Position A3M sur le projet de règlement relatif à l'écoconception des véhicules et aux véhicules hors d'usage

Paris, le 04 décembre 2023

L'Alliance des minerais, minéraux et métaux (A3M) rassemble les entreprises françaises de l'extraction, de la production, de la transformation et du recyclage des métaux et minéraux industriels.

Notre secteur est un des fournisseurs clefs du secteur automobile. Les métaux sont présents dans la carrosserie automobile (notamment acier), dans les batteries (par exemple plomb, lithium, nickel, cobalt, cuivre), les catalyseurs (par exemple acier inoxydable, platine, palladium), les pièces électroniques (par exemple silicium, indium, gallium) ou les moteurs (par exemple cuivre, acier).

A3M soutient ce projet de réglementation qui devrait optimiser la récupération des matériaux et la qualité du recyclage, contribuant ainsi aux objectifs d'économie circulaire de l'UE, du Critical Raw Materials Act ainsi que du Waste Shipment Regulation.

Dans le cadre de la consultation publique organisée par la Commission européenne sur le projet de règlement relatif à l'éco-conception des véhicules et aux véhicules hors d'usage, A3M souhaite soumettre ses premières observations.

1. Concernant le passeport circularité

L'article 13 du projet de règlement prévoit, dans un délai de 84 mois après l'entrée en vigueur du règlement, la mise en place d'un passeport circularité pour les véhicules mis sur le marché. Ce passeport devra notamment contenir des informations relatives aux batteries de véhicules électriques, aux éléments de l'annexe VII partie C (pièces et composants des véhicules hors d'usage notamment les batteries, les circuits imprimés...) et les pièces et composants contenant des matières premières critiques visées à l'article 27. 1 b) du Critical Raw Materials Act c'est à dire les aimants permanents type néodyme - fer – bore, samarium – cobalt, aluminium – nickel – cobalt, ferrite.

A3M accueille positivement le dispositif du passeport circularité afin de permettre la mise en place **système efficace de traçabilité et de collecte.** La disposition spécifique applicable aux aimants permanents apparait pertinente et indispensable pour améliorer la collecte.
Au-delà de ces dispositions, **des informations relatives à toutes les matières premières critiques au titre du Critical Raw Materials Act devraient être présentes dans le passeport circularité.**

En outre, A3M souligne l'importance d'assurer une **cohérence réglementaire avec les autres dispositifs** du même type mis en place notamment par le règlement Batteries déjà adopté (passeport batterie) et le règlement éco-conception des produits durables (passeport numérique des produits) en cours d'adoption. Pour rappel, des travaux sont actuellement en cours notamment concernant l'acte délégué relatif à l'acier.

2. Concernant les dispositions relatives aux substances préoccupantes

Le projet de règlement prévoit un principe de restriction du plomb, du cadmium du mercure et du chrome hexavalent à l'article 5. L'annexe III prévoit des valeurs maximales générales de concentration du plomb, du chrome hexavalent et du mercure (0,1% en poids dans un matériau homogène) ainsi que pour le cadmium (0,01% en poids par matériau homogène). Ces concentrations sont ensuite déclinées par pièces, composants et matériaux homogènes listées dans le tableau de l'annexe III, qui précise la portée et la date d'expiration de l'exemption.
En outre, l'article 3 relatif aux définitions renvoie au règlement relatif à l'écoconception des produits durables (ESPR) pour la définition des substances préoccupantes (article 2.28). Ce texte devrait rapidement être publié, les négociations interinstitutionnelles étant closes.

Les dispositions spécifiques aux batteries doivent nécessairement être **cohérentes avec les dispositions prévues au sein du règlement Batteries.**

D'une manière générale, A3M souligne l'importance d'**utiliser REACH comme base afin de gérer tous les risques liés aux substances, dont l'ensemble des données d'enregistrement**.

Nous attirons l'attention sur la nécessité de **préserver la disponibilité de matières premières secondaires au sein de l'UE et de ne pas créer des freins spécifiques au recyclage** liés à la présence de substances en quantité extrêmement faible dont les éventuels risques sont parfaitement gérés. Nous alertons également sur les risques de créer des freins au recyclage de certains alliages comme les alliages à base de cuivre ou d'acier qui peuvent également contenir des quantités infimes de substances préoccupantes.

Les **substitutions regrettables doivent être évitées principalement lorsque la substance dangereuse est utilisée en toute sécurité, avec des expositions minimales qui entraîneraient un très faible taux de risque.** En effet, le marché serait alors poussé à utiliser des substances alternatives, même si celles-ci sont moins durables, sans aucune valeur ajoutée pour la santé humaine ou l'environnement.
Au contraire, cela pourrait avoir des conséquences néfastes si les alternatives n'offrent pas la même fonctionnalité dans les applications de santé et de sécurité, entravent l'innovation industrielle ou même empêchent d'atteindre les objectifs politiques stratégiques, tels que les ambitions de l'Union européenne en matière de réduction des gaz à effet de serre ou la transition vers une économie circulaire.

