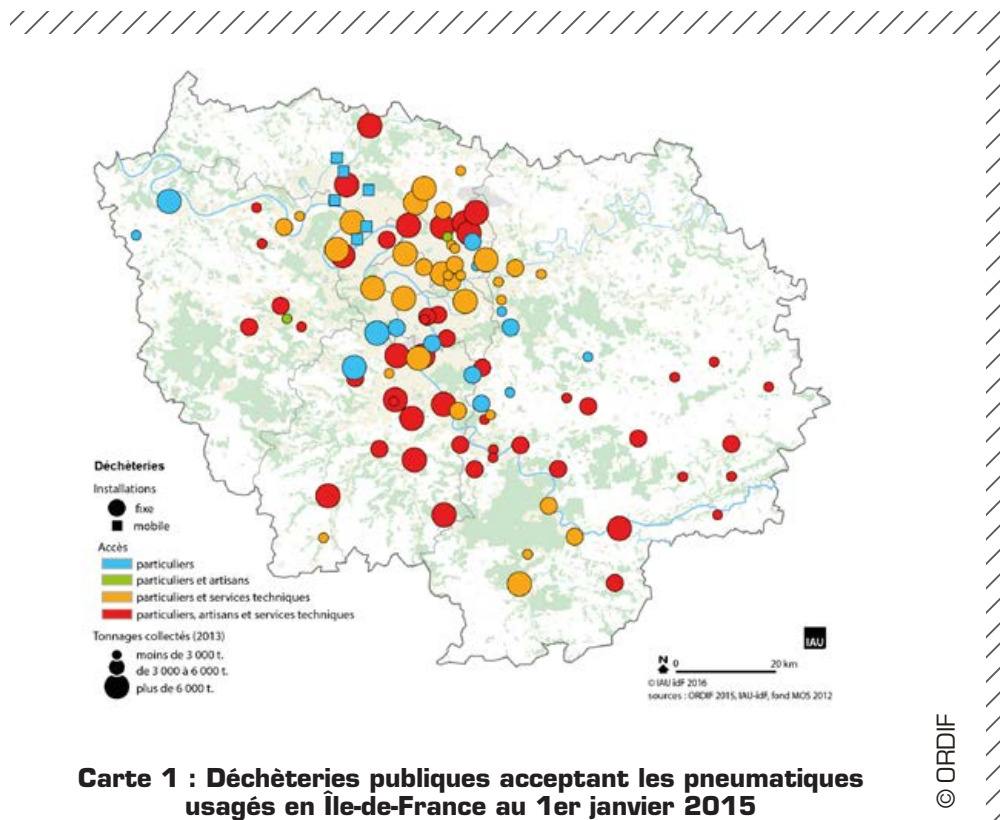
Par exemple, en 2014 les producteurs adhérents d'Aliapur devaient payer une contribution de 1,35€ HT pour les pneumatiques de catégorie « tourisme » et de 9,70€ HT pour les pneumatiques de type « poids lourd ». En 2015, cet organisme a choisi de baisser la contribution pour chacun de ces types de pneus en passant respectivement à 1,25€ HT et 9,10€ HT.



5/ Modalités de collecte

La collecte des pneumatiques usagés s'organise en deux temps. Ils sont dans un premier temps collectés auprès des détenteurs afin d'être ensuite triés et regroupés par catégorie pour être envoyés vers les filières de traitement adéquates. Dans le cadre de la filière REP, les distributeurs ont l'obligation de proposer la reprise gratuite de leurs pneumatiques usagés aux consommateurs et ce dans la limite des tonnages et des types de pneumatiques qu'ils ont eux-mêmes vendus l'année précédente (comme expliqué précédemment).

