



# ACCORD VOLONTAIRE DE LA FILIÈRE PNEUMATIQUE

pour une économie circulaire et la  
réduction des impacts environnementaux

Juillet 2019



 **Mobivia**

 **ALIAPUR**



  
**CCFA**

 **RFIP**

ASSOCIATION FRANÇAISE  
DES IMPORTATEURS DE PNEUMATIQUES

 **ESIAM**  
COMITÉ EUROPÉEN INTERNATIONAL DE PNEUMATIQUES ET DE RÉPARATION



## A. INTRODUCTION : LES SPÉCIFICITÉS DE LA FILIÈRE PNEUMATIQUES USAGÉS

---

En comparaison aux autres filières REP et éco-organismes, plusieurs grands marqueurs identifiants celle en charge des pneumatiques usagés sont à relever :

### **Une filière unique et volontaire :**

Créée en 2003 à l'initiative des principaux manufacturiers pour ALIAPUR, de celle de partenaires économiques (Veolia, Alpha Recyclage) pour FRP et MOBIVIA, la filière s'est structurée de façon volontaire, sous le seul encadrement d'un texte réglementaire (décret de décembre 2002, actualisation en août 2015).

Ce dynamisme exemplaire parmi l'ensemble des filières REP est la conséquence directe de l'engagement des acteurs économiques qui gèrent cette filière. Cette implication s'illustre au travers de la démarche positive de concertation et d'évolution impulsée par les acteurs eux-mêmes, via la signature d'accords de collaboration et la mise en place d'instances de concertation telle que la signature d'un accord inter acteurs en février 2014 représentant 15 partenaires professionnels, à la fois opérateurs et syndicats (CORP).

De même, les acteurs métropolitains de la filière se sont engagés dans un soutien opérationnel et technique auprès des acteurs ultramarins (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyane, Mayotte) afin de contribuer à l'optimisation de leurs conditions et leurs performances de recyclage sur ces territoires.

Cette situation est suffisamment rare pour être soulignée - et encouragée.

### **Une filière exemplaire :**

Depuis 14 ans, la filière fonctionne de façon optimale et présente un excellent bilan d'activité. Elle est la seule filière à Responsabilité Élargie des Producteurs (REP) qui réalise 100% des objectifs qui lui sont fixés : collecte de 100% des volumes mis sur le marché, tri et valorisation de près de 430 000 tonnes de pneumatiques annuellement, 100% des objectifs atteints en matière de collecte, de tri et de valorisation des PNR.

Pour la filière des pneumatiques, le volontarisme illustre par de nombreux aspects l'implication environnementale des metteurs sur le marché pour continuellement faire progresser la filière.

Tous les rapports parlementaires (Assemblée nationale 2013, Sénat 2013, ADEME 2012 et ADEME – et le ministère de la Transition écologique et solidaire, Rapport Public de la Cour des Comptes 2015) ont souligné l'excellence dans la réalisation des objectifs prescrits à la filière tant en quantité (100% des volumes mis sur le marché collectés et triés) que sur les investissements en R&D pour diversifier les voies de valorisation.

### **Une filière pour les professionnels :**

- Elle est la seule filière B-to-B, c'est-à-dire : aucun lien avec l'utilisateur (intermédiation des distributeurs) et le lien avec les collectivités locales est quasi inexistant (sauf pour environ 10 000 tonnes, soit moins de 3% du gisement annuel).



- Elle est la seule filière dont le financement, depuis sa création, a été assuré sans aucune participation publique, basé uniquement sur le principe de l'éco-contribution.
- Elle est la seule filière à s'être engagée dans la professionnalisation des entreprises de traitement des pneumatiques usagés avec la certification de services, la création d'un certificat de qualification professionnelle des opérateurs de tri. Ces avancées ont généré la création nette de près de 400 emplois à temps plein et en CDI, ainsi que la pérennisation de près de 1000 emplois locaux.

