

Synthèse des contributions – Consultation du public sur le projet d’arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie du producteur des pneumatiques

A. Modalités de la consultation

Conformément à l’article L. 123-19-1 du code de l’environnement, le projet d’arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie du producteur des pneumatiques a fait l’objet d’une consultation du public qui s’est déroulée du 25 avril 2023 au 29 mai 2023 (inclus).

Cette phase de consultation s’est traduite par la mise à disposition du public du projet d’arrêté par voie électronique, selon des modalités permettant au public de formuler des observations.

La consultation du public a été réalisée sur la plate-forme vie-publique.fr.

B. Synthèse des observations

1. Données générales

Dans le cadre de cette consultation, 30 contributions au total ont été reçues :

➤ 24 contributions ont été déposées, puis publiées sur le site internet du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Ces contributions ont émané de représentants de la filière de gestion des déchets de pneumatiques : producteurs de pneumatiques (manufacturiers et importateurs, constructeurs de véhicules importés équipés de pneus, éco-organismes), organisations professionnelles du caoutchouc, de la réparation et de l’entretien automobile, de centres de traitement de véhicules hors d’usage (VHU), d’exploitants agricoles. Elles ont également émané d’une association environnementale, d’un cabinet de conseil juridique et de personnes non identifiées.

Parmi ces contributions, il convient d’indiquer une contribution commune de la part des « acteurs de la filière des pneumatiques » réunissant les deux éco-organismes actuels, des organisations professionnelles représentatives de producteurs de pneumatiques, d’opérateurs de gestion de déchets, d’un opérateur économique dans le domaine de la réparation et de l’entretien automobile.

➤ 6 contributions ont été transmises à la direction générale de la prévention des risques (bureau des filières à responsabilité élargie du producteur (REP) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires). Ces contributions ont émané des « acteurs de la filière des pneumatiques » (contribution commune identique à celle indiquée ci-dessus), d’un producteur de pneumatiques, d’organisations représentatives des collectivités territoriales, d’une organisation représentative des opérateurs de gestion des déchets et d’un opérateur de traitement de déchets.

Huit de ces contributions sont identiques pour demander la suppression des dispositions relatives aux pneus d’ensilage. Les contributions ont pris la forme de commentaires le plus souvent généraux ou de

propositions de modifications rédactionnelles, plus ou moins précises, sur les dispositions du projet d'arrêté.

2. Synthèse des observations

a. Observations d'ordre général

Des contributions ont exprimé des demandes sur les principaux éléments suivants :

-Entrée en vigueur de l'arrêté : deux contributions ont demandé que les dispositions de l'arrêté portant cahiers des charges entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024 et non dès sa publication au *Journal Officiel*, bien que la loi prévoit une entrée en vigueur de l'obligation à compter du 1^{er} janvier 2023.

-Modalités de mise en œuvre des systèmes individuels : une contribution a demandé que les producteurs puissent mettre en place un système individuel dès lors que ces producteurs prennent en charge des quantités de déchets de pneumatiques au prorata des tonnages de pneumatiques qu'ils mettent sur le marché l'année précédente, et non en mettant en place un système de collecte et de traitement des déchets issus de leurs produits comme le prévoit le I de l'article L. 541-10 et les articles R. 541-133 et suivants du code de l'environnement.

-Mise en place d'un organisme coordonnateur :

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Ainsi, une contribution a demandé la suppression du cahier des charges relatif aux organismes coordonnateurs, alors qu'une autre a demandé son maintien. Une contribution s'est également exprimée dans ce sens mais a demandé à ce que l'application de cette annexe soit conditionnée à un manquement des éco-organismes par rapport au respect du cahier des charges.

-Mutualisation en cas de pluralité des éco-organismes :

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Ainsi, une contribution a demandé une mutualisation des objectifs de collecte et de recyclage, des études, y compris celles portant sur l'écoconception des pneumatiques, et des plans d'actions dès lors qu'il y aurait plusieurs éco-organismes agréés. En revanche, une contribution a fait part de son désaccord sur la possibilité de mutualiser les obligations pour les éco-organismes.

-Couverture des coûts des opérations de gestion des déchets de pneumatiques : une contribution a souhaité que le cahier des charges précise les modalités de la couverture des coûts économiques et techniques de la gestion des déchets de pneumatiques par les éco-organismes qui doit être organisée par un contrat-type en application de l'article R. 541-104 du code de l'environnement et a fait une proposition rédactionnelle.

