

DÉVELOPPEMENT DURABLE

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES
SUR LE CLIMAT

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES

Engagement pour la croissance verte du 1^{er} février 2017 relatif à la valorisation du rechapage pour l'allongement de la durée de vie des pneumatiques de poids lourds

NOR : TRED1804359X

Entre

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, Mme Ségolène Royal, et le secrétaire d'État chargé de l'industrie, M. Christophe Sirugue, agissant chacun en sa qualité de représentant de l'État,

Ci-après dénommés conjointement « l'État », d'une part ;

et

Le SNCP (Syndicat national du caoutchouc et des polymères) représenté par son vice président, M. Thierry Martin-Lassagne,

Ci-après dénommés les porteurs de projet, d'autre part.

L'État et le porteur de projet sont dénommés ci-après les cosignataires.



1. Considérations générales

1. En vue d'engager le pays tout entier dans la voie de la transition écologique pour une croissance verte, créatrice de richesses, d'emplois durables et de progrès ; ainsi que de préserver notre bien être actuel pour les générations futures, il s'avère nécessaire de renforcer la compétitivité de notre économie, tout en réduisant notre impact sur l'environnement et notre dépendance aux énergies fossiles et aux matières premières qui se raréfient ou pour lesquelles l'accès à la ressource devient de plus en plus difficile.
2. La créativité, l'entrepreneuriat et l'innovation constituent des éléments essentiels à ce changement de cap vers une économie verte.
3. À cet effet, la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques contribuent à offrir à toutes les forces vives de la Nation – citoyens, entreprises, associations, territoires, pouvoirs publics – un cadre propice au développement d'initiatives concrètes en faveur du verdissement de notre économie.
4. Si ces initiatives rencontrent encore des freins sur lesquels il peut agir, l'État, qui entend soutenir cette dynamique de croissance verte au sein des territoires, pourra décider, au cas par cas, la mise en place d'un nouvel instrument de droit souple, les « Engagements pour la croissance verte », cosignés par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et le ministère de l'Économie et des Finances.
5. L'implication pragmatique de l'État offre la possibilité aux porteurs de projet de co-construire avec un partenaire public (État et ses opérateurs), des engagements réciproques afin de libérer le potentiel économique et environnemental de projets innovants pour la croissance verte.

L'État, par sa réponse sensible aux objectifs des porteurs de projets, dès lors que ceux-ci sont en accord avec les objectifs Gouvernementaux, vise à créer un cadre ouvert pour les initiatives et, là, où les projets rencontrent des freins, à apporter des solutions afin de faciliter et d'accélérer les initiatives.

6. Les résultats d'un engagement pour la croissance verte pourront être utilisés dans le cadre de projets comparables, de manière à s'en inspirer dans une démarche de diffusion des bonnes pratiques et à augmenter la portée de ces accords, sans toutefois nécessiter un soutien particulier de l'État.

2. Considérations particulières propres à l'engagement pour la croissance verte relatif à la valorisation du rechapage pour l'allongement de la durée de vie des pneumatiques de poids lourds

Le rechapage, une activité qui s'inscrit dans un schéma d'économie circulaire depuis de nombreuses années

Le rechapage consiste à apporter, à un pneumatique, une nouvelle bande de roulement lorsque la précédente a atteint sa limite d'usure alors que le support (carcasse) conserve tout son potentiel.

Cette technique s'emploie principalement pour les pneumatiques industriels : génie civil, agraire, aviation et surtout poids lourds. Pour les véhicules routiers, cette opération s'effectue dans des ateliers homologués (règlements de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe n° 108 et 109¹) sur des carcasses appropriées, c'est-à-dire conçues pour être rechapées et avoir ainsi une deuxième voire une troisième vie.

Le rechapage constitue une étape importante de l'économie circulaire du pneumatique poids lourd (pneumatique neuf de qualité, entretien, recreusage, rechapage...). La bonne gestion de ce cycle s'avère vertueuse :

- sur le plan économique (avec notamment une diminution du prix de revient kilométrique pour le transporteur du fait de l'amélioration de la longévité du produit) ;
- sur le plan social (des emplois de proximité peu délocalisables) ;
- sur le plan écologique, avec des économies de matières premières et de réduction du volume des déchets (le pneu en fin de vie est reconditionné avec un effort d'utilisation minimale de matières premières) ainsi que d'énergie. La filière du rechapage s'inscrit ainsi depuis de nombreuses années dans un schéma d'économie circulaire, notamment par cet allongement de la durée de vie des pneus.

