

POSTULAT François MARTHALER

Utilisation prioritaire des pneus rechapés pour les véhicules de l'Etat, premier tour de roue en direction du développement durable

Enjeu

On estime que l'Europe a accumulé dans ses décharges quelque 4 milliards de pneus usagés. A elle seule la Suisse en génère 60'000 tonnes par an. Cette quantité peut sembler peu de chose en regard des 3 millions de tonnes de déchets urbains que nous incinérons chaque année. Pourtant le problème est quantitativement aussi important que celui posé par les résidus de broyage automobile, pour l'incinération desquels les importateurs d'automobiles helvétiques (IGEA) s'appêtent à investir plus de 100 millions de francs.

Principes de gestion des déchets

En matière de gestion des déchets, on décline ordinairement les mesures à prendre selon la gradation suivante (analyse coût/bénéfice; du plus favorable au plus défavorable):

	Mesure	Exemple relatif aux pneus usagés
1.	Prévention	Amélioration de la durée de vie du produit, entretien, maintenance, etc.
2.	Réemploi	Tri des pneus encore utilisables tels quels ou après rechapage
3.	Réutilisation	Protection des coques de bateaux
4.	Recycling	Dépolymérisation du caoutchouc en vue de sa revulcanisation dans des produits du même type
5.	Downcycling	Utilisation de granulats pour la construction routière ou la fabrication d'objets autres que les pneumatiques
6.	Valorisation thermique	Incinération en cimenterie
7.	Incineration	Dans une usine d'incinération des ordures ménagères sans récupération d'énergie
8.	Mise en décharge	Interdite pour les pneus depuis le 01.01.2000

Jusqu'ici, l'Etat ne s'est préoccupé que des niveaux d'intervention 6 à 8. Dans le cadre de sa politique de développement durable, le Conseil d'Etat a mis en bonne place une stratégie d'achats publics écologiques. Le canton dispose donc des moyens de donner dès à présent sa préférence aux pneus rechapés et d'agir ainsi plus en amont, aux niveaux 1 et 2.

Parler de pneu " usé " pour désigner un produit qui n'a perdu que 15% de sa matière est abusif. La carcasse d'un pneumatique concentre l'essentiel de la technicité du pneu et cette valeur doit être préservée par le rechapage qui consiste à vulcaniser sur le pneu une bande de roulement neuve et un profil éprouvé.

Qualités des pneus rechapés

Contrairement à une idée reçue et universellement colportée, les pneus rechapés sont aussi sûrs, durables et performants que les pneus neufs. Il sont en revanche 20 à 30% meilleur marché! C'est ce que confirme une récente étude menée par le canton de Zurich en collaboration avec l'aéroport de Kloten.

On peut rappeler à ce propos que les jets civils et même militaires atterrissent sur des pneus rechapés jusqu'à 10 fois! Notons encore que les pneus rechapés de qualité sont contrôlés et labellisés par l'institut allemand RAL après avoir subi les mêmes tests que les pneus neufs. C'est ainsi que certains pneumatiques sont garantis jusqu'à 240 km/h.

Pneus rechapés contre pneus bon marché

L'arrivée massive sur le marché européen de pneus bas de gamme en provenance des pays de l'Est et d'Asie a induit un dramatique recul du pneu rechapé depuis 1996. La Suisse n'échappe pas à cette dramatique évolution qui a déjà mis " sur la paille " trois entreprises de rechapage dans notre pays (?). Il convient de relever que ces pneus bon marché s'avèrent le plus souvent impropres au rechapage du fait de la qualité médiocre de leurs carcasses...

Il est donc grand temps d'inverser cette évolution. L'Etat a donc un rôle de promoteur à jouer.

Situation de l'administration cantonale vaudoise (ACI)

L'Etat de Vaud n'achète pas pour l'instant de pneus rechapés. La grande majorité des voitures de l'ACI est entretenue par le garage de la police cantonale (400 de ses 550 véhicules). Sur ces 400 véhicules, 160 sont utilisés par la gendarmerie et 40 par la police de sûreté. Ces 200 véhicules impliquent l'achat de pneus pour 60-70'000.- francs par an. Ces voitures parcourant en moyenne 100'000 km par année, on peut estimer que les 200 autres n'exigent l'achat de pneus que pour 20'000.- francs. Restent les pneus montés sur les 150 véhicules entretenus dans des garages privés, soit 15'000.- francs environ. Au total, l'Etat de Vaud achète des pneus pour environ 100'000.- francs par an et l'économie qui résulterait de l'utilisation exclusive de pneus rechapés peut être évaluée à 25'000.- francs.

Conclusions

Aucun obstacle technique ne s'opposant à l'utilisation exclusive de pneus rechapés pour les véhicules de l'ACI et compte tenu de l'économie qui pourrait en découler, le Conseil d'Etat ne pourrait-il promulguer une recommandation impérative aux services concernés dans ce sens-là?

Le cas échéant, cette information ne serait-elle pas de nature à figurer en bonne place dans le rapport environnemental que le canton s'est engagé à publier régulièrement de même que dans le bilan relatif à la politique de développement durable?

Sachant que les principales réticences des consommateurs et des garagistes à l'égard des pneus rechapés concerne leurs garanties de sécurité, n'y aurait-il pas lieu de faire une publicité particulière autour du fait que les véhicules rapides de la gendarmerie seraient équipés de pneus rechapés? Une telle politique démonstrative ne manquerait pas d'ébranler quelques convictions bien ancrées et serait de nature à ce que ce produit éprouvé s'impose à une plus grande masse d'utilisateurs.

Le développement durable repose sur trois piliers: écologique, économique et social. Comme le démontre les études les plus sérieuses, le rechapage à la mesure écologiquement la plus efficace (bien qu'elle doive naturellement s'accompagner d'autres mesures pour l'élimination des produits en fin de vie). Les économies que permet l'utilisation de pneus rechapés libèrent des ressources pour couvrir d'autres besoins, tout en favorisant un développement économique local (11 rechapteurs en Suisse, mais aucune manufacture de pneus neufs). Enfin, le secteur de la récupération des pneus usagés et de leur rechapage offre une large palette d'emplois allant du ramassage, au tri, au rechapage et à la

commercialisation, sans oublier la recherche appliquée, et cela de manière aussi bien répartie selon les régions que le sont les pneus eux-mêmes.

Persuadé que l'administration n'a pas attendu le présent postulat pour se pencher sur cette question, le soussigné estime que le Conseil d'Etat pourra lui répondre dans un délai raisonnable. Ce postulat peut être renvoyé directement au Conseil d'Etat pour étude et rapport, mais le postulant se ferait un plaisir d'en débattre au préalable avec une commission ad hoc.

(signé) François Marthaler

Prilly, le 22 février 2000