-Reprise sans frais des déchets de pneumatiques par les metteurs en marché : deux contributions ont insisté pour que la collecte des déchets de pneumatiques auprès des détenteurs professionnels (garagistes, déchetteries publiques...) soit sans frais quel que soit l'état des pneumatiques. Dans le même esprit, une contribution a demandé à ce que la collecte des pneumatiques brûlés issus des véhicules incendiés auprès des centres de traitement de VHU soit sans frais, ce qui n'est pas systématiquement le cas aujourd'hui¹.

Par ailleurs, une contribution a souhaité un renforcement de la fréquence de la collecte des déchets de pneumatiques.

¹ Selon les données ADEME, il y a eu 45 170 VHU brûlés en 2021, ce qui peut représenter environ 200 000 pneus (environ 1 700 tonnes de déchets de pneumatiques).

-Réparation des pneumatiques usagés : une contribution a souhaité un soutien à la réparation des pneumatiques usagés pour que ces derniers ne soient pas systématiquement mis au rebut.

-Définition des pneumatiques : une contribution a souhaité une définition des pneumatiques par catégories.

b. Observations particulières

Les contributions ont porté sur le projet de cahier des charges des éco-organismes notamment sur les chapitres suivants :

• Ecoconception des pneumatiques

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Une contribution s'est dite favorable au projet présenté. En revanche, une contribution a demandé la suppression du critère d'éco-modulation relatif à la possibilité de réutilisation, y compris de rechapage des pneumatiques, au motif que tous les pneumatiques peuvent être rechapés.

Une contribution a demandé que les substances dangereuses soient définies par rapport à la réglementation européenne relative à la fabrication et à l'utilisation des substances chimiques dans l'industrie européenne (REACH)².

Deux contributions ont exprimé des demandes de précisions sur le critère d'éco-modulation relatif à l'incorporation de matières recyclées dans les pneumatiques et sur le futur critère relatif à l'incorporation de matériaux biosourcés pour lequel il est prévu une étude.

• Objectifs de collecte et de recyclage des déchets de pneumatiques

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Une contribution a demandé la suppression des objectifs de collecte et de recyclage. Par ailleurs, elle a demandé la fixation d'un objectif de collecte pour les déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage.

Trois autres contributions ont indiqué que les objectifs de recyclage étaient trop ambitieux ou qu'il n'était pas possible d'augmenter les objectifs de recyclage par rapport aux performances actuelles de la filière REP des pneumatiques dans ce domaine.

Par ailleurs, une contribution a demandé une révision à la baisse des objectifs de recyclage proposés, en soulignant la nécessité de tenir compte dès 2024 des effets de la future restriction européenne sur les mises sur le marché de micro-plastiques³ susceptible de concerner les granulés de pneumatiques (le projet de règlement européen prévoit une période de dérogation de 8 ans pour la mise sur le marché de granulés destinés au remplissage des terrains de sport synthétiques). Ainsi, la contribution a proposé les objectifs suivants : 40% en 2024, 41% en 2026 et 42% en 2028 contre 48%, 49% et 50%. S'agissant de la méthodologie de calcul, cette même contribution a proposé l'exclusion de déchets de

² <https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-reach>

³ Projet de règlement européen modifiant l'annexe XVII du règlement 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH) en ce qui concerne les microparticules de polymère synthétique.

pneumatiques issus des catastrophes naturelles ou accidentelles, des dépôts illégaux de déchets de pneumatiques abandonnés et des pneumatiques dits « pleins » pour le calcul des taux de recyclage.

Enfin, une contribution a demandé de préciser la définition du recyclage.

Une contribution a souhaité la réalisation d'une étude avant de pouvoir fixer des objectifs de recyclage.

En revanche, une contribution a indiqué que les objectifs de recyclage n'étaient pas assez ambitieux pour la filière REP des pneumatiques, sans faire de propositions.

Enfin, une contribution a souhaité préciser la clause de révision des objectifs de collecte et de recyclage par rapport à sa rédaction actuelle.

Objectifs de recyclage des déchets de pneumatiques en boucle fermée

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Une contribution a demandé sa suppression.

Une contribution a soumis une proposition alternative d'objectif de recyclage en boucle ouverte par recyclage chimique pour une quantité de 40 000 tonnes de déchets de pneumatiques.

