

Traitement de surface : le chrome hexavalent, une préoccupation industrielle qui dure

De la contrainte réglementaire à la réalité industrielle, la 9ème édition des états généraux des technologies sans chrome VI - organisée par l'A3TS (Association de Traitement Thermique et de Traitement de surfaces) - revient, cette année, à la Maison de la Mécanique, à Courbevoie. Les temps forts d'une édition stratégique. Ces journées constituent Le rendez-vous incontournable pour maîtriser les enjeux réglementaires de Reach à propos du chrome hexavalent (Cr VI) et évaluer les solutions de substitution industrielles. La participation inédite de la Commission européenne, de l'ECHA aux côtés de l'UITs (Union de Industriels du traitement de surfaces) reflète les enjeux. null Les grands donneurs d'ordres tels qu'Airbus Helicopters, Stellantis, Safran, Framatome et Naval Group, ont présenté leurs stratégies de prise en compte des substances dangereuses et leurs roadmaps de transition ou encore le déploiement des solutions de substitution industrielles. Depuis l'annonce par la commission européenne, en 2023, d'une possible suppression du régime d'autorisation des sels de chrome hexavalent par un régime de restriction, l'industrie est encore dans l'incertitude quant aux impacts de cette nouvelle procédure, en cours de discussion auprès de la Commission européenne. Les défis sont de taille Le contenu de la proposition de restriction faite par l'ECHA est rappelé par Monique Pillet, regulatory officer de l'ECHA, membre de l'équipe 'dossier submitter pour la proposition de restriction' pour présenter ensuite les étapes à venir dans le développement des avis des comités de l'ECHA. Quant à Ricardo Zorgno, conseiller juridique de la commission européenne, il a partagé avec l'auditoire les premières réflexions et explications sur la manière dont la restriction pourrait remplacer l'autorisation d'usages du Cr VI. L'UITs (Union des Industries des Technologies des Surfaces) - la voix de l'industrie, forte de ses 220 adhérents- travaille de concert avec la filière depuis une vingtaine d'années sur la thématique du Cr VI; les défis sont de taille. Anne-Sophie Maze, déléguée générale de l'UITs, rappelle le contexte : « les entreprises ont beaucoup investi pour financer les dossiers de demandes d'autorisation et dans la R et D. Malheureusement le mal est fait : certaines entreprises ayant comme activité le chromage dur et/ou le chromage décoratif sur plastique ou sur métal ont cessé leur activité, d'autres ont enregistré des pertes de marché au profit de pays non concerné par REACH ». Le contenu de la proposition de restriction faite par l'ECHA est rappelé par Monique Pillet, Regulatory Officer de l'ECHA, membre de l'équipe 'dossier submitter pour la proposition de restriction' pour présenter les étapes à venir dans le développement des avis des comités de l'ECHA. Retours d'expériences Quant à Ricardo Zorgno, conseiller juridique de la commission européenne, il a partagé avec l'auditoire les premières réflexions et explications sur la manière dont la restriction pourrait remplacer l'autorisation d'usages du Cr VI. « Car, incertitude il y a », précise Jean-Yves Hihn, professeur à l'Institut UTINAM de l'université Marie et Louis Pasteur, et de continuer : « alors que les entreprises ont avancé sur la recherche d'alternatives au Cr VI », à l'image d'Airbus Helicopters engagé, depuis 15 ans, dans une démarche proactive pour l'ensemble des activités de l'entreprise - conformité, autorisation, substitution, traçabilité, etc.- liées aux substances dangereuses. Kevin Thibault, chef de projet REACH pour les qualifications techniques, Airbus Helicopters, a présenté les premiers retours d'expérience depuis le lancement du programme HazMat (Hazardous Materials), en 2011 : « ce programme transverse intègre l'ensemble des acteurs de l'entreprise et a déjà permis de mener à bien près d'une centaine de projets de substitution »; 70 projets sont en cours et les activités sont majoritairement focalisées sur les traitements de surfaces et les primaires de peinture sans Cr VI et, impliquent également d'autres matériaux comme les composites, matériaux de choix pour les pales et procédés telles les préparations de surfaces avant peinture. « La substitution du Cr VI est un véritable défi technique qui implique une gestion de projet 'end to end', de l'identification au déploiement des solutions en passant par la qualification qui nécessite une réelle stratégie », note Kevin Thibault (Airbus Helicopters). Le pragmatisme est de rigueur Selon le contexte réglementaire et sociétal, il y a une volonté forte de réduire l'impact environnemental des process. « Comment trouver l'équilibre entre les technologies déjà développées et la faisabilité du processus de restriction ? » s'interroge Jean-Yves Hihn (Université Marie et Louis Pasteur) pour résumer les échanges entre les intervenants et l'auditoire, sans éluder la question de l'harmonisation de la réglementation au sein de l'Europe. En filigrane des deux journées des Etats généraux : la nécessité d'une réglementation claire et cohérente est stratégique pour maintenir l'activité en France et en Europe. Ricardo Zorgno (Commission Européenne) rassure : « un des premiers objectifs de la restriction est l'harmonisation des règles qui soient applicables pour l'ensemble de l'industrie ». Mais, quand une réglementation en appelle une autre, de nouveaux défis se profilent. Laurent Sarabendo, spécialiste des substances réglementées chez Stellantis, copilote au sein de la plateforme automobile PFA les travaux sur la réglementation européenne concernant les produits chimiques affectant l'industrie

automobile. Il décrypte l'impact de la nouvelle réglementation concernant les batteries électriques : « la réglementation sur les batteries est récente; elle intègre un aspect fonctionnel par les substances qui les composent. Au processus de restriction s'ajoute les réglementations comme l'éco design ou le reporting d'entreprises. Cela complexifie le paysage réglementaire ». Discussion ouverte L'industrie automobile évolue dans un contexte où les initiatives réglementaires (EU Critical Materials, EU New End of Life Vehicle, EU Batteries, EU Corporate Sustainability, etc.) relatives à la composition des matériaux/substances des produits se multiplient. L'ensemble de la chaîne de valeur, préoccupé par la substitution du chrome hexavalent, était présent, des donneurs d'ordres aux experts de référence comme l'IRT M2P, Schlötter, le Cetim, l'UMons (université de Mons, Belgique), le groupe HEF ou TEM sans oublier Socomore, SurTec ou de Dörken Coatings qui ont présenté les dernières avancées technologiques. L'incertitude réglementaire continue de gagner la filière du TS. Face à ces défis,: « quelle est la démarche idoine pour une 'robustesse réglementaire' », interpelle un participant, afin d'éviter les 'yo-yo' réglementaires, au gré des priorités politiques. A l'écoute des parties prenantes, la Commission européenne semble ouverte à différentes propositions comme une revue de clause de la restriction après sa promulgation effective. REACH n'est pas encore au bout des réponses attendues. Rendez-vous aux prochains Etats généraux, en 2027, pour une industrie plus sereine.

© 2026 L'Usine Nouvelle. Tous droits réservés.

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

news·20260218·GUNB·75r34epqmbfbz cud52pdb4j5li