

Guide pratique relatif aux critères à vérifier dans le cadre de la qualification d'un pneumatique en tant que produit d'occasion

Ce guide est destiné à servir d'appui dans le cadre de la qualification des pneumatiques en tant que déchets ou produits d'occasion

1- Critères physiques : la garantie de l'examen rigoureux des pneumatiques

Au préalable il est rappelé que quelle que soit la destination d'un chargement, l'usure et l'état des pneumatiques doivent respecter les dispositions réglementaires du code de la route.

A ce titre, le premier critère à vérifier concerne les défauts des pneumatiques. L'ensemble des aspects suivants aura été vérifié par des opérateurs qualifiés de la filière pneumatique. Ces derniers travaillant nécessairement dans le cadre d'un réseau de collecteurs agréés sous contrat avec l'un des éco-organismes français.

La présence de l'un des défauts illustrés ci-après ne permettra pas de qualifier un pneumatique en tant que pneumatique d'occasion.

1.1 Présence de déformation ou de coupure profonde



1.2 Présence de corps étranger



1.3 Présence de hernie



Présence d'une hernie sur le flanc avec rupture par cisaillement des fils textiles de la nappe carcasse (visible de l'intérieur).

1.4 Usure irrégulière (exemple : méplat endommageant l'extrémité de la ceinture)



Usure prononcée sur une zone localisée

1-5 Tringle cassée, apparente ou déformée



1.6 Talon abimé (nappes visibles détériorées)



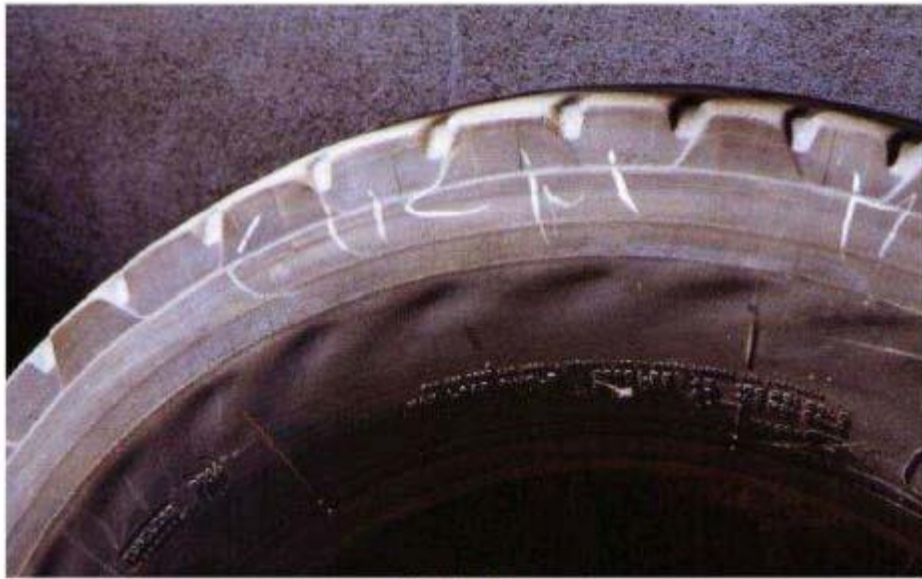
Blessure de la pointe de gomme ou du talon par levier ou machine à monter.