Les pneus rechapables garantissent également un niveau de sécurité optimal puisque les carcasses de pneus rechapables sont conçues, entretenues, expertisées et préparées avant chaque rechapage par des professionnels homologués.

Ce modèle vertueux est aujourd'hui menacé par un modèle linéaire...

Le modèle dominant sur le marché français et européen est basé sur l'équipement des véhicules poids lourds (y compris bus) avec des pneumatiques de qualité dénommés « premium » qui connaîtront une deuxième voire une troisième vie avec le rechapage (durée de vie multiplié par 2,5 en moyenne). Ces pneumatiques sont plus chers à l'achat, mais nettement moins chers à l'usage.

La production de ces pneumatiques « premium » neufs pour poids lourds ou bus est très majoritairement effectuée en France et en Europe. Les ateliers de rechapage sont quant à eux principalement localisés en France.

Depuis quelques années un modèle concurrent a fait son apparition. Il repose sur la fourniture de pneumatiques importés à bas coût. Ces pneumatiques ne sont pas conçus pour être rechapés. Leur prix est attractif à l'achat, mais des surcoûts sont générés à l'usage. Leur longévité et leur perfor-

¹ Cf. le règlement n° 108 relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques réchapés pour les véhicules automobiles et leurs remorques et le règlement n° 109 relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques réchapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques, pris dans le cadre de l'accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE).

mance (adhérence, résistance au roulement...) sont médiocres. Leur bilan écologique est mauvais du fait notamment d'une usure rapide et de l'apparition précoce de déchets de pneumatiques qui viendront « encombrer » prématurément les filières de collecte et de valorisation.

Depuis 2013, la croissance accélérée des importations de pneumatiques poids lourds à bas coût met en péril la filière de rechapage française et européenne. Entre 2013 et 2016, la part de marché du pneumatique rechapé pour poids lourds sur l'ensemble des ventes de pneumatiques poids lourds de rechange est passée, en France, de 48 % à 38 % (source : SNCP). Les mêmes tendances sont observées en Europe.

Les causes de ce mouvement sont liées à une croissance des ventes de pneumatiques neufs sous l'influence notamment de produits à bas coût, et à une contraction des ventes de pneus rechapés.

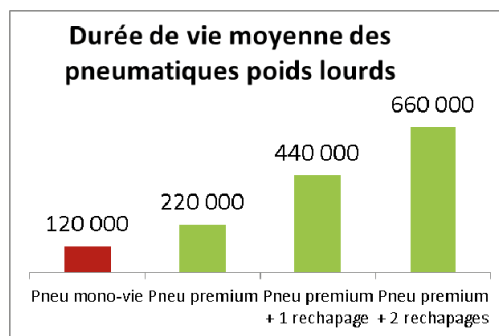
Cette chute a déjà eu des conséquences économiques et sociales sévères illustrées par la fermeture de plusieurs sites industriels (Michelin, Goodyear), des plans de restructuration (Marangoni) et des disparitions d'entreprises (rechapeurs indépendants). Près de 2 000 emplois ont ainsi disparu au niveau européen depuis 2013. À terme au niveau français, près de 4 000 emplois sont en jeu, 32 000 au niveau européen. Ces emplois concernent l'ensemble de la filière de rechapage, de l'industrie aux services.

Le moindre recours au rechapage fait par ailleurs peser un risque sur le segment des pneumatiques de qualité dit « premium » dont la potentialité s'exprime, entre autres, par le rechapage.

