



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>103021</b>	<b>De M. Xavier Breton ( Les Républicains - Ain )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie et finances</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Économie</b>
<b>Rubrique &gt; déchets, pollution et nuisances</b>	<b>Tête d'analyse &gt; pneumatiques</b>	<b>Analyse &gt; rechapage. réglementation.</b>
Question publiée au JO le : <b>28/02/2017</b> Date de changement d'attribution : <b>18/05/2017</b> Question retirée le : <b>20/06/2017</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Xavier Breton appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le soutien apporté à la filière rechapage qui soutient l'emploi de plus de quatre mille personnes en France. Technique industrielle principalement utilisée pour les véhicules poids lourds ainsi que dans les domaines agricole, de l'aviation et du génie civil, le rechapage consiste à remplacer la bande de roulement d'un pneumatique pour en prolonger la durée de vie. Le rechapage présente ainsi des vertus économiques et écologiques. Il semblerait, en effet, qu'un pneumatique rechapé permette de réaliser une économie de 35 % de matières premières par rapport à un pneumatique neuf. Dual, le marché européen du rechapage voit coexister un modèle aujourd'hui dominant quoique déclinant - celui des pneumatiques premium rechapables, principalement produits et distribués par des entreprises européennes - et un modèle dynamique dont l'importance progresse rapidement ; celui des pneumatiques à bas coûts et non rechapables (dits « mono-vie »), largement dominé par les entreprises asiatiques. Sous les effets conjugués de la crise économique et de la concurrence parfois agressive des exportateurs étrangers, la filière du rechapage connaît, notamment depuis 2013, d'importantes difficultés. Ainsi observe-t-on que les entreprises spécialisées perdent progressivement et de plus en plus rapidement des parts de marché en Europe ; ce qui les conduit, dans les situations les plus critiques, à fermer des sites industriels et fragiliser des bassins d'emplois importants. La France, l'Italie et l'Espagne en ont fait la douloureuse expérience. Dans un contexte où l'économie circulaire est au cœur des priorités politiques nationales comme européennes, la fragilisation de la filière est particulièrement préoccupante et nécessite une mobilisation des autorités publiques afin de protéger les intérêts stratégiques d'un secteur menacé. Il convient ainsi d'améliorer le respect du cadre légal et réglementaire existant. Si la fabrication, l'importation et la mise sur le marché européen des pneumatiques sont soumises, conformément au règlement « Reach » de la Commission européenne, à des normes techniques précises et contraignantes, certains produits importés par l'Union européenne ne respectent pas ces règles. Les distorsions de concurrence qui en résultent rendent ainsi la surveillance et le contrôle indispensables, qu'il s'agisse des contrôles effectués, dans le cadre des missions qui lui incombent, par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) ou de la surveillance opérée, au niveau européen, par les groupes de coopération administrative (ADCO). Préconisé à plusieurs reprises dans différents travaux parlementaires (du rapport de Mme Pascale Boistard, en décembre 2013 dans le cadre de la commission d'enquête relative aux « causes du projet de fermeture de l'usine Goodyear d'Amiens-Nord et à ses conséquences économiques, sociales et environnementales » au rapport de Mme Delphine Batho, en octobre dernier, dans le cadre de la mission d'information sur l'offre automobile française), le renforcement des contrôles sur le marché des pneumatiques doit devenir une priorité. Dans ce contexte, il lui demande à quelle échéance le Gouvernement compte prendre les mesures requises pour que les contrôles réalisés sur le marché du pneumatique soient efficaces.

