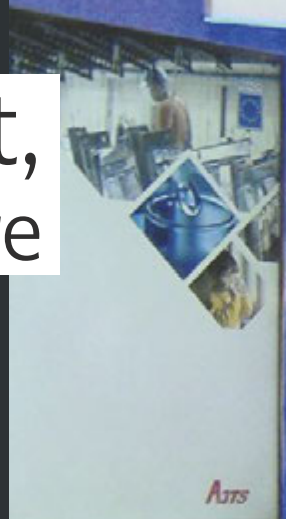


# Le chrome hexavalent, une préoccupation qui dure

La 9<sup>e</sup> édition des États généraux de l'A3TS revient à la Maison de la Mécanique, à Courbevoie (Hauts-de-Seine). Les temps forts de ce rendez-vous stratégique.

Organisés par l'A3TS (Association de traitement thermique et de traitement de surfaces), les États généraux des technologies sans chrome hexavalent (Cr VI) constituent «le» rendez-vous incontournable pour maîtriser les enjeux réglementaires de Reach à propos du Cr VI et évaluer les solutions de substitution industrielles. La participation inédite de la Commission européenne, de l'Echa (Agence européenne des produits chimiques) aux côtés de l'UITS (Union des industries des technologies de surfaces) reflète les enjeux. 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.



Échange des grands donneurs d'ordres avec l'auditoire. De gauche à droite : Riccardo Zorgno (Commission européenne), Éric Verger (Framatome), Kevin Thibault (Airbus Helicopters), Laurent Sarabando (Stellantis).



**ANNE-SOPHIE MAZE**  
déléguée générale  
de l'UITS



**VÉRONIQUE VITRY**  
professeur à l'université  
de Mons et présidente  
de l'A3TS

Le contenu de la proposition de restriction faite par l'Echa est rappelé par Monique Pillet, membre de l'équipe en charge d'examiner les propositions de restriction, avant de présenter les étapes à venir dans le développement des avis des comités de l'agence.

## Les défis sont de taille

Quant à Riccardo 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, forte de ses 220 adhérents, travaille de concert avec la filière, depuis une vingtaine d'années,

# Merci

Camille BERMOND  
Camille.bermond@framatome.com

Eddy SZCZUREK

Do you want several facets and several points more already?  
Hello?



Elisa Campazzi d'Airbus Helicopters présente les grandes étapes du projet de substitution du chrome hexavalent dans les peintures.



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&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 concernés par Reach ».

### Retours d'expériences

La réglementation de l'utilisation du chrome hexavalent est une affaire complexe qui dure depuis plus de vingt ans. « Car incertitude il y a. Alors que les entreprises ont avancé sur la recherche d'alternatives au Cr VI », précise

**Jean-Yves Hihn**, professeur à l'Institut **Utinam** de l'université Marie-et-Louis-Pasteur. À l'image d'Airbus Helicopters engagé, depuis quinze ans, dans une démarche proactive pour l'ensemble des activités de l'entreprise (conformité, autorisation, substitution, traçabilité...) 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. Il 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 aussi 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



**KEVIN THIBAUT**  
chef de projet Reach  
pour les qualifications  
techniques, Airbus  
Helicopters

‘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). Contexte réglementaire et sociétal obligent, il existe 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, sans éluder la question de l’harmonisation de la réglementation au sein de l’Europe.

“ L’un des premiers objectifs de la restriction est l’harmonisation des règles qui sont applicables pour l’ensemble de l’industrie. ”

### Le pragmatisme est de rigueur

En filigrane des deux journées des États généraux : la nécessité d’une réglementation claire et cohérente est stratégique pour maintenir l’activité en France et en Europe. Riccardo Zorzno (Commission européenne) rassure : « l’un des premiers objectifs de la restriction est l’harmonisation des règles qui sont applicables à 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 au-

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...) 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 les fournisseurs de solutions comme Socomore, SurTec ou Dörken Coatings qui ont présenté les dernières avancées technologiques. L’incertitude réglementaire continue de gagner la filière du TS.



À gauche, Jean-Yves Hihn, professeur à l’Institut Utinam, Laurent Sarabendo, spécialiste des substances réglementées chez Stellantis, et Frédéric Raulin, de l’A3TS.

tomobile 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’ajoutent les réglementations comme l’éco design ou le reporting d’entreprises. Cela complexifie le paysage réglementaire ».

### Discussion ouverte

Face à ces défis, « quelle est la démarche idoine pour une ‘robustesse réglementaire’ », interpelle un participant, afin d’éviter les ‘yo-yo’ législatifs, au gré des priorités politiques. À 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 États généraux pour une industrie plus sereine. ■

**Voahirana Rakotoson**