### Une filière responsable :

- Il paraît significatif de rappeler l'implication de la filière dans la résorption des stocks dits historiques (ou stocks « sauvages »), notamment à travers la structure RECYVALOR (<http://www.recyvalor.fr/>), qui a fédéré l'ensemble des acteurs de la profession sur la base d'un accord-cadre signé par chacun en 2007 à titre strictement volontaire sur la base d'un inventaire réalisé par l'Association Robin des Bois, dont la mission s'est achevée fin 2017 avec un bilan exemplaire de 7 millions de pneus enlevés, soit 55 000 tonnes valorisées pour 61 stocks historiques recensés.
- L'exemplarité de la filière des pneumatiques usagés française est mondialement reconnue, elle fait des émules à l'international : Espagne, Italie, Roumanie, Afrique du Sud, Brésil, Chili, Russie...
- Il convient également de souligner l'investissement conséquent en matière de Recherche et Développement qu'a réalisé la filière depuis 13 ans, faisant émerger de nombreuses nouvelles voies de valorisation.
- Enfin, la démarche conduite au niveau européen de sortie du statut de déchet des pneumatiques usagés, soutenue par la France, constitue un aboutissement des travaux menés par la filière, elle montre l'intérêt de poursuivre ceux-ci dans une dimension européenne et la nécessité de transposer le déchet de pneumatiques en matière première secondaire permettant de nouvelles applications pour de nouveaux usages en substitution d'énergie fossile (prévention sanitaire anti larvaires, vapo-thermolyse...).



## **B. PROJET D'ENGAGEMENTS DES ACTEURS MAJEURS DE LA FILIERE DANS LE CADRE D'UN ACCORD VOLONTAIRE**

---

Dans ce contexte, au cours de la seconde quinzaine de septembre 2018, les acteurs de la filière pneumatique (organismes collectifs et individuels, metteurs sur le marché...) ont été sollicités par le ministère en vue d'une alternative souple à la procédure d'agrément telle que prévue dans le décret 2015-1003 du 18 Août 2015 au travers d'engagements sur des thématiques complémentaires à ce que la filière réalise déjà.

Cette proposition a retenu l'attention des principaux metteurs sur le marché qui représentent plus de 90 % des volumes annuellement collectés.

**C'est pourquoi la filière des pneumatiques usagés propose cet accord volontaire visant à constituer une formule souple de l'agrément prévu dans les textes, adaptée aux spécificités de la filière. Cet accord volontaire permettra en effet de consolider la filière et ses acquis remarquables obtenus depuis plus de 15 ans ainsi que de développer de nouvelles dynamiques. Il respecte également les dispositions de la directive cadre déchets à horizon du 5 janvier 2023, comme évoqué avec la DGPR. Cet accord s'étend jusqu'en 2025, hors mise sous agrément et pourra être renouvelé pour une durée à définir.**

### **1 - INITIER LE TRAITEMENT D'ENVERGURE DU TRAITEMENT DES PNEUS D'ENSILAGE : LA FILIERE PNEUMATIQUE PROPOSE L'OPERATION « ENSIVALOR »**

Les pneus d'ensilage (en quasi-totalité des pneus de véhicules de tourisme) représentent la technique à ce jour la plus répandue chez les éleveurs bovins pour le lestage des bâches qui protègent le fourrage.

Jusqu'en septembre 2015, cette pratique était considérée par la réglementation française comme une solution de valorisation des pneus usagés. Depuis le 1er octobre 2015, la réglementation française relative à la gestion des déchets de pneumatiques a évolué et vient tarir la source d'approvisionnement des exploitants agricoles en pneus usagés.

Ces derniers vont ainsi être encouragés à se tourner vers des techniques alternatives et à se débarrasser progressivement de leurs stocks et à utiliser l'une des techniques alternatives proposées dans un guide élaboré par l'ADEME et de nombreux partenaires du monde agricole.

Dans une évaluation de 2006, l'ADEME estimait le nombre de pneus utilisés pour l'ensilage à 800 000 tonnes. Qu'en est-il de ce chiffre 12 ans plus tard ? Nul ne le sait. L'arrêt d'activités d'exploitations, des opérations menées chaque année sous l'égide des chambres d'agriculture, des initiatives individuelles méconnues, tout porte à croire que ce chiffre a évolué, vraisemblablement à la baisse, mais à l'évidence, une mise à jour de cette estimation s'impose.



Quoi qu'il en soit, alors que la collecte de pneus usagés annuelle est de l'ordre de 450 000 tonnes, collecter et valoriser les pneus d'ensilage s'avère un chantier colossal.

Colossal au plan financier (traiter 800 000 tonnes coûterait entre 120 et 160 millions d'euros) mais plus encore au plan technique. En effet, les organismes que nous sommes savent combien il est difficile de trouver, en bout de chaîne, des voies de valorisation pour ce produit bien spécifique qu'est le pneu. Les marchés français et européens sont saturés, on collecte dans toute l'Europe plus de pneus que le continent n'est capable d'en recycler. Les exportations, parfois très lointaines sont déjà indispensables aujourd'hui pour valoriser les volumes annuels hors ensilage.

