

Pneus usagés : mais que deviennent-ils ?

Premier motif d'entrée atelier, le pneumatique est encore parfois pointé du doigt comme un déchet polluant particulièrement visible. La filière de traitement de ces déchets s'est pourtant structurée depuis des années. Recyclage, réutilisation ou remanufacturing : que deviennent les pneus démontés chaque jour dans les ateliers ?

Par Federec **FEDERÉC** et France Auto Reman **FRANCE AUTO REMAN**



Aliapur

Les déchets de pneumatiques sont collectés, puis traités principalement sous la forme de valorisation énergétique (en cimenterie), de matière (granulats pour des usages divers) et par le rechapage, pour connaître une seconde vie.

En 2021, la filière de recyclage des pneumatiques a permis de collecter 388 000 tonnes de pneus, soit 180 000 pneus de véhicules légers par jour ouvré (ou encore 375 pneus collectés chaque minute en France), grâce au réseau d'entreprises de recyclage en contrat avec l'éco-organisme Aliapur qui maillent le territoire. Cette filière répond au système de la REP ("responsabilité élargie du producteur") depuis 2004. La REP est un système de gestion de la fin de vie des produits qui est largement répandu en France, avec plus d'une vingtaine de catégories de produits concernés depuis 1994, des emballages aux véhicules hors

d'usage en passant par les équipements électriques et électroniques et les pneumatiques. Aujourd'hui, ce système risque d'être totalement bouleversé avec l'entrée en vigueur très prochaine d'un nouveau cahier des charges imposant aux éco-organismes de recevoir un agrément avec des obligations plus poussées.

En 2021, la filière de recyclage des pneumatiques a permis de collecter 388 000 tonnes de pneus

LE RECYCLAGE DES PNEUS : UNE FILIÈRE PERFORMANTE

Si 50 % des pneus usagés ne peuvent pas être recyclés (par exemple du fait de leur état d'usure et de dégradation) et sont donc valorisés énergétiquement, comme l'impose la hiérarchie des modes de traitement, **la moitié des pneumatiques usagés est aujourd'hui réutilisée, rechapée ou recyclée.**

Ces débouchés permettent de substituer des matériaux vierges (sable, liège) et des matériaux pétro-sourcés (PU, PP, PA, PE, PVC) dans des processus industriels, et ainsi d'en réduire l'empreinte environnementale. Il est intéressant de noter que 30 % des pneumatiques usagés font aujourd'hui en France l'objet d'une réutilisation ou d'un rechapage, ce qui est évidemment la solution la plus respectueuse de l'environnement.

LA RÉUTILISATION A DE L'AVENIR

Le pneumatique démonté par les centres VHU fait partie des éléments concernant la dépollution du véhicule. En effet, depuis la mise en œuvre de la filière REP en 2004, les pneumatiques ne peuvent plus être pris en charge par les broyeur, en aval des déconstructeurs automobiles. Ainsi, ces derniers procèdent systématiquement au retrait des enveloppes sur la totalité des VHU entrants dans leurs installations. Après démontage, un tri manuel et visuel est réalisé pour déterminer la qualité de ces derniers et permettre leur réutilisation en tant que pneus d'occasion.

Le pneumatique fait donc pleinement partie des pièces issues de l'économie circulaire (Piec). Il fait même partie du top 20 des pièces d'occasion issues des VHU distribuées par les déconstructeurs automobiles. La majorité des centres VHU commercialisent aujourd'hui une gamme de montes d'occasion contrôlées et garanties. D'autres sites travaillent en collaboration avec des enseignes spécialisées et sous-traitent la vente des pneus d'occasion.