- **Prise en charge des déchets de pneumatiques pleins** (en application du III de l'article R. 543-137 du code de l'environnement)

Deux contributions ont demandé une définition des pneumatiques pleins et ont fait une proposition rédactionnelle. Une contribution a demandé que les obligations des producteurs pour la prise en charge des déchets de pneumatiques pleins entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025 (année pleine) et non pas le 1^{er} juillet 2024. Une contribution a souhaité une participation des entreprises de recyclage à l'étude que l'éco-organisme doit réaliser en lien avec l'ADEME sur ce sujet.

- **Prise en charge des coûts des opérations de désassemblage de la jante et du pneumatique** (en application du III de l'article R. 543-137 du code de l'environnement)

Une contribution a demandé le maintien de cette disposition (si elle était d'aventure contestée lors de la consultation du public) et une autre a demandé son élargissement aux collectivités territoriales du fait que les déchetteries publiques pouvaient réceptionner des pneumatiques usagés jantés.

- **Prise en charge des coûts des opérations de collecte assurées par les collectivités territoriales ou leurs groupements**

Deux contributions ont demandé de préciser que cette obligation concerne les déchets de pneumatiques des particuliers (ménages).

Une contribution a demandé que la mise à disposition des contenants par les éco-organismes auprès des collectivités territoriales soit sans frais pour les opérateurs de traitement du fait qu'elle serait actuellement prise en charge par les opérateurs de gestion des déchets. Cette même contribution a demandé le versement d'un soutien financier spécifique pour la réalisation d'actions de formation.

Une contribution a souhaité des précisions sur les points de reprise mobile et un encadrement de la collecte.

- **Reprise des déchets de pneumatiques issus des catastrophes naturelles ou accidentelles**

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Deux contributions ont demandé que soit définie l'occurrence des catastrophes naturelles ou accidentelles et ont demandé l'exclusion de certains déchets de pneumatiques de la disposition (pneus assurés, pneus issus de VHU). Par contre, une contribution a souhaité le maintien de la disposition en l'état.

Deux contributions ont demandé la reprise sans frais des pneumatiques brûlés issus des véhicules incendiés auprès des centres de traitement de VHU. L'une de ces deux contributions a fait une proposition de rédaction.

Enfin, 1 contribution a proposé de remplacer le terme « valorisation » par « recyclage » conformément à la définition du chapitre 3.

- **Prise en charge des déchets de pneumatiques abandonnés**

Une contribution a demandé que la réglementation relative à la résorption d'un dépôt illégal de déchets abandonnés prévue aux articles R. 541-113 à R. 541-115 du code de l'environnement concerne uniquement les déchets de pneumatiques. Une autre contribution a demandé une modification de la procédure réglementaire y afférente en permettant aux collectivités territoriales de s'adresser aux éco-organismes concernés pour la gestion de ces déchets.

Une contribution a demandé à ce que les points de collecte soient pourvus de dispositifs de surveillance pour prévenir les pratiques de « pillage » et la possibilité d'exclure les déchets de pneumatiques abandonnés des objectifs de collecte.

- **Collecte des déchets de pneumatiques issus des activités des opérateurs de la réutilisation**

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Une contribution a demandé la limitation de la mesure aux seuls opérateurs de rechapage. Une contribution a demandé la suppression de cette disposition. En revanche, une contribution a souligné l'importance de cette disposition pour le fonctionnement de la filière.

- **Gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage** (en application de l'article R. 543-144 du code de l'environnement)

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Huit contributions ont demandé la suppression de cette disposition et parmi ces contributions, une d'entre elles a explicitement indiqué que les producteurs de pneumatiques feraient valoir leurs droits, alors que l'article R. 543-144 du code de l'environnement prévoit que le cahier des charges précise les modalités de prise en charge des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage, notamment la quantité annuelle maximale de ces déchets devant être prise en charge par les éco-organismes et les systèmes individuels.

Une contribution a indiqué que la trajectoire des quantités annuelles maximales de déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage était trop élevée. Elle poserait des difficultés pour le recyclage de ces déchets. Une contribution a souligné un risque général de dégradation de la collecte et du recyclage des déchets de pneumatiques.

Une contribution a milité en faveur du maintien de l'association ENSIVALOR qui a été créée en 2020 dans le cadre de l'accord volontaire signé le 15 juillet 2019 entre les pouvoirs publics et les représentants des producteurs de pneumatiques.

Une contribution a proposé la fixation d'objectifs en fonction d'une évaluation du stock des déchets de pneumatiques d'ensilage à travers une étude avec l'ADEME.