Les collectivités peuvent également proposer à leurs administrés de déposer leurs pneumatiques usagés dans les déchèteries publiques. Elles contractualisent ensuite avec Aliapur qui vient récupérer les tonnages collectés afin de les envoyer vers les filières de traitement adaptées. En 2014, en Île-de-France, 99 déchèteries publiques fixes et 2 déchèteries mobiles pour 14 points de collecte acceptent les pneumatiques usagés des ménages et/ou des professionnels. Ces derniers ont également la possibilité de déposer leurs pneumatiques usagés au sein de déchèteries professionnelles.



Carte 1 : Déchèteries publiques acceptant les pneumatiques usagés en Île-de-France au 1er janvier 2015

Il est intéressant de noter que, d'après l'ADEME, le niveau de collecte des pneumatiques usagés est à peu près

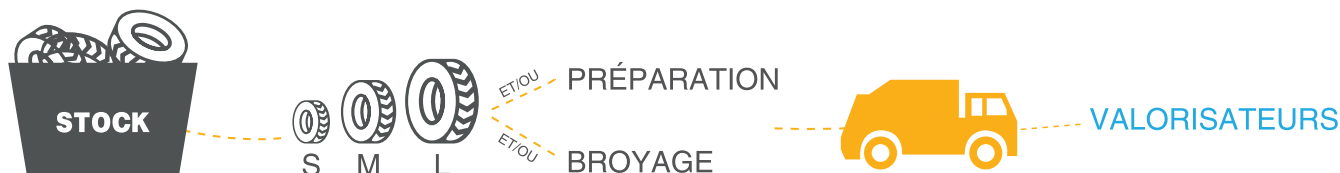
équivalent entre les zones à forte densité de population et les zones plutôt rurales en France.

6/ Dispositifs de traitement

Il existe de nombreuses filières de valorisation matière ou énergétique des pneumatiques usagés en 2014. Avant d'être envoyés vers les valorisateurs, les pneumatiques sont stockés et préparés sur les sites de transformation qui permettent la préparation de pneumatiques entiers par dimension et/ou le broyage selon trois formats

(small, medium et large). Ces sites sont déployés sur l'ensemble du territoire et permettent d'optimiser les coûts de logistique grâce à une massification des flux dans une volonté de favoriser une prise en charge de proximité.

SITES DE TRANSFORMATION





RÉUTILISATION

On compte deux types de réutilisation d'un pneumatique usagé : la vente d'occasion d'un pneumatique pouvant directement être réemployé en l'état et le rechapage. Le réemploi concerne des pneumatiques qui n'ont pas encore atteint le seuil d'usure réglementaire et qui, après un contrôle qualité, peuvent être revendus sur les marchés d'occasion afin d'être utilisés pour le même usage qu'à l'origine. La réutilisation par rechapage

concerne quant à elle les pneumatiques dont la bande de roulement a atteint la limite d'usure et qui ne peuvent dès lors pas être réemployés en l'état. Le rechapage permet donc de remplacer la bande de roulement usée par une bande neuve garantissant ainsi au pneumatique rechapé d'assurer des performances d'utilisation identiques à un pneumatique neuf.

VALORISATION MATIÈRE

Pour la filière Pneumatiques, la valorisation matière correspond à des procédés de transformation des pneus en matériaux tels que des broyats, granulats ou encore poudrette destinés à de nouveaux usages. Il peut également s'agir de pneumatiques entiers utilisés notamment dans le secteur des travaux publics.

■ LES PNEUMATIQUES ENTIERS

peuvent en effet être utilisés comme murs de soutènement pour lutter contre les avalanches ou les chutes de pierres en montagne notamment. Les pneus de grande taille peuvent également être employés comme remblais de carrières en réhabilitation, et ce en réalisant des couches alternées de terre et de pneus. On peut également employer les pneumatiques usagés pour la construction de bassins de rétention d'eau.

■ LES GRANULATS

issus des pneumatiques usagés peuvent être utilisés pour la création d'aires de jeux amortissantes pour les enfants, de dalles de sol, de sols équestres ou de sols sportifs souples. Ils sont également associés à la fabrication des gazons synthétiques, et notamment dans la création de terrains de football. Ils servent aussi à la construction de rails de tramway. On les utilise par ailleurs dans la création de panneaux acoustiques afin d'isoler du bruit. Des études ont été également menées pour incorporer des granulats au béton afin d'en augmenter les performances de résistance.