S'agissant des pneus d'ensilage, exposés aux UV et aux intempéries depuis des décennies, la contrainte est encore plus grande puisque seule la valorisation énergétique peut être envisagée.

***ENGAGEMENT N°1 : Bien que les pneumatiques d'ensilage, ayant déjà fait l'objet d'une valorisation par le passé, soient hors du champ d'application de la filière REP pneumatiques, les principaux metteurs sur le marché sont prêts à s'engager pour collecter et valoriser jusqu'à 15 000 tonnes chaque année, soit l'équivalent de 2 300 000 pneumatiques.***

Les principaux metteurs sur le marché proposent le mode de fonctionnement suivant :

L'opération « ENSIVALOR » est réservée en priorité aux exploitants qui cessent leur activité afin d'éviter que le stock de pneus d'ensilage ne se transforme en stock orphelin puis aux agriculteurs qui s'engagent à remplacer ces pneus par l'une des techniques validées dans le guide de l'Ademe avec renoncement définitif à l'usage de pneumatiques pour l'ensilage au sein de leur exploitation.

Le décret du 18 août 2015 autorisant des collecteurs non agréés à collecter et traiter des pneus d'ensilage devra être modifié en imposant la collecte par des collecteurs dûment agréés, au plus tard lors du démarrage du présent dispositif.

Organisé selon un statut associatif, ENSIVALOR regroupera les principaux metteurs sur le marché français (manufacturiers, constructeurs automobiles, importateurs et distributeurs de pneumatiques) qui financeront à hauteur de 50 % des opérations selon un principe de guichet.

1. Les acteurs du monde agricole pourront soumettre à l'association des projets d'évacuation de pneus d'ensilage. Ces opérations pourront concerner aussi bien une exploitation unique que l'ensemble d'un territoire.
2. Ces projets attesteront d'un financement à hauteur de 50 % des coûts (sur une base de 150 euros la tonne, soit 75 euros).
3. En cas d'éligibilité, ENSIVALOR apportera le solde du financement

Les membres de l'association ENSIVALOR s'engagent par ailleurs à mettre à disposition de ces opérations, de façon bénévole, leurs ressources opérationnelles pour organiser collecte, transformation et valorisation de ces 15 000 tonnes.



Les agriculteurs concernés par une opération ENSIVALOR devront s'engager à participer à la phase de collecte et notamment en facilitant le regroupement de leurs pneus sur un site dédié avec leurs moyens professionnels.

En année 1, une partie des fonds sera dédiée à la mise à jour de l'estimation du stock auprès des 90 000 exploitations en activité en France (source INSEE 2010). Il est à noter qu'une estimation de ce type est en cours de réalisation en Mayenne. Sa méthodologie sera intéressante à observer.

Enfin, il est important de rappeler que l'association ENSIVALOR n'aura pas vocation à se substituer aux actions des pouvoirs publics concernant les sites pour lesquels la responsabilité du dernier détenteur peut et doit être engagée. L'action porte en effet sur les pneus d'ensilage et non pas sur des sites pour lesquels la responsabilité du dernier détenteur, aujourd'hui clairement identifié, serait engagée.

## **2 – DES BUDGETS DE R&D VOLONTARISTES**

Les trois organismes ALIAPUR, FRP et MOBIVIA consacrent chaque année plus d'un million d'euros à des actions de R&D dont l'objectif est de consolider et faire éclore de nouvelles voies de valorisation, en priorité matière, pour traiter les tonnages collectés.

Cette R&D se doit d'être pragmatique et axée vers des résultats à court/moyen terme. La recherche plus fondamentale est logée au sein des services des manufacturiers qui travaillent, avec des budgets très importants à des sujets de plus long terme comme :

### Pour les manufacturiers :

- La dévulcanisation du caoutchouc, préalable absolu à la réincorporation massive de pneu usagé dans du pneu neuf.
- L'augmentation de la longévité du pneumatique afin de produire moins de déchets
- L'utilisation de matières bio-sourcées (biomasse, bois, pissenlit, mousse végétale...) dans la fabrication du pneu, voire un pneu « du futur » fabriqué à 100 % avec des produits recyclés (<https://www.michelin.com/fre/presse/Presse-et-actualites/actualite-michelin/Innovation/Concept-Vision-MICHELIN>).
- La diminution de la résistance au roulement afin de diminuer la consommation de carburant des véhicules et par là-même leurs émissions de polluants.
- La rechapabilité des carcasses de pneus poids-lourds en vue d'améliorer la longévité de ces carcasses dans leur première vie et ainsi diminuer la consommation de matières premières. Technique constituant un exemple probant d'économie circulaire.