A contrario, quatre contributions ont demandé le maintien de la disposition telle que proposée dans le cahier des charges. Parmi ces quatre contributions, une contribution a proposé des évolutions sur la gouvernance du comité prévu et a fait des propositions rédactionnelles pour en préciser la composition et les missions. Une contribution a demandé la participation des entreprises de recyclage à ce comité. Une contribution a demandé la fixation d'une quantité minimale des déchets de pneumatiques d'ensilage pour les enlèvements.

Une contribution a souhaité la réalisation d'une étude spécifique pour trouver de nouvelles voies de valorisation à ces déchets de pneumatiques. Une autre a souhaité avoir des précisions sur la gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage pouvant se retrouver dans les déchetteries publiques. Une contribution a demandé des explications sur le dispositif de « plafond annuel » de collecte tel que proposé dans le cahier des charges.

Enfin, une contribution a proposé un changement de titre de l'objectif.

- **Comité technique opérationnel (CTO) de gestion des déchets de pneumatiques**

Ce point a fait l'objet d'une position divergente.

Une contribution a demandé la mutualisation de cette instance, dès lors qu'il y aurait plusieurs éco-organismes agréés, au-delà de la mutualisation déjà prévue pour les travaux de l'instance. Cette même contribution a demandé l'exclusion des organisations professionnelles agricoles au sein du CTO, qui peuvent siéger au sein du comité dédié à la gestion des pneumatiques d'ensilage.

Une contribution a demandé la participation des représentants des professionnels de l'entretien ou de la réparation automobile du fait de leur place importante au sein de la filière.

- **Plan d'actions visant à développer la réutilisation des pneumatiques usagés**

Deux contributions ont demandé la mise en œuvre du plan d'actions au 1^{er} janvier 2025. Une contribution a demandé des précisions sur sa mise en œuvre.

- **Objectifs de réutilisation**

Ce point a fait l'objet d'une position divergente.

Une contribution a demandé que l'exclusion des pneumatiques pleins soit mentionnée dans le titre du chapitre, la fixation d'objectifs de réutilisation par catégories plus précises de pneumatiques, sans toutefois formuler de proposition, et la mention des installations de rechapage.

Une contribution a demandé la réduction des objectifs de rechapage pour la catégorie des véhicules légers de la manière suivante : 1,5 million en 2024, 2,5 millions en 2026 et 4 millions en 2028 (soit 3,3%, 5,5% et 8,9%) contre 5%, 10% et 15% prévu. Elle a en outre proposé la mise en place d'une clause de rendez-vous annuelle afin de prendre en compte le développement de nouveaux projets industriels

dans ce domaine. En revanche, cette même contribution n'a pas fait d'observation sur l'objectif de rechapage pour les pneumatiques des véhicules lourds.

Par contre, une contribution a demandé la suppression des objectifs de réutilisation et la réalisation d'une étude préalable. Cette même contribution a indiqué que l'objectif de rechapage pour les pneumatiques poids lourds ne prenait pas en compte le modèle spécifique des opérations de rechapage dites « nominatives », pour lesquelles les pneumatiques ne font pas l'objet d'une collecte par des opérateurs de gestion de déchets, alors que le projet de cahier des charges le prévoit.

Deux contributions ont estimé que les objectifs de rechapage étaient trop ambitieux.

Une contribution a demandé une réduction des objectifs de rechapage du fait que le rechapage soulevait des problèmes de sécurité, y compris à l'exportation.

S'agissant de la méthode de calcul des objectifs, une contribution a demandé l'exclusion des déchets des pneumatiques issus d'opérations d'ensilage, des catastrophes naturelles ou accidentelles, des dépôts illégaux de déchets de pneumatiques abandonnés et des pneus pleins, alors que pour cette dernière catégorie, le cahier des charges prévoit que les éco-organismes fassent des propositions d'objectifs spécifiques.

- **Mise en œuvre du dispositif de réfaction** (en application de l'article R. 541-120 du code de l'environnement)

Une contribution a demandé de préciser les modalités de mise en œuvre de la réfaction et a proposé des modifications rédactionnelles.

- **Information et sensibilisation**

Ce point n'a pas fait l'objet d'un consensus.

Une contribution a souligné l'importance de l'information pour assurer la mise en œuvre de l'obligation de reprise des déchets de pneumatique par les distributeurs dont l'application est prévue à compter du 1^{er} janvier 2024.

