



à l'attention de

TRANSPORTS RICHARD
22 Route de Saint Etienne de
Montluc
F-44220 COUERON

Attestation

Vous nous avez partagé pour l'intégralité de votre flotte de 83 véhicules, le kilométrage annuel moyen par véhicule, ainsi que le détail de vos achats pneumatiques et prestations associées sur l'année 2022.

La collecte de ces informations nous permet de constater que 335 pneumatiques ont été recrusés, et que 199 pneumatiques rechapés ont été achetés.

Sur la base de ce Déclaratif, ces éléments nous permettent d'estimer le gain réalisé en terme d'émission de CO2 sur l'ensemble du Cycle de vie* des produits.

Sous réserve de la véracité de ce déclaratif, vos pratiques d'achat de pneus rechapés et le fait de recruser vos pneumatiques ont donc permis d'économiser

61,4 tonnes de CO2



Date : 13/07/2023
Nom : Sylvain ROUSSEAU

Mentions légales :

L'économie de CO2 liée à l'acte de recreusage est calculée sur le gain matière et le gain de consommation en carburant associés.

En terme de gain matière, un pneu recreusé permet de réaliser jusqu'à 25% de kilomètres en plus (par rapport à un pneu MICHELIN neuf, non recreusé ; à raison d'une profondeur de recreusage de 4 millimètres en moyenne ; Eléments basés sur les recommandations TNPf datant de 2013 expliquant que le recreusage permet, lorsque le pneu arrive en fin d'usure, d'augmenter la longévité du pneumatique par l'utilisation de toute la gomme disponible). L'économie de matières premières est valorisée à hauteur de 2,3 kg de CO2* par kg de matières premières. Pour l'exemple, quatre pneus recreusés (sur un essieu moteur par exemple) équivalent au kilométrage réalisé par un pneu neuf (4 x 25%), soit 70 kg de matières premières, poids moyen constaté d'un pneumatique neuf, soit 161 kg CO2.

En terme de gain de consommation de carburant, l'écart de consommation est de 5% entre un pneumatique neuf et un pneumatique recreusé (5,6% constaté lors d'une Etude interne Michelin, réalisé à Ladoux (France) en mai 2021, sous la supervision de Dekra) ; L'écart de consommation entre un scénario de remplacement d'un pneumatique usé par un pneumatique neuf, et un scénario de prolongation de la vie du pneu usé par recreusage avant remplacement par un pneumatique neuf, aboutit à un gain moyen de 0,3 litre de carburant économisé au 100 km sur l'ensemble de la vie du pneumatique, dans une activité General Cargo, à raison de 3,24 kg CO2* par litre de diesel économisé.

L'économie de CO2 liée à l'acte de rechapage est calculée sur le gain matière associé.

En terme de gain matière, un pneumatique rechapé MICHELIN REMIX réalise jusqu'à 100% de kilomètres d'un pneumatique MICHELIN neuf (le mélange et la sculpture de la bande de roulement des pneus MICHELIN REMIX sont en grande partie les mêmes que ceux des pneus neufs MICHELIN ; 90% des pneus de la gamme Michelin Remix sont fabriqués à partir du même moule et des mêmes matériaux que les pneus neufs Michelin et sont donc tout aussi performants ; d'après les évaluations internes réalisées par le centre de recherche de développement de Michelin et les témoignages de clients recueillis en Europe depuis 2015). Le poids d'un pneumatique neuf est de 70 kg en moyenne. Le poids d'un pneumatique prêt à être rechapé est de 50 kg en moyenne. L'impact CO2 d'un pneu rechapé est lié au gain matière, soit 50 kg de matières premières économisées, soit 115 kg CO2 à raison de 2,3 kg de CO2* par kg de matières premières.

*** L'équivalence CO2 et litre de carburant ou kilogramme de matière première est calculée ainsi :**

Le facteur d'émission de 3.25 kg CO2 pour 1 litre de diesel est issu de calculs d'analyse de cycle de vie réalisés par l'ADEME pour du diesel pur. Il intègre les émissions pendant les étapes de production du diesel (17%) et pendant sa combustion (83%). Source : ADEME Base Empreinte, Etude Carbone, Version 22.0.0, 02/08/2022. »

Le facteur d'émission de 2.3 kg CO2 pour 1 kg de pneu est issu de calculs d'analyse du cycle de vie de la production d'un pneu (dite "cradle to gate"- "du berceau à la porte"), réalisés en interne par Michelin d'après les règles de calcul développées par la profession des manufacturiers de pneumatiques (via l'organisme mondial Tire Industry Project - TIP - regroupant 10 manufacturiers pneumatiques sur les sujets de développement durable). Il intègre les étapes d'extraction des matières premières, de transport, de fabrication, et de distribution. Source : UL Environment Standard, "Product Category Rules for preparing an Environmental Product Declaration for the product category : Tires", v3.05, février 2022.

Ce calcul est donné à titre informatif, basé exclusivement sur le déclaratif client donné librement.