Les budgets annuels de R&D de chacun des principaux manufacturiers actifs sur le marché français sont compris entre 500 millions et 1 milliard d'euros.

### Pour les opérateurs :

Depuis 2014, plus de 12 millions d'euros ont été investis en R&D sur un projet de vapothermolyse.



La R&D des organismes de la filière pneu est donc dirigée vers des actions pouvant faciliter ou déboucher sur la création ou le développement d'une voie de valorisation inexistante ou peu utilisée en France à ce jour. Ainsi, la présence d'un industriel comme partenaire de tout projet R&D est-elle, par exemple, exigée par Aliapur pour engager une opération de recherche.

Avant de financer des projets R&D, il faut donc les susciter, c'est là la principale difficulté. La démarche #OPENWASTE inaugurée en 2017 participe de cette logique. Un partenariat avec des acteurs publics pourrait être de nature à accélérer les projets potentiels. Pour cela :

### **ENGAGEMENT N°2 : La filière s'engage à doubler le budget disponible de R&D.**

- Un appel à projets, de type AMI pourrait être lancé en partenariat avec l'ADEME.  
<https://ile-de-france.ademe.fr/appels-projets>
- Aliapur ouvrira sa démarche #OPENWASTE aux organismes qui souhaitent s'y associer afin de la faire évoluer vers une démarche de filière : <http://openwaste.io/>
- Les propositions d'actions seront étudiées, évaluées et hiérarchisées par un comité scientifique de filière.
- Les actions retenues seront engagées par un ou plusieurs organismes de la filière qui y voient un intérêt en fonction de leur savoir-faire, de leur stratégie...
- Pour composer le comité scientifique, outre des représentants des organismes de collecte, nous pourrions solliciter notamment l'ADEME, des scientifiques en tant que membres permanents ou invités (pour évaluer un projet particulier), un représentant de la R&D des manufacturiers, un spécialiste du marketing capable d'avoir un regard sur la viabilité d'une innovation.
- La filière organisera un état des lieux annuel des débouchés existants et de l'avancement de l'émergence de nouvelles voies de valorisation.

### **3 – MODULER L'ECO-CONTRIBUTION NOTAMMENT SUR LE CRITERE DE LA DURABILITÉ DES PRODUITS**

Les grilles d'éco-contribution des organismes FRP et ALIAPUR sont déjà éco-modulées puisque chaque catégorie de pneu fait l'objet d'une contribution d'un montant adapté à son poids et à la difficulté de valorisation.

Au-delà de cette éco-modulation existante mais certes peu communiquée à d'autres publics que les metteurs sur le marché, le ministère de la Transition écologique et solidaire nous a sollicités pour introduire la notion de durabilité dans les critères de modulation.

Répondre à cette demande nécessite de bien comprendre le subtil équilibre que représente la fabrication d'un pneumatique. En effet, organe de sécurité essentiel, le pneumatique doit répondre à des caractéristiques évidentes telles que la tenue de route (le « grip ») ou encore la distance de freinage, notamment sur sol mouillé.

En même temps, on demande de plus en plus à ce produit d'avoir des vertus en termes : de consommation (et donc d'émissions de CO2), de bruit de roulement (pour les riverains mais aussi pour les occupants et tout particulièrement dans les véhicules à traction électrique).



La durabilité, si elle est recherchée par tous les manufacturiers premium (le prix payé par le consommateur sera d'autant plus acceptable que ledit produit lui permettra de réaliser de nombreux kilomètres), peut entrer en conflit avec d'autres critères essentiels à l'efficacité du pneu. Ainsi, un pneu à la gomme « dure » pourra avoir une durée de vie plus longue qu'un pneu à la gomme « tendre » (on le voit bien en compétition automobile) mais cela se fera potentiellement au détriment de sa sécurité (tenue de route longitudinale ou latérale). Les manufacturiers sont donc en permanence à la recherche du meilleur équilibre entre les différentes performances.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2012, l'étiquetage des pneumatiques est devenu obligatoire en Europe conformément au règlement CE no 1222/20091. Il rend obligatoire l'étiquetage de tous les pneumatiques vendus dans l'Union européenne et équipant les véhicules de tourisme et les poids lourds.