■ LA POUDRETTE

issue de pneumatiques peut être incorporée à l'enrobé routier afin de diminuer la nuisance sonore et d'améliorer sa résistance à la fissuration du fait du gel-dégel.

■ LA PYROLYSE DES PNEUMATIQUES USAGÉS

constitue une autre voie de valorisation matière. Elle va transformer le pneu en différents matériaux : métaux, huile pyrolytique, gaz et noir de carbone. L'huile pyrolytique peut être ensuite utilisée comme carburant de synthèse, le noir de carbone est employé par les industries de la chimie et le gaz de pyrolyse est valorisé énergétiquement.

■ Les pneumatiques usagés peuvent enfin être utilisés dans l'**aciérie**, la **fonderie** ou la **sidérurgie** pour y valoriser le fer et le carbone contenus dans les pneus.

VALORISATION ÉNERGÉTIQUE

Les broyats de pneumatiques usagés servent principalement à alimenter les filières de valorisation énergétique. Ils sont notamment utilisés comme combustible solide de récupération en cimenteries. On les

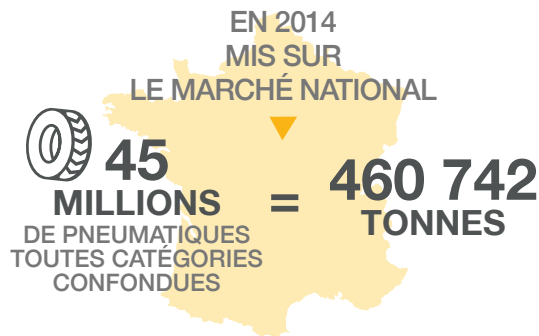
emploie également comme combustible de substitution pour la production de chaleur et/ou d'électricité, notamment pour les réseaux de chauffage urbain.

Le suivi des installations de traitement des pneumatiques dans sa forme actuelle ne permet pas de tracer exactement les tonnages de pneumatiques usagés collectés en Île-de-France vers les installations de traitement où ils sont effectivement traités. Par ailleurs, les installations de traitement franciliennes ne traitent pas exclusivement des tonnages collectés en Île-de-France.

Les services R&D des différents organismes collectifs

travaillent continuellement à la découverte et au développement de nouvelles filières de valorisation des pneumatiques usagés.

Il est intéressant de noter que selon l'ADEME, l'association RECYVALOR – créée spécialement pour prendre en charge le stock historique de pneumatiques usagés orphelins – devrait achever sa mission à l'horizon 2016-2017.



Les 460 742 tonnes sont réparties de la façon suivante :