... qui ne prend pas en compte les impacts positifs de l'allongement de la durée de vie des pneus

Les avantages environnementaux du rechapage

Le rechapage a des impacts environnementaux reconnus. Par rapport à un pneu non rechapable, un pneu rechapé permet d'accroître la longévité du pneumatique avec une durée de vie multipliée par 2,5 en moyenne (durée de vie multipliée par 2 avec un rechapage, par 3 avec deux rechapages : cf. schéma ci-dessous) en lui apportant une nouvelle bande de roulement lorsque la précédente a atteint sa limite d'usure.



Source : SNCP d'après étude EY - Octobre 2016 / Chiffres en km

La carcasse, après inspections, est donc conservée ce qui génère :

- des économies de matières premières : dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage, l'économie de matières premières, par rapport à deux pneus neufs, s'élève à 35 %. Avec deux rechapages, l'économie atteint 46 % par rapport à trois pneus neufs ;
- des économies d'énergie : la production d'un pneu rechapé nécessite 70 % d'énergie en moins que la production d'un pneu neuf ;
- une moindre production/émission de :
 - déchets : dans le cas d'un pneu neuf suivi d'un rechapage, l'économie de produits en fin de vie s'élève à 50 % par rapport à deux pneus neufs. Avec deux rechapages, l'économie atteint 67 % par rapport à trois pneus neufs ;
 - de CO₂ : la production de pneus rechapés génère 30 % d'émissions de CO₂ en moins que la production de pneus neufs.

Les avantages socio-économiques du rechapage

En termes de création de valeur, par rapport à un pneu non rechapable importé, un pneu rechapé génère 4,3 fois plus d'emplois (la filière du rechapage représente près de 1 900 emplois directs en France et soutient plus de 4 000 postes au total en prenant en compte l'impact indirect et induit² si l'on associe les emplois des sites industriels de rechapage à ceux des services techniques et commerciaux qui sont présents dans l'ensemble du pays).

En termes de prix :

- un pneumatique rechapé était en moyenne, en 2016, 20 % moins cher qu'un pneu neuf équivalent (pneu neuf à 410 € HT contre 330 € HT pour un pneu rechapé³);
- un pneumatique premium rechapé peut être en revanche, à l'achat, plus cher qu'un pneu mono-vie.

Cette comparaison de prix « brut » a cependant ses limites dans la mesure où la durée de vie d'un pneumatique mono-vie est deux fois plus faible. La comparaison doit donc s'effectuer sur la base du prix de revient kilométrique qui permet d'apprécier le coût réel du pneumatique sur l'ensemble de sa durée de vie. Ce calcul permet de faire ressortir la compétitivité prix à l'usage du couple premium + rechapage(s) face à des pneus mono-vie dont les performances en termes d'adhérence ou de résistance au roulement demeurent globalement médiocres. La compétitivité prix des pneus rechapés devrait s'améliorer en 2017 compte tenu des tensions actuelles sur les marchés des matières premières. Entre janvier 2016 et janvier 2017, le prix du caoutchouc naturel a augmenté de 70 % ; celui du butadiène (monomère permettant de fabriquer les caoutchoucs synthétiques utilisés dans le pneumatique), de 74 %. Ces surcoûts affecteront relativement peu le rechapage qui ne nécessite que 20 kg de matières premières ; en revanche, la production de pneumatiques neufs sera davantage touchée dans la mesure où la fabrication complète d'un pneu nécessite 65 kg de matières premières.

L'enjeu pour la filière est aujourd'hui de promouvoir le rechapage

L'enjeu est clairement de préserver et de renforcer un modèle économique qui promeut un pneumatique structuré autour d'un produit neuf de qualité et de prestations de services (entretien, recréage, rechapage) favorisant la durabilité du produit et l'optimisation de l'usage de la ressource.

L'acte de rechapage en lui-même n'est pas nouveau mais il correspond pleinement à la mise en œuvre d'un modèle économique basé sur l'économie circulaire.

D'une part, le rechapage permet l'allongement de la durée de vie du pneumatique avec ses effets positifs notamment en matière environnementale.

D'autre part, il s'agit d'un modèle économique qui peut contribuer à la promotion de l'économie de la fonctionnalité puisqu'il ne s'agit plus seulement de vendre un produit mais son usage en respectant les paramètres de sécurité, de performance, d'efficacité énergétique et de confort.