Deux contributions ont demandé la suppression du budget prévu (1% du montant total des contributions financières de l'éco-organisme). En revanche, deux contributions ont demandé son maintien et l'une d'entre elles a demandé que le budget prévu soit revu à la hausse pour atteindre 2% du montant total des contributions financières des éco-organismes.

- **Etude et expérimentation**

Une contribution a demandé une étude sur la valorisation des déchets de pneus d'ensilage afin de trouver de nouveaux modes de traitement de ces déchets du fait de leurs caractéristiques.

Une contribution a demandé une étude sur le thème de l'abrasion des pneumatiques lors de leur usage.

Une contribution a demandé l'ajout d'une clause de confidentialité pour protéger les industriels. Enfin, une contribution a rappelé la hiérarchie des modes de traitement des déchets entre le recyclage des déchets par voie « mécanique » et par voie « chimique ».

- **Outre-mer**

Une contribution a concerné les territoires d'outre-mer et a fait part des points suivants, qui ne relèvent pas des prérogatives du cahier des charges : l'amélioration de la reprise des déchets de pneumatiques par les garagistes et la fin des pratiques de stockage, le développement de solutions locales de traitement, le recensement et la résorption des dépôts illégaux de déchets de pneumatiques, le renforcement des contrôles des services déconcentrés de l'Etat à l'encontre des garagistes.

Une contribution a demandé la mise en œuvre d'un plan d'actions renforcé pour les collectivités territoriales d'outre-mer, comme cela est déjà prévu par l'article R. 541-130 du code de l'environnement.

- **Coordination en cas d'agrément de plusieurs éco-organismes**

Ce point a fait l'objet de positions divergentes.

Une contribution a demandé la suppression de l'obligation de mettre en place un organisme coordonnateur et, par conséquent, de l'annexe 3 du projet de cahier des charges. En revanche, une contribution a insisté sur son maintien pour le fonctionnement de la filière REP des pneumatiques.

Une contribution a demandé que les modalités de tri et d'apport des déchets soient uniformisées entre les éco-organismes sous l'égide de l'organisme coordonnateur.

Une contribution a souhaité que l'organisme coordinateur joue un rôle pour l'élaboration du contrat type destiné à la gestion des déchets des pneumatiques issus d'opérations d'ensilage.

C. Prise en compte des observations du public

A la suite des contributions reçues dans le cadre de cette consultation du public, le projet d'arrêté a été modifié sur les principaux points ci-dessous.

a. Orientations générales

○ Ajout d'une précision sur le fait que l'éco-organisme est tenu d'assurer la collecte des déchets de pneumatiques quel que soit leur état, sans préjudice des dispositions de l'article R. 543-140 du code de l'environnement, en application duquel les détenteurs sont tenus de préserver le potentiel de réutilisation des déchets de pneumatiques une fois qu'ils les ont repris dans le cadre de leurs activités professionnelles. Cette précision vise notamment à ce que l'éco-organisme collecte systématiquement sans frais les déchets de pneumatiques percés ou incendiés.

b. Ecoconception des pneumatiques

○ Ajout d'une précision définissant les substances dangereuses qui sont présentes dans les pneumatiques neufs en vue de l'élaboration des modulations relatives à l'écoconception des pneumatiques. Ainsi, il est prévu que la liste de ces substances dangereuses soit établie en tenant compte du décret prévu à l'article L. 541-9-1 du code de l'environnement.

c. Objectifs de recyclage des déchets de pneumatiques

○ Ajout d'une disposition précisant la méthodologie de calcul de l'objectif de recyclage des déchets de pneumatiques : non prise en compte au numérateur de la formule de calcul de l'objectif, des déchets de pneumatiques utilisés pour le remplissage des terrains de sport synthétiques dans l'évaluation de la quantité de déchets entrant dans une installation de recyclage.