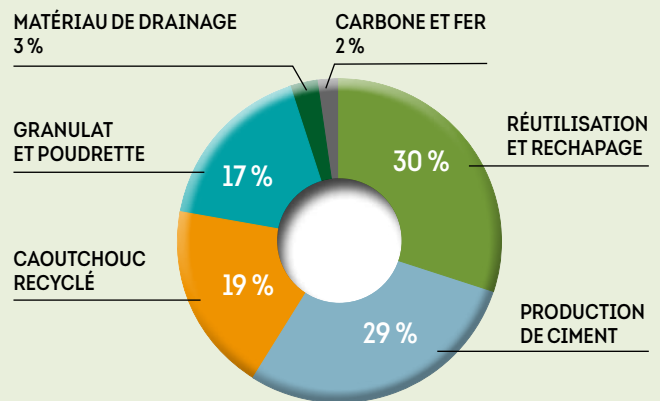
Les enveloppes de seconde main présentent les avantages habituels de la pièce d'occasion :

- Elles sont économiquement favorables au pouvoir d'achat des automobilistes grâce à des prix inférieurs d'au moins 50 % par rapport à ceux des pneus neufs.
- Elles permettent de capter les pneumatiques en réelle fin de vie et de les orienter vers les filières du rechapage ou de la valorisation.

LES ATOUTS DU RECHAPAGE

Le remanufacturing, ou rechapage des pneumatiques, est une activité industrielle ancienne qui permet de donner une seconde vie aux pneus usagés dont la structure, restée saine,

VALORISATION MATIÈRE DES PNEUMATIQUES USAGÉS EN FRANCE (2021)



Source : "L'essentiel de la filière", Aliapur (2021)

a conservé tout son potentiel. La bande de roulement (contact avec la route) et les flancs sont remplacés suivant un *process* et une technologie industrielle spécifiques pour leur donner une nouvelle vie sans altérer leur sécurité ni leur efficacité. La technique du rechapage est très répandue dans des secteurs exigeants tels que l'aviation civile (95 %) et le poids lourd (60 %).

Depuis de nombreuses années, l'afflux massif de pneus bon marché importés d'Asie, associé à une offre faible de pneus remanufacturés français, a très fortement impacté le marché destiné aux véhicules légers (VL). Le remanufacturing de pneus automobiles n'est plus opéré aujourd'hui que par une dizaine d'industriels en Europe, et un seul en France (Black Star). Pourtant, les avantages compétitifs du pneu rechapé VL sont nombreux : une qualité et une sécurité démontrées, une dimension écoresponsable tangible (une économie de matière de 80 % et de CO₂ de 35 kg par pneu) ainsi qu'une fabrication locale.

Preuve que les choses changent, Black Star, avec le support de Mobivia, vient de reprendre en partie le site industriel laissé vacant par Bridgestone à Béthune, en sauvant au passage des emplois et des machines promises à la casse. Cette usine, la plus grande et la plus moderne d'Europe, alimentera bientôt le marché de ces pneumatiques écologiques et économiques. ●

UNE INTERDICTION PROCHAINE DES GRANULATS SUR LES TERRAINS DE SPORT ?

La Commission européenne envisage d'interdire l'usage des pneumatiques recyclés dans les terrains de sport synthétiques, craignant des risques sanitaires et environnementaux. Mais cette mesure pourrait avoir de forts impacts sur l'environnement, l'économie et l'emploi de la filière. En effet, le recyclage en granulats pour les sols sportifs représente 5 à 8 % en effet des volumes de pneus usagés. Or, il n'y a pas d'alternatives suffisantes pour assimiler ces volumes dans les délais impartis, que ce soit en France ou dans l'ensemble des pays membres de l'Union. Les voies de valorisation sont déjà saturées, et les capacités de stockage seront divisées par 2 d'ici 2030. Les fédérations professionnelles sont inquiètes, estimant que toute mesure de la Commission visant à lutter contre les pollutions devrait être conditionnée à l'étude de son impact socio-économique et à l'existence d'alternatives.

Pour EuRIC (la Confédération européenne des industries du recyclage) comme pour Federec, priorité doit être donnée à la science. En ne permettant pas de transition graduelle et en ne proposant aucune alternative, les pneus usagés, qui font aujourd'hui l'objet d'un recyclage performant, se retrouveront orphelins de toute filière. Pourtant, des mesures de gestion des risques standardisées et donc reproductibles montrent des résultats très satisfaisants dans la captation et la rétention des microfibres avant qu'elles n'arrivent dans l'environnement. Une dérogation à cette interdiction, conditionnée à l'application stricte et standardisée des mesures de gestion des risques, est la solution privilégiée pour maintenir fonctionnelle cette filière.