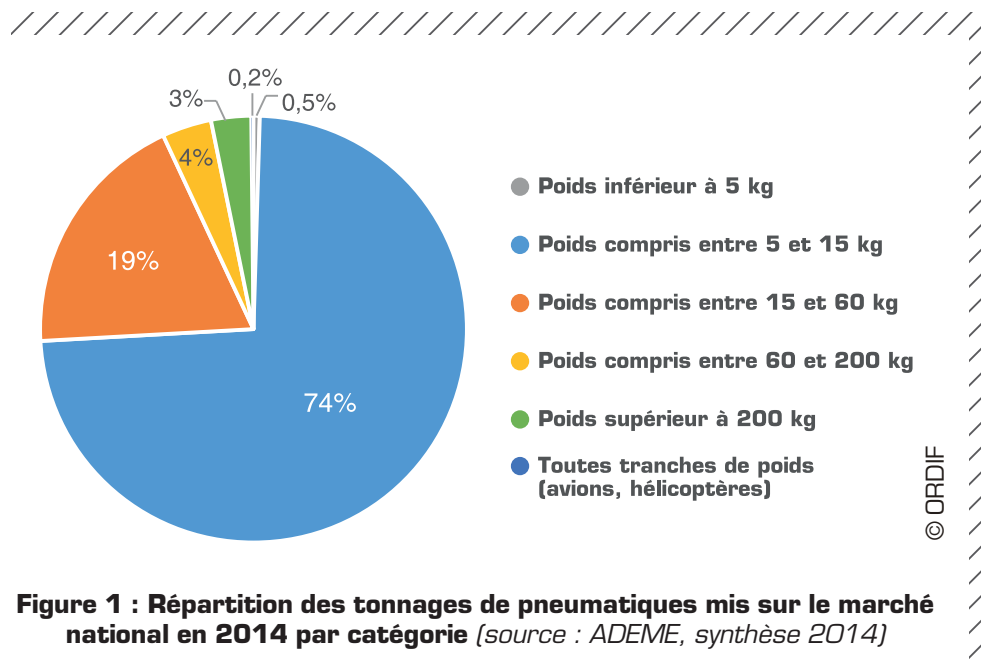
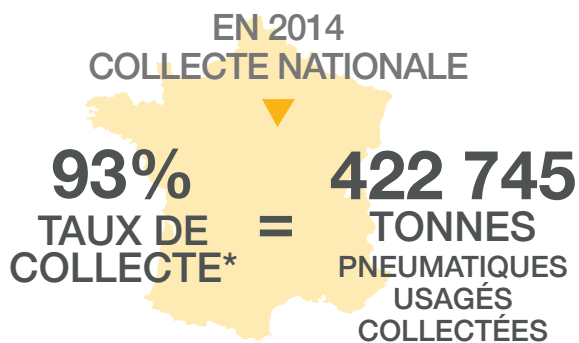


Figure 1 : Répartition des tonnages de pneumatiques mis sur le marché national en 2014 par catégorie (source : ADEME, synthèse 2014)