Les objectifs de l'étiquetage sont :

- apporter une meilleure information auprès des consommateurs lors de l'achat de pneus.
- participer à la réduction des impacts sur l'environnement
- améliorer la sécurité routière en Europe.

A ces fins, trois critères ont été introduits :

#### Efficacité énergétique :

L'efficacité énergétique est le premier critère que l'on peut lire sur l'étiquette. Le pneu est responsable de plus de 20 % de la consommation en carburant. C'est la résistance au roulement de ce dernier qui augmente la consommation d'énergie. Apparaissant en haut à gauche, l'étiquette classe les pneus de A (ayant la plus faible résistance au roulement) à G.

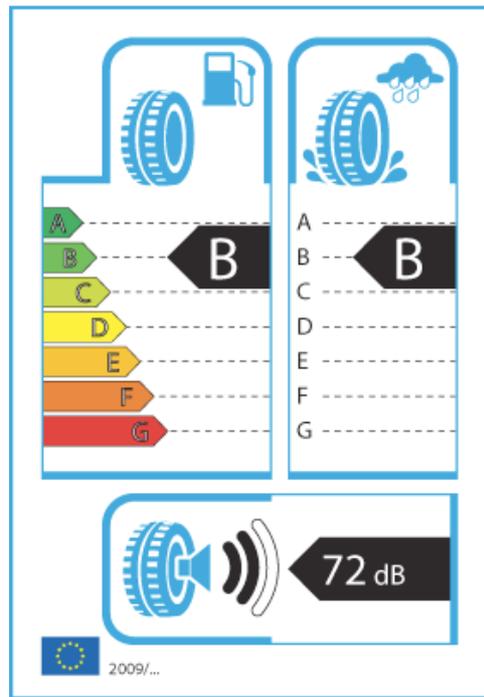
#### Freinage sur sol mouillé :

Ce critère classe les pneus selon leur distance de freinage sur sol mouillé. Les pneus sont classés de A à G. À titre d'exemple, une automobile lancée à 80 km/h équipée de pneus notés A freinera 18 mètres plus court sur sol mouillé qu'un pneu noté F.

#### Bruit de roulement extérieur :

Il s'agit de la mesure en décibels du bruit extérieur provoqué par le roulement du pneu. Les pneus émettant du bruit jusqu'à 68 dB sont considérés comme les plus silencieux tandis que ceux dépassant 74 dB sont considérés comme très bruyants.

Un an après son lancement, 36 % des consommateurs disent avoir prêté attention à ce label au moment de l'achat de pneumatiques selon une étude menée par le comparateur Rezulteo en partenariat avec IPSOS.



**ENGAGEMENT N°3 : les manufacturiers metteurs sur le marché en France s'engagent à initier une réflexion visant à l'ajout d'un quatrième pilier à l'étiquetage basé sur la durabilité.**

Seul un critère très normé permettra de mettre en place cette éco-modulation de manière fiable avec l'adhésion de l'ensemble des grands metteurs sur le marché. Toute éco-modulation qui serait basée sur des critères en partie subjectifs serait une porte ouverte à la fraude aux déclarations (et les organismes sont très inquiets sur ce risque) ou ne pourrait faire l'unanimité entre les grands acteurs mondiaux du pneumatique qui y verraient un risque de distorsion de concurrence.

L'idée consiste à proposer des seuils par classe de performance kilométrique sur le modèle décrit ci-dessus ou de mettre en place un barème sur le modèle du référentiel Nutri-Score (qui évalue de A à E la valeur nutritionnelle d'un produit)

Pour engager ces travaux ambitieux qui placeront la France dans un rôle de leader européen, la marche à suivre est la suivante :

- La filière saisira le SNCP (syndicat national des caoutchoucs et des polymères) qui devra porter le sujet.
- Le SNCP sera l'interlocuteur de la commission technique de l'ETRMA ( European Tyres and Rubber Manufacturer's Association) qui enclenchera des travaux pour définir la méthodologie à mettre en place (protocole de mesure) avec les organismes habituels en charge de la normalisation des pneumatiques (TNPf et ETRTO).

A l'issue de ce travail, les trois organismes pourront traduire ce critère en une éco-modulation de leur barème d'éco-contribution.



#### ***ENGAGEMENT N°4 : Reprise sans frais de l'ensemble des déchets de pneus: conditions / modalités de reprise***

En complément de la charte de reprise des pneumatiques usagés en déchetterie, Aliapur et FRP s'engagent à ouvrir une réflexion avec les associations de collectivités locales afin de définir des modalités de traitement pour certains pneus qui posent aujourd'hui problème à la collecte.