1.7 Marques de vétusté (gommages craquelés)

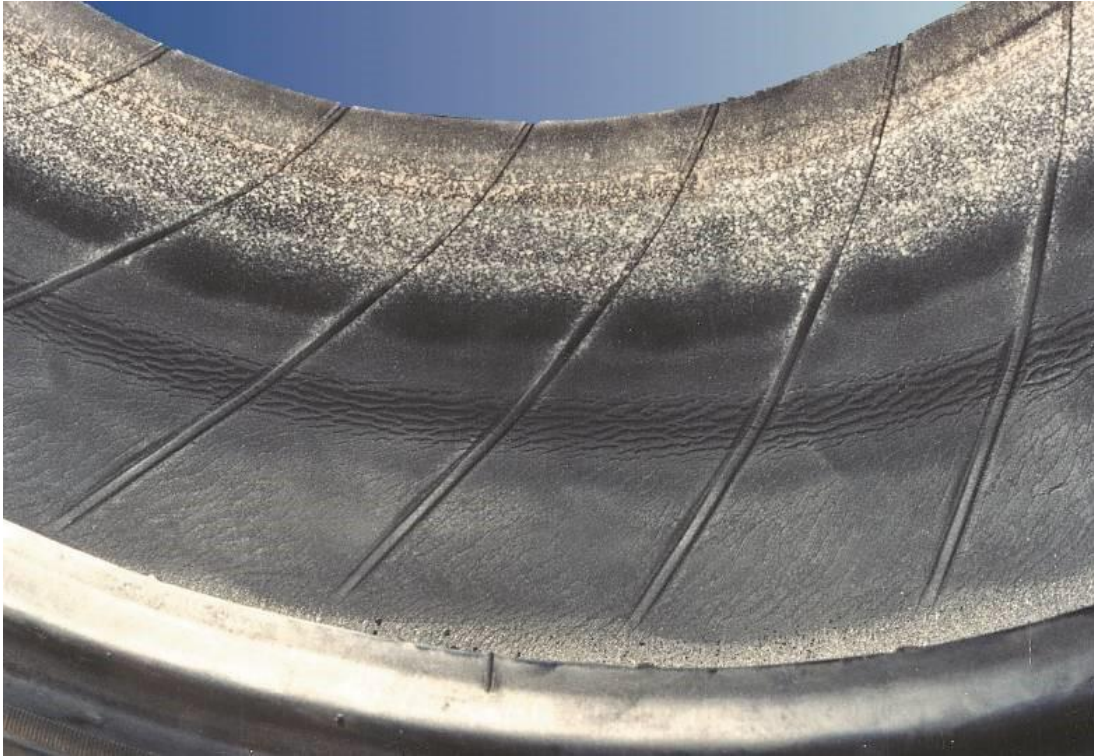


Nombreuses et fines craquelures sur la surface des flancs ou de la bande de roulement dues généralement à une exposition ou stockage prolongés aux intempéries (lumière, soleil, chaleur, ozone).

1.8 Déformations de la carcasse



1.9 Sous-gonflage ou surcharge (marbrures)



Présence de marbrures indélébiles et / ou plissements du calandrage intérieur dans la zone de flexion dû à un roulage plus ou moins prolongé en sous-gonflage et/ou en surcharge.

1.10 Gomme faisant apparaître des traces de détérioration chimique (hydrocarbures)

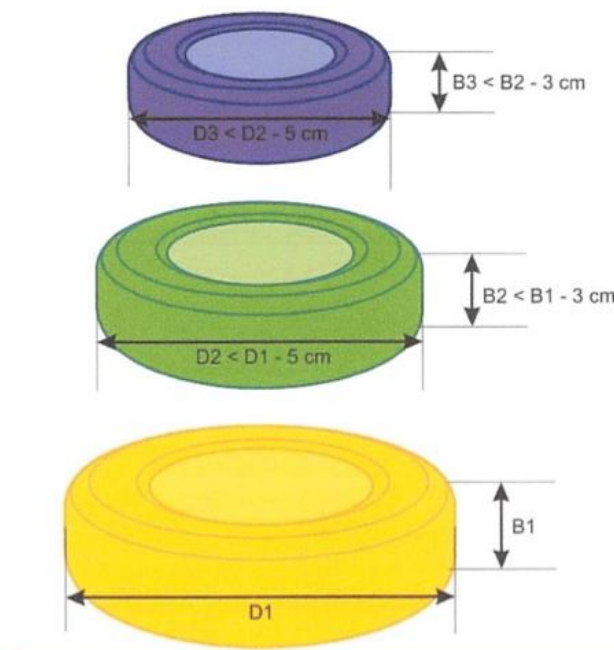


2- Critère de conditionnement : la réalisation de « colis » ad hoc, sans endommager les pneumatiques

Les collecteurs agréés ou parfois leurs clients, procèdent au colisage des pneumatiques afin d'optimiser le volume de pneumatiques présent dans un conteneur, et d'optimiser par conséquent l'économie de cette activité de revente de produits d'occasion tout en préservant l'intégrité des produits conditionnés. Un tel conditionnement favorise par ailleurs le déchargement sur le site de destination.

A titre indicatif, les principales machines utilisées en France sont de marques *Camel machinery*, *Blaes*, ou encore *Cotonexport*. Les mêmes fabricants fournissent des machines pour le déconditionnement à l'arrivée.

Elles fonctionnent de la façon suivante :



Cette opération consiste à insérer dans un pneu, un autre pneu de plus petite taille.

La limite de 3 pneus imbriqués est donc celle qui est retenue.

L'opération d'imbrication des pneumatiques doit conduire à la réalisation de colis dont l'allure est la suivante :





En aucun cas, un « colis » contenant à l'intérieur un dernier pneumatique « vrillé » ne pourra être considéré comme conforme aux bonnes pratiques.

Il s'agit par exemple de colis ayant l'aspect suivant :



