



Synthèse des contributions – Consultation du public sur le projet d’arrêté modifiant les cahiers des charges des éco-organismes et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie du producteur des pneumatiques annexés à l’arrêté ministériel du 27 juin 2023

A. Modalités de la consultation

Conformément à l’article L. 123-19-1 du code de l’environnement, le projet d’arrêté modifiant les cahiers des charges des éco-organismes et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie du producteur des pneumatiques annexés à l’arrêté ministériel du 27 juin 2023 a fait l’objet d’une consultation du public qui s’est déroulée du 10 février 2026 au 5 mars 2026 (inclus).

B. Synthèse des observations

1. Données générales

147 contributions ont été transmises au titre de la consultation du public. Plusieurs contributions ont été identiques.

Ces contributions se sont réparties de la manière suivante :

- 79 d’entre elles (soit 54% environ) ont indiqué qu’elles étaient favorables au projet d’arrêté,
- 62 d’entre elles (soit 43% environ) ont indiqué qu’elles n’étaient pas favorables au projet d’arrêté,
- 6 d’entre elles (soit 3% environ) ont porté sur d’autres sujets que ceux du projet d’arrêté.

Les contributions ont été transmises par des parties prenantes de la filière REP pour les pneumatiques : metteurs en marché et leurs représentants, éco-organismes agréés, organisations professionnelles représentant les collectivités territoriales, acteurs de la réparation ou de l’entretien des véhicules, gestionnaires de déchets, acteurs de l’économie circulaire.

2. Réunion de concertation

Par ailleurs, le projet d’arrêté a fait l’objet d’une réunion de concertation avec les parties prenantes concernées le 17 février 2026 qui a réuni une trentaine de participants représentant la filière REP pour les pneumatiques (producteurs, éco-organismes, gestionnaires de déchets, collectivités territoriales, association).

Cette réunion a permis d’expliquer les modifications apportées au projet de cahiers des charges, de prendre note des commentaires des parties prenantes et de répondre à leurs questions.

3. Observations particulières

Remarques générales

Les contributions ont principalement consisté à indiquer si elles étaient *pour* ou *contre* le projet d'arrêté et à en présenter les raisons d'ordre environnemental, technique, économique ou financier.

Les contributions qui se sont exprimées *contre* le projet d'arrêté ont demandé à ce que le projet de texte ne soit pas appliqué ou suspendu notamment dans l'attente de la réalisation d'études sur les performances environnementales et le modèle économique des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers. Des contributions relevant de cette catégorie ont indiqué prendre note de la baisse de l'objectif de rechapage pour les véhicules légers qui était proposée, voire ont salué cette évolution.

Par ailleurs, un nombre réduit de contributions a exprimé des demandes de modification :

- Une extension du dispositif de soutien financier :
 - au rechapage pour les pneumatiques des véhicules lourds,
 - au réemploi des pneumatiques usagés par vulcanisation à chaud à hauteur d'un montant de 4 euros par pneu,
 - à la réparation des pneumatiques usagés.
- La réalisation par les éco-organismes d'une étude sur l'analyse du cycle de vie des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers en lien avec l'Ademe,
- La mise en place d'une disposition permettant de revoir la disposition du soutien financier, notamment son montant,
- Une mise en œuvre du projet de l'arrêté au 1^{er} janvier 2027 s'il était adopté.

Une contribution a exprimé des demandes de modifications rédactionnelles sur le projet d'arrêté pour préciser la notion de mise sur le marché des pneumatiques rechapés par les opérateurs de rechapage en ajoutant les termes « mise à disposition », inclure dans les objectifs de réutilisation les pneus usagés réemployés et pour revoir les modalités de réalisation du plan d'action visant à développer la réutilisation des pneumatiques usagés afin que ce plan ne relève pas des éco-organismes.

Une contribution a recommandé la mise en œuvre d'une fiscalité environnementale et le respect de la mise en œuvre de l'obligation d'achat de pneus rechapés dans le cadre de la commande publique prévue par l'article 60 de la loi « Anti-gaspillage et économie circulaire » du 10 février 2020.

Les 79 contributions, qui ont soutenu le projet d'arrêté, ont porté sur les principaux points ci-dessous.

La sécurité des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers

Des contributions ont indiqué que les pneumatiques rechapés pour les véhicules légers étaient homologués selon les prescriptions UNECE n° 108 et 109 et présentaient les garanties de sécurité nécessaires. Elles ont indiqué que ces pneus rechapés répondaient aux mêmes exigences que les pneumatiques neufs.