Sous l'égide du Cercle National du Recyclage et d'AMF (Association des Maires de France), un groupe de travail très opérationnel a d'ores et déjà été décidé afin de traiter du cas des pneus jantés.

#### ***ENGAGEMENT N°5 : Appliquer la solidarité pour la gestion des déchets de pneus en Outre-mer en articulation avec les associations locales***

A l'inverse des autres filières REP en charge de la gestion des déchets, la filière pneumatiques usagés présente l'originalité d'avoir des acteurs locaux sur les différents départements d'Outre-Mer : Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion.

L'arrêté du 15 décembre 2015 relatif aux objectifs assignés aux éco-organismes prévus à l'article L. 541-10-8 du code de l'environnement, préconise qu'un accompagnement opérationnel et technique soit mis en œuvre par les éco-organismes métropolitains vers leurs équivalents ultramarins.

Les organismes de la filière s'engagent à adhérer aux différentes plateformes interfilières agissant dans les DOM TOM afin de renforcer leur soutien et leur accompagnement auprès des organisations en place sur ces territoires.

Ce principe de soutien et de solidarité opérationnel actif s'est déjà concrétisé par la multiplicité des échanges : conférences téléphoniques rassemblant tous les acteurs, charte de partenariat proposée pour structurer ce mode collaboratif, déplacements réguliers des acteurs métropolitains dans les DROM, propositions de solutions techniques....

Quelques exemples de réalisations concrètes :

L'accompagnement dans l'acquisition de presses à balles permettant d'optimiser les volumes de pneus et de réduire le coût de la logistique maritime pour « rapatrier » sur l'île principale (cas de la Guadeloupe)

Accompagnement de l'organisme ARDAG en Guyane pour l'établissement d'un plan d'actions (identification d'un partenaire, choix des méthodes, matériels) en vue d'identifier une solution de traitement moins chère et plus efficace.

Accompagnement (mise en place, formation, processus, organisation) de la Nouvelle Calédonie (2014-2015) pour la mise en place d'une filière traitement à Nouméa, en lien avec l'organisme TRECOCODEC.

Une étroite collaboration avec les organismes de La Réunion – AVPUR – de la Guadeloupe – TDA – afin de leur faire profiter de voies de valorisation matière et énergétique pour leurs propres tonnages.



Le logiciel de suivi et de traçabilité ALIABASE a été gracieusement mis à disposition de l'organisme réunionnais.

L'initiative de porter une action d'élimination des potentiels stocks orphelins a été engagée au printemps 2018. Elle n'a cependant pu aboutir, faute de gisements conséquents recensés.

### **C. EN SOUTIEN À CES 5 ENGAGEMENTS, LES ENGAGEMENTS DES POUVOIRS PUBLICS**

---

1. Augmenter les opérations de lutte contre les fraudeurs à tous les niveaux de la filière : fraude à la déclaration, collecte illégale... en collaboration avec les organismes qui sont capables d'identifier ces acteurs frauduleux.
2. Traiter la situation des sites de vente en ligne installés à l'étranger bien qu'ils ne puissent être assimilés à des acteurs illégaux.
3. Faciliter les procédures administratives pour réaliser des expérimentations de valorisation sur des ICPE « Tests ».

### **D. MISE EN PLACE OPÉRATIONNELLE**

---

1. Création des statuts de l'association ENSIVALOR avant fin 2019, l'association sera chargée de mettre en œuvre les termes de l'engagement N°1 de cet accord.

2. Constitution d'un Comité de Pilotage visant à suivre l'avancement de cet Accord Volontaire

Pour composer ce comité de Pilotage les metteurs sur le marché solliciteront :

- Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
- Le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
- L'ADEME
- Les Associations représentant les Collectivités locales.
- Les ONG participantes
- Divers représentants du monde agricole.



## **ANNEXE : DÉSIGNATIONS**

---

**AFIP** : Association Française des Importateurs de Pneumatiques

**CSIAM** : Chambre Syndicale des Importateurs Automobiles et Motocycles

**CCFA** : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

**MICHELIN, GOODYEAR, CONTINENTAL, PIRELLI, BRIDGESTONE** représentés par ALIAPUR

**MOBIVIA** : Organisme individuel

**ALIAPUR** : Organisme collectif

**FRP** : France Recyclage Pneumatiques - organisme collectif