Par conséquent, aujourd'hui, la filière souhaite aller plus loin pour valoriser en France le rechapage qui prend en compte l'usage des pneus et l'allongement de leur durée de vie, s'inscrivant pleinement dans l'économie circulaire. L'objectif pour la filière est de revenir à une part de marché du pneumatique rechapé pour poids lourds proche de celle observée au début des années 2010, c'est-à-dire un pneumatique sur deux rechapé).

Les cosignataires conviennent ce qui suit :

Article 1^{er}

Collaboration

Les cosignataires souscrivent à l'objectif et collaborent à la mise en place de mesures destinées à le concrétiser, chacune dans sa sphère de responsabilité. À cet effet, elles élaborent un plan d'exécution qui devra être prêt au plus tard trois mois après la signature. Durant cette période de trois mois, les mesures stipulées dans le présent engagement réciproque seront déjà engagées.

² Source : étude EY « L'impact socio-économique du rechapage poids lourd en France et en Europe - L'économie circulaire du pneu en danger » - octobre 2016. http://www.lecaoutchouc.com/images/Partie_Publique_Economie/EY_rechapage_BD.pdf

³ Source : panel GfK – 2016.

Article 2

Engagements et actions conjointes des porteurs de projet

Engagements et actions du SNCP

Le Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères (SNCP) regroupe les entreprises transformatrices de caoutchouc en France et notamment les manufacturiers de pneumatiques (Bridgestone, Continental, Goodyear, Hankook, Michelin, Pirelli), les rechapés indépendants (ABR, Soreval – Vulcalor, Black-Star), les fabricants de pièces techniques (Cooper, Hutchinson, Sealynx, Sacred...) et les entreprises de valorisation.

Le SNCP compte 105 adhérents représentant un chiffre d'affaires cumulé de 9 milliards d'euros et employant environ 40 000 personnes.

Le SNCP coordonne les actions collectives des industriels du caoutchouc dans les domaines sociaux, de la formation professionnelle, des affaires économiques, de l'environnement, de la santé, de la sécurité, de l'alimentarité, de la normalisation, de la recherche et du développement et des relations publiques.

Le SNCP anime un groupe de travail « Pneumatiques poids lourds rechapés » (manufacturiers et PME rechapés) élargi à l'ensemble des acteurs de la filière et notamment la distribution spécialisée en pneumatiques (*via* le SPP, Syndicat des professionnels du pneu), les éco-organismes (Aliapur et France Recyclage Pneumatiques) et les collecteurs de déchets de pneumatiques.

Le SNCP s'engage à participer aux objectifs fixés par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en particulier son volet portant sur l'économie circulaire et à :

1. Développer une vision filière sur le rechapage en fédérant les différents acteurs de la chaîne de valeur (manufacturiers, rechapés indépendants, distributeurs, transporteurs routiers, éco-organismes, collecteurs...) et en associant les fédérations de transport routier.

2. Assurer la promotion et la valorisation des pneumatiques rechapables et la technique du rechapage auprès des utilisateurs et plus spécialement des entreprises de transport routier de marchandises et celles de transport routier de voyageurs par les actions suivantes :

- édition d'un livre blanc destiné aux distributeurs et transporteurs routiers intitulé « Vrai ou faux ? En finir avec les idées reçues sur le rechapage » ;
- mise en place d'un espace Web dédié au rechapage (informations sous forme de vidéos, textes, visuels de type diaporama, études...);
- diffusion à grande échelle de la communication sur le rechapage en mettant à la disposition de tout public des données générales relatives à la longévité des produits, au marché du rechapage...

3. Conclure les travaux de concertation sur la modulation de l'éco-contribution environnementale liée à la collecte et la valorisation des déchets de pneumatiques et œuvrer à la mise en place d'un dispositif de visibilité de l'éco-contribution en pied de facture.