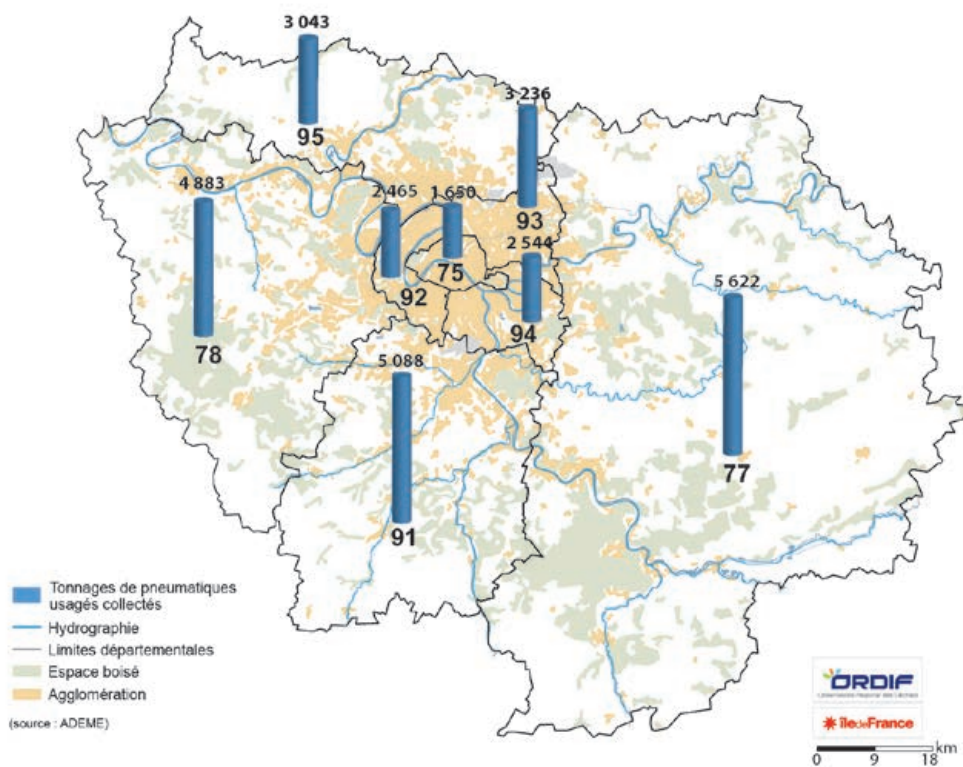


*en intégrant la collecte des pneumatiques au sein des centres récupérant les véhicules hors d'usage (VHU)

On notera ici que les taux de collecte des organismes collectifs Aliapur et FRP approchent 100% - avec respectivement 314 505 tonnes collectées et 52 503 tonnes collectées - tandis que les producteurs en système individuel n'ont enregistré qu'un taux de collecte moyen de 67%.



Les tonnages les plus importants ont été enregistrés sur les départements de la Grande Couronne. Cela s'explique notamment par le fait que les habitants de la Grande Couronne utilisent en moyenne plus souvent un véhicule personnel qu'en Petite Couronne, et ce du fait d'un habitat pavillonnaire plus développé et plus dispersé qu'en zone centrale. Il est important de préciser aussi que l'Île-de-France constitue un cas particulier pour la filière Pneumatiques car les Franciliens, et particulièrement les Parisiens, ont plutôt pour habitude de changer leurs pneus en province notamment au moment de leurs vacances.



Carte 2 : Tonnages de pneumatiques usagés collectés en Île-de-France en 2014 (source : ADEME)

La répartition des pneumatiques usagés collectés par catégorie suit globalement la même tendance en Île-de-France qu'en France. En effet, ce sont majoritairement des pneumatiques de véhicules légers qui ont été collectés en 2014 ; soit 77% des pneumatiques collectés sur le

territoire national et 86% des pneumatiques collectés sur la région francilienne. On retrouve ensuite des pneumatiques usagés issus de poids lourds avec 17% des tonnages collectés en France et 12% des tonnages collectés en Île-de-France.

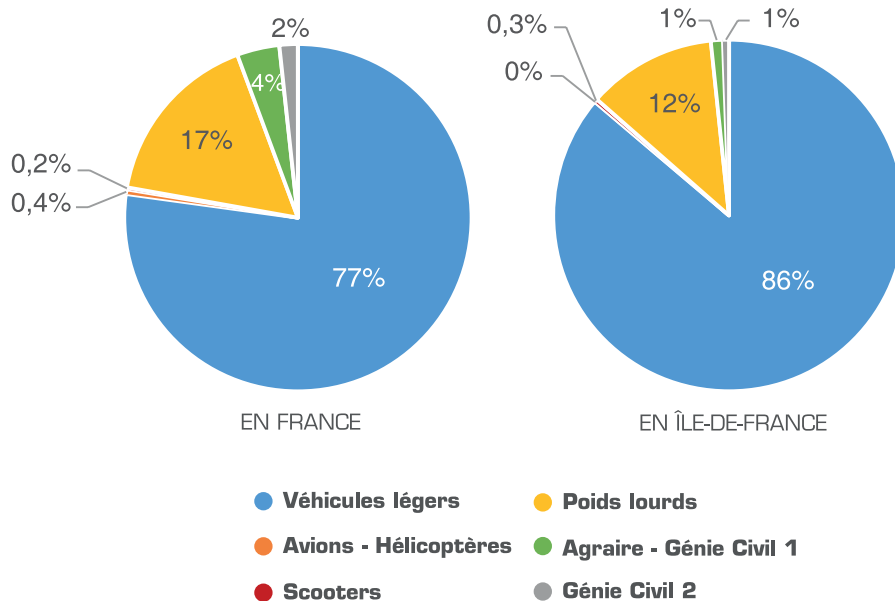


Figure 2 : Répartition par catégorie des tonnages de pneumatiques usagés collectés en 2014 (source : ADEME)



Sur le territoire national, en 2014, 437 479 tonnes de pneumatiques ont été traitées. Les écarts entre tonnages collectés et traités sont liés à des effets de stock. 68% de ces pneumatiques ont été traités en France et la majorité des 32% traités à l'étranger ont été envoyés vers des pays d'Europe de l'Ouest où ils ont

pu être réutilisés.