Le soutien au développement de l'économie circulaire et les bénéfices environnementaux du rechapage

Des contributions ont indiqué que l'activité de rechapage respectait la hiérarchie des modes de traitement des déchets et corrigeait une anomalie de la filière REP pour les pneumatiques qui soutenait davantage le recyclage des déchets de pneus que la réutilisation.

Par ailleurs, ces contributions ont indiqué que le rechapage assurait la préservation de l'environnement (réduction de la consommation de matières premières jusqu'à 30%, économies d'eau, de métaux et de ressources fossiles, réduction des émissions de CO₂ sur le cycle de production) et permettait d'éviter l'exportation de déchets de pneumatiques vers des pays tiers.

La préservation de la souveraineté industrielle

Des contributions ont indiqué que ce projet d'arrêté permettrait de maintenir l'industrie du rechapage en France (de 130 à 150 emplois concernés), ce qui était de nature à préserver la souveraineté industrielle et le savoir-faire technique dans ce domaine.

Un faible impact financier pour les metteurs en marché de pneumatiques et les éco-organismes

Des contributions ont estimé que l'impact potentiel du montant du soutien financier prévu à hauteur de 6 euros par pneumatique rechapé sur le montant de l'éco-contribution était peu significatif (quelques centimes d'euros). Elles ont souligné le bas niveau du montant de la contribution nationale sur les pneumatiques neufs pour les voitures particulières (1,44€) par rapport à celui en vigueur dans d'autres pays européens (4,55€ en Belgique).

Une mesure favorable pour le pouvoir d'achat des consommateurs

Des contributions ont souligné les avantages économiques du projet d'arrêté pour le consommateur en soulignant que les pneus rechapés étaient de 30 à 50% moins chers que les pneus neufs. Elles ont indiqué que ces pneus constituaient une alternative à l'importation de pneus à prix bas en provenance d'Asie.

Par ailleurs, des contributions ont dénoncé le travail d'influence des éco-organismes de la filière REP pour les pneumatiques en indiquant que leur opposition au projet d'arrêté s'expliquait pour des raisons économiques.

Les 62 contributions qui n'ont pas soutenu le projet d'arrêté ont indiqué les principaux éléments suivants :

Une absence d'études et de concertation préalables

Des contributions ont indiqué que le projet d'arrêté n'avait pas fait l'objet d'études préalables pour en évaluer les impacts environnementaux, économiques et financiers, ainsi que l'absence de concertation de l'administration avec les représentants de la filière REP des pneumatiques.

Par ailleurs, ces contributions ont indiqué que la révision à la baisse, de 10% à 5%, de l'objectif de rechapage pour les pneumatiques des voitures particulières et camionnettes n'était pas justifiée et que le montant du soutien financier aux opérateurs de rechapage de 6 euros par pneumatique rechapé avait été fixé de manière arbitraire.

La contestation des bénéfices environnementaux des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers

Des contributions ont contesté le bilan environnemental des pneumatiques légers rechapés. Elles ont indiqué que ces pneumatiques présentaient une résistance au roulement sur route supérieure jusqu'à 25% par rapport aux pneus neufs et que, dans ces conditions, ils augmentaient la consommation de carburants des véhicules et les émissions de CO₂ y afférentes.

Ces contributions ont demandé la réalisation d'une étude sur le cycle de vie des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers sous l'égide de l'Ademe.

Par ailleurs, des contributions ont indiqué que ces pneumatiques rechapés n'étaient pas soumis à l'obligation d'étiquetage sur les performances de pneumatiques neufs et ont demandé la mise en place de règles dans ce domaine.

Un risque pour la sécurité

Des contributions ont mis en avant le risque pour la sécurité routière des pneumatiques rechapés des véhicules légers contrairement aux pneumatiques rechapés pour les poids lourds.

Elles ont fait part de la méfiance, voire de l'opposition, des professionnels de la réparation ou de l'entretien des véhicules à assurer le montage de ces pneus en remplacement de pneus usagés dans le cadre de leurs activités professionnelles.

Un risque de déséquilibre économique pour la filière REP

Des contributions ont indiqué que la mesure de soutien financier aux opérateurs de rechapage représenterait un coût élevé pour la filière REP des pneumatiques (environ 15,5 millions d'euros) qui se traduirait par une hausse significative du montant de la contribution (+ 20%), ce qui entrainerait une augmentation du prix de vente des pneumatiques sur le marché national et donc pénaliserait le pouvoir d'achat des ménages.