4. Simplifier le fonctionnement du processus de rechapage de manière à le rendre plus lisible et accessible pour les distributeurs et les clients en se basant notamment sur la réalisation d'une enquête « Focus Group » initiée par le Syndicat national du caoutchouc et des polymères (SNCP) et le Syndicat des pros du Pneu (SPP) et réalisée par le Groupement interprofessionnel de l'automobile (GIPA) afin de déterminer les souhaits des transporteurs dans l'objectif de mieux répondre à leurs attentes en matière de rechapage et de simplifier autant que possible les processus ;

5. S'assurer que ses adhérents, manufacturiers de pneumatiques, participent :

- à la réflexion sur l'application des règles de mixage des pneumatiques (rechapés sur un même essieu ou neuf/rechapé sur un même essieu) dans le strict respect des règles de sécurité du transport routier ;
- à la réflexion en lien avec l'ADEME, sur l'intégration d'un volet « efficacité matière » à la charte « Objectif CO₂ » du transport routier avec notamment la refonte de la fiche action « Gestion du parc de pneumatiques » de la charte.

Dans le cadre de ces réflexions, le SNCP et ses adhérents s'engagent à fournir à l'État les éléments démontrant les effets bénéfiques de ces évolutions sur les plans économiques, sociaux et environnementaux (consommation de CO₂ rapportée à l'usage du pneu rechapé notamment).

6. S'assurer que ses adhérents, manufacturiers de pneumatiques, participent à l'étude relative à la mise en place par l'État d'une expérimentation sur l'affichage de la durée de vie des pneumatiques « poids lourds » valorisant l'intérêt du rechapage et à l'élaboration du référentiel sectoriel pour cette expérimentation et les inciter, sous réserve de la conclusion de l'étude sur la faisabilité technique d'une telle expérimentation, à y participer.

Dans le cadre de cette étude, des échanges avec des représentants des services des manufacturiers de pneumatiques en charge de la conception des pneus et de leurs tests et avec des rechapés seront, le cas échéant, organisés.

7. Fournir des données et argumentaires, pour le sujet des marchés publics de l'État et de ses établissements publics et opérateurs et des collectivités territoriales :

- sur l'achat et l'usage de pneumatiques rechapables/rechapés ou de services de rechapage ;
- sur les gains économiques liés au rechapage (diminution du prix de revient kilométrique notamment).

Article 3

Engagements et actions de l'État

1. L'État désigne une équipe projet au niveau national et facilite le processus de collaboration entre toutes les parties prenantes au présent « Engagement pour la croissance verte ».

2. L'État s'engage à prévenir toute distorsion de concurrence relative à l'application de la réglementation sur les huiles à faible teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)⁴ en renforçant les contrôles.

3. L'État s'engage à prévenir toute distorsion de concurrence relative à l'étiquetage de pneumatiques et au respect du seuil de performance minimal en renforçant les contrôles liés à l'application du règlement de l'UE n° 1222/2009 du 25 novembre 2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels.

4. L'État propose l'intégration de concepts propres à l'économie circulaire (économie de matière, diminution de déchets, etc.) pour les pneumatiques des véhicules de transport de marchandise dans le cadre des travaux relatifs à la révision de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie notamment pour son article 5 relatif aux achats publics de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

5. L'État s'engage à étudier, dans le strict respect des règles de sécurité du transport routier, les éventuelles difficultés d'application des dispositions de l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques, en ce qui concerne le mixage, sur un même essieu, de pneus rechapé/rechapé et pneus neuf/rechapé, ces difficultés pouvant être remontées par les acteurs de la profession.

6. L'État s'engage à lancer une réflexion sur l'évolution du programme « Objectif CO₂ » afin d'y intégrer la thématique « efficacité des ressources ». L'évolution du programme « Objectif CO₂ » portera, dans un premier temps, sur la refonte de la fiche action « gestion du parc de pneumatiques » de la charte. Des discussions sur l'évolution du label seront ensuite dans le cadre du comité de pilotage du programme « Objectif CO₂ ».

7. L'État pilote une étude relative à la mise en place d'une expérimentation sur l'affichage de la durée de vie des pneumatiques « poids lourds » valorisant l'intérêt du rechapage. Il met ensuite en place l'expérimentation auprès des acteurs de la filière (manufacturiers, distributeurs et entreprises de transport) sous réserve :

- de la conclusion de l'étude partagée avec le SNCP et de ses adhérents concernant la faisabilité technique d'une telle expérimentation ;
- de la participation d'au moins un manufacturier de pneumatiques.