En 2014, 48% des tonnages de pneumatiques usagés ont été traités dans des filières de valorisation matière quand 51% d'entre eux ont été orientés vers des filières de valorisation énergétique. Nous ne disposons pas de ces données à l'échelle régionale.

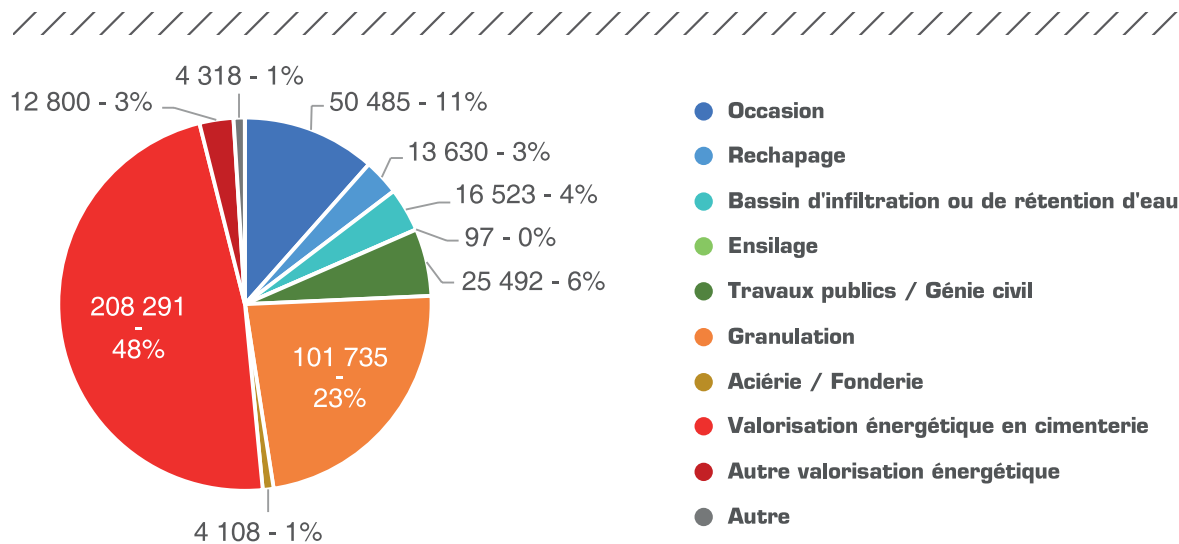


Figure 3 : Répartition des tonnages de pneumatiques usagés traités en France en 2014 par filière de traitement

© ORDIF

On notera que le Val d'Oise est le département qui valorise le plus gros tonnage de pneumatiques usagés dans les travaux publics en France avec 8 734 tonnes valorisées dans cette filière en 2014 dont plus de 5 000 tonnes sur le site de stockage de déchets non dangereux de Bouqueval pour l'aménagement des casiers.

Certaines professions ont choisi de s'engager de manière volontaire dans une démarche REP de gestion des déchets issus de leurs activités. En 2014, en France, c'est le cas du monde agricole avec la filière emballages-produits plastiques de l'agrofourniture et produits phytopharmaceutiques non utilisables ; mais aussi des secteurs du mobil-home et des cartouches d'impression bureautique.

EN PARTENARIAT AVEC



PLUS D'INFORMATIONS :

Aurore MEDIEU

Chef de projets DMA, filières REP
ORDIF - Cité régionale de l'environnement
90, av du Général Leclerc 93500 PANTIN
a.medieu@ordif.com