Par ailleurs, des contributions ont exprimé la crainte que cette disposition pèse sur la compétitivité de l'industrie nationale des pneumatiques et favorise l'importation de pneus à bas prix sur le territoire national.

Par ailleurs, des contributions ont indiqué que les budgets des éco-organismes étaient déjà approuvés pour 2026.

Une réserve sur la viabilité économique de l'activité de rechapage pour les véhicules légers

Des contributions ont indiqué que le marché des pneumatiques rechapés pour les véhicules légers était limité (1% part de marché) et ne pouvait pas être comparé à celui des pneumatiques rechapés pour les véhicules lourds. Elles ont indiqué que ce marché était structurellement déficitaire.

Autres points évoqués

Des contributions ont indiqué que le projet d'arrêté avait pour objectif d'aider un opérateur économique qui était en difficultés financières et son actionnaire, et que le montant du soutien financier prévu représenterait une aide d'Etat. Une contribution a souligné un risque de distorsion de concurrence entre les opérateurs économiques.

Des contributions ont indiqué qu'elles étaient contre la réduction de l'objectif de rechapage de 10% à 5%.

Des contributions ont indiqué que le projet d'arrêté soutiendrait l'activité des opérateurs de rechapage situés dans un pays tiers du fait qu'il prévoyait le versement d'un soutien financier aux opérateurs de rechapage situés dans un rayon de 1 500 kilomètre. Elles ont précisé que ce critère de proximité n'était pas cohérent avec l'objectif du projet d'arrêté visant à soutenir l'activité de rechapage en France.

Des contributions ont indiqué que la priorité était de lutter contre les opérateurs économiques qui ne contribuaient pas à la filière REP pour les pneumatiques plutôt que de prévoir une mesure qui augmenterait le montant de la contribution pour les producteurs de pneus qui remplissaient leurs obligations.

Des contributions ont dénoncé le fait que l'Etat fixait des objectifs, les moyens pour les atteindre et le montant du soutien financier pour le rechapage, ce qui remettait en cause le principe de la REP.

6 contributions ont concerné les sujets suivants :

- 1 contribution a porté sur la question de la collecte des déchets de pneumatiques pour l'ensilage.
- 1 contribution a porté sur la gestion du stock historique des déchets de pneumatiques.
- 1 contribution a demandé que le projet d'arrêté concerne le rechapage des pneumatiques pour les véhicules lourds.
- 1 contribution a indiqué que la baisse de l'objectif de rechapage était une régression de la protection de l'environnement.
- 1 contribution a indiqué qu'il convenait de favoriser l'écoconception des produits pour faciliter leur entretien, leur réparation et la gestion de leur fin de vie.
- 1 contribution a demandé l'affichage du montant de la contribution pour la prévention et la gestion des déchets de pneumatiques sur la facture, sur une ligne distincte du prix du pneumatique et de la prestation de montage.

C. Prise en compte des observations du public

A la suite des contributions qui ont été reçues dans le cadre de cette consultation, il a été principalement ajouté au projet d'arrêté les deux dispositions ci-dessous.

○ La possibilité pour les éco-organismes de proposer une révision du montant et des modalités d'attribution du soutien financier pour les opérations de rechapage des pneumatiques pour les véhicules légers dans un délai ne pouvant pas être inférieur à 18 mois à compter de l'application de ce soutien et après la réalisation d'un bilan sur la mise en œuvre de ce dispositif. La disposition prévoit également que ce bilan soit réalisé en lien avec l'Ademe et qu'il soit transmis ainsi que la proposition de révision du soutien financier aux ministres chargés de l'environnement et de l'économie.

Par ailleurs, la proposition prévoit que lorsqu'il y a plusieurs éco-organismes, ce bilan et cette proposition de révision du soutien financier puissent être réalisés conjointement sous l'égide de l'organisme coordonnateur agréé. A cet effet, le cahier des charges relatif aux organismes coordonnateurs a été modifié pour introduire ce point.

○ La possibilité pour les pneumatiques usagés collectés dans les collectivités territoriales d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon de bénéficier du soutien financier aux opérations de rechapage en prévoyant notamment que le critère

de proximité des 1 500 km puisse être déterminé à partir du territoire hexagonal pour ces pneumatiques.

Enfin, le projet d'arrêté a fait l'objet de modifications rédactionnelles de nature légistique.