8. L'État s'engage à étudier la possibilité de développer l'achat et l'usage de pneumatiques rechapés/rechapés ou de services de rechapage pour les flottes de véhicules lourds, notamment par des actions de sensibilisation dans le cadre des marchés publics durables :

- auprès des ministères et de leurs établissements publics et opérateurs ;
- auprès des collectivités territoriales et leurs groupements.

⁴ Cf. l'application du règlement européen REACH (Registration, Evaluation of CHemicals) relative aux huiles à haute valeur en HAP : règlement n° 1907/2006/CE (REACH), Annexe XVII, entrée 50 : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:136:0003:0280:fr:PDF>

3. Dispositions finales

Article 4

Exécution conforme au droit

Les accords du présent engagement pour la croissance verte seront exécutés conformément au droit de l'Union européenne, en particulier dans la mesure où ces engagements tombent sous le champ d'application des règles européennes en matière de marchés publics, de concurrence, d'aide d'État, ainsi que de normes et règles techniques.

Article 5

Modifications

1. Chacun des cosignataires peut demander par écrit aux autres cosignataires de modifier l'engagement pour la croissance verte. Ladite modification requiert le consentement écrit de l'ensemble des cosignataires.
2. Les cosignataires se concertent dans les six semaines suivant le moment où l'un des cosignataires a communiqué son souhait de modifier l'engagement pour la croissance verte et ce, par écrit aux autres cosignataires.
3. La modification et les déclarations de consentement sont jointes en annexe de cet engagement pour la croissance verte.

Article 6

Comité de pilotage

Dans les 3 mois à compter de la signature du présent engagement réciproque pour la croissance verte, les cosignataires sont invités à mettre en place un comité de pilotage chargé de l'exécution du présent engagement pour la croissance verte.

Article 7

Évaluation

1. Les cosignataires évalueront l'exécution et le fonctionnement du présent engagement pour la croissance verte :
 - par un bilan d'étape réalisé douze mois après la signature ;
 - à l'issue de l'engagement.
2. La préparation de cette évaluation sera effectuée conjointement par l'État et le SNCP et fera l'objet d'un rapport rédigé conjointement par l'État et le SNCP.

Article 8

Adhésion de nouvelles parties

1. De nouvelles parties peuvent adhérer au présent engagement pour la croissance verte.
2. Toute nouvelle partie doit communiquer sa demande d'adhésion par écrit au comité de pilotage. Dès que toutes les Parties ont accepté par écrit cette nouvelle adhésion, la partie adhérente se voit attribuer le statut de « Partie à l'engagement pour la croissance verte ». Les droits et obligations découlant de l'engagement pour la croissance verte sont désormais applicables à cette Partie.
3. La demande d'adhésion et la déclaration de consentement sont jointes en annexe à l'engagement pour la croissance verte.

Article 9

Résiliation

Chaque cosignataire est en droit de résilier à tout moment le présent engagement pour la croissance verte par écrit, moyennant le respect d'un préavis de 3 mois.

Article 10

Respect

Les Cosignataires conviennent que les engagements réciproques pour la croissance verte ne sont pas juridiquement contraignants.

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent engagement pour la croissance verte entre en vigueur à compter du lendemain de sa signature par toutes les Parties et court pendant 3 ans.

2. Les Cosignataires veillent à ce que tous les engagements cités dans le présent pacte soient mis en œuvre dans les meilleurs délais.

Article 12

Publication

Le présent engagement pour la croissance verte sera publié, notamment dans le *Bulletin officiel* du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et dans le *Bulletin officiel* du ministère de l'économie et des finances, en vue de permettre à d'autres tiers d'en prendre connaissance et de les inciter ainsi à s'en inspirer.

Ainsi convenu et signé en 3 exemplaires à Paris le 1^{er} février 2017.

*La ministre de l'environnement,
de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,*
SÉGOLÈNE ROYAL

Le secrétaire d'État chargé de l'industrie,
CHRISTOPHE SIRUGUE

*Syndicat national du caoutchouc
et des polymères,*
T. MARTIN-LASSAGNE