- Révision à la baisse des objectifs de recyclage des déchets de pneumatiques afin de tenir compte de l'effet de la future restriction « REACH » sur les micro-plastiques susceptibles de concerner les granulés de pneumatiques utilisés pour le remplissage des terrains de sport synthétiques comme suit : 40% en 2024, 41% en 2026 et 42% en 2028 au lieu de 48%, 49% et 50% respectivement dans le projet soumis à consultation du public.
- Simplification de la rédaction relative à la prise en compte d'une part de valorisation matière des déchets de pneumatiques valorisés énergétiquement en cimenteries pour le calcul des objectifs de recyclage. Les pondérations qui étaient indiquées ne relevaient pas de l'objet du projet d'arrêté.
- Ajout d'une disposition précisant la méthodologie de calcul de l'objectif de recyclage : possibilité pour l'éco-organisme de ne pas tenir compte de certains déchets de pneumatiques (issus de catastrophes naturelles ou accidentelles, ou de la résorption d'un dépôt illégal) dans le calcul de ce même objectif.
- Révision à la baisse de l'objectif de recyclage en boucle fermée au regard des perspectives industrielles et technologiques dans ce domaine : 5% en 2028 au lieu de 10% en 2028 dans le projet soumis à consultation.
- Ajout d'une disposition précisant la méthodologie de calcul de l'objectif de recyclage en boucle fermée : possibilité pour l'éco-organisme de ne pas tenir compte de certains déchets de pneumatiques (issus de catastrophes naturelles ou accidentelles, ou de la résorption d'un dépôt illégal) dans le calcul de ce même objectif.

d. Prise en charge des pneumatiques pleins

- Report au 1^{er} janvier 2025 (au lieu du 1^{er} juillet 2024) de l'obligation de la prise en charge des coûts de gestion des déchets de pneumatiques pleins en application du III de l'article R. 543-137 du code de l'environnement, afin que l'année retenue soit une année complète.
- Report au 1^{er} septembre 2024 (au lieu du 1^{er} juillet 2024) de l'étude de l'éco-organisme visant à proposer des objectifs de collecte et de valorisation pour ces déchets de pneumatiques ; ajout d'une disposition pour préciser que le périmètre de l'étude doit définir les pneumatiques pleins.

e. Prise en charge des coûts des opérations de désassemblage de la jante

- Ajout d'une précision visant à circonscrire la prise en charge des coûts des opérations de désassemblage de la jante réalisée en application du III de l'article R. 543-137 du code de l'environnement aux déchets de pneumatiques apportés par des particuliers

f. Prise en charge des coûts des opérations de collecte assurées par les collectivités territoriales ou leurs groupements

- Ajout d'une précision pour indiquer de manière explicite que la reprise sans frais des déchets de pneumatiques auprès des collectivités territoriales ou de leurs groupements concerne les pneumatiques munis de jantes.

g. Reprise des déchets de pneumatiques issus de catastrophes naturelles ou accidentelles

- Remplacement du terme « valorisation » par celui de « recyclage » afin d'assurer la cohérence rédactionnelle entre les chapitres 3.1 et 3.5 du cahier des charges.

h. Gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage

- Ajout d'une précision indiquant que les opérations de regroupement des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage en vue de leur collecte peuvent être également assurées par les organisations syndicales à vocation générale d'exploitants agricoles en complément des organismes professionnels agricoles déjà prévus dans le projet de cahiers des charges.
- Ajout de missions exercées par le comité dédié à la gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage pour que ce comité puisse notamment assurer le suivi et réaliser un bilan annuel des opérations de collecte et de traitement.

i. Comité technique opérationnel de gestion des déchets de pneumatiques

○ Précisions sur la composition du comité technique opérationnel (CTO) : ajout des représentants de la réparation et de l'entretien automobiles et suppression de ceux des organismes professionnels agricoles dans la mesure où ces derniers participent au comité dédié à la gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage.

j. Objectif de réutilisation

○ Modification rédactionnelle du titre du chapitre 4.2 du projet de cahier des charges relatif aux éco-organismes : ajout des termes « à l'exclusion des pneumatiques pleins » et suppression de la note de bas de page correspondante.

○ Révision à la baisse des objectifs de rechapage pour les véhicules légers de manière à mieux tenir compte de la réalité des projets industriels dans ce domaine : 4% en 2024, 6% en 2026 et 10% en 2028 au lieu de respectivement 5%, 10% et 15% dans le projet soumis à consultation.

k. Information et sensibilisation

○ Ajout de deux précisions sur les actions en matière d'information et de sensibilisation : réalisation de ces actions au moins une fois par an et obligation de proposer aux collectivités territoriales ou à leurs groupements des supports de communication destinés à sensibiliser les particuliers à la gestion des déchets de pneumatiques du fait des enjeux environnementaux y afférents.

l. Condition d'exercice de la coordination

○ Ajout d'une précision pour que le futur contrat type relatif à la gestion des déchets de pneumatiques issus d'opérations d'ensilage relève des missions de l'organisme coordonnateur.