Il est également essentiel de **prendre en compte les hypothèses de contamination croisée,** liée aux flux de déchets parallèles, souvent non automobiles, qui pourraient être présents ou mélangés pendant le tri et le traitement des déchets VHU. En effet, elle peut avoir une incidence directe ou indirecte sur le recyclage tout au long de la phase de stockage. Cet enjeu est particulièrement important concernant les déchets électroniques, les déchets de construction ou les déchets provenant de diverses sources industrielles, y compris des processus de fabrication non automobile qui peuvent contaminer les déchets VHU avec du plomb, du mercure ou d'autres substances ou éléments toxiques.

3. Concernant les obligations de contenus recyclés minimums pour l'acier

L'article 6 prévoit l'établissement d'une part minimale d'acier recyclé issu de déchets post-consommateurs dans les véhicules neufs, le pourcentage sera défini par la Commission par acte délégué après la mise en œuvre d'une étude de faisabilité devant être diligentée dans un délai de 23 mois.

A titre liminaire, A3M tient à signaler que les métaux font partie des matériaux qui sont déjà très largement recyclés, notamment dans le secteur automobile. En effet, le taux de recyclage de l'acier dans les véhicules hors d'usage en Europe est de 99%[1].

A3M souligne que **la notion de « déchets post consommateur » en matière d'acier (ferraille) n'est pas pertinente et ne devrait pas être retenue** car il est très difficile voire impossible de distinguer la ferraille issue de déchets pré et post consommateurs utilisés dans le cadre de la production d'acier. En effet, les acteurs de l'industrie se fournissent en ferraille pré-mélangée auprès de revendeurs, sans qu'une distinction soit ou ne puisse être faite lors de leur utilisation en tant que matière première secondaire. De plus, la composition des mélanges est essentielle pour obtenir une composition chimique correspondant aux caractéristiques spécifiques exigées. En outre, cette disposition entrainerait l'exclusion de la ferraille pré-consommateur ce qui nous semble dénué de sens d'un point de vue environnemental.
Ainsi, le **taux d'acier recyclé doit prendre en compte toute la filière de la ferraille et pas uniquement la ferraille post-consommateur.**

A3M souhaite mettre en lumière le fait qu'il **n'est pas possible d'imposer un contenu recyclé pour l'acier de manière homogène**. A titre d'exemple, certains éléments automobiles ne peuvent être constitués de plus d'un certain pourcentage d'acier recyclé, les propriétés et la résistance du matériau n'étant plus la même en termes de sécurité automobile (par exemple résistance au crash).
Il est nécessaire de définir de manière plus précise des parts de contenu recyclé par type d'aciers (long, plat, inoxydable) et le cas échéant par usage.

[1] IRT M2P – Shreddind end of life vehicles to evaluate metal recovery rates

Enfin, nous tenons à attirer la vigilance de la Commission sur le fait que, de manière générale, il y a peu de ferraille disponible en l'état actuel du marché. Outre les considérations susmentionnées, **imposer un trop fort taux de part de ferraille recyclée dans les véhicules neufs pourrait ne pas être réalisable dans les faits et se faire au détriment des autres filières**.

4. **Concernant les obligations de contenus recyclés minimums pour les aimants permanents**

Le projet de règlement prévoit à son article 6.4 b) l'obligation pour la Commission d'évaluer sous 35 mois la faisabilité d'établir une exigence relative à la part minimale de certaines terres rares (néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium) recyclées à partir de déchets post-consommation incorporées dans les aimants permanents des moteurs à entrainement électrique.

A3M tient à rappeler le **contexte tendu en matière d'approvisionnement de matériaux critiques,** notamment en provenance du marché chinois. Il est urgent de **stimuler le développement de la filière du recyclage des terres rares** composant les aimants permanents issus des batteries électriques afin de pouvoir répondre à la demande croissante. A titre illustratif, le développement d'une filière forte d'extraction et de recyclage des terres rares composant les aimants permanents pourrait permettre d'atteindre 20% de la demande européenne d'ici 2030[2].

Nous soulignons que la filière du recyclage des aimants permanents en Europe est en plein développement et doit être accompagnée.
La mise en œuvre d'une étude de faisabilité ne nous parait pas opportune en l'espèce, celle-ci ne faisant que rallonger les temps d'adoption des actes délégués et par conséquent ralentir le développement de la filière en créant une incertitude juridique. La temporalité et la démarche proposées apparaissent comme contraires aux objectifs de développement de la filière, notamment les objectifs européens de transition écologique tels que fixés par le CRMA et le NZIA.
A3M rappelle que le Critical Raw Materials Act (article 28) prévoit également de fixer rapidement des objectifs de parts minimales de contenu recyclé provenant de déchets post-consommateurs pour tous les aimants permanents (néodyme, dysprosium, praséodyme, terbium, bore, samarium, nickel et cobalt) directement par acte délégué, sous réserve de l'applicabilité d'autres dispositions européennes relatives aux exigences de contenu recyclé des aimants permanents.
Les aimants permanents étant très présent dans les VHU, il serait **plus adapté de diligenter très rapidement, dès l'entrée en vigueur du nouveau règlement VHU, une étude préalable afin de déterminer la part des éléments recyclés susmentionnés effectivement incorporés dans les aimants permanents des batteries électriques**. De plus, cette étude pourra servir de

[2] Rare Earth Magnets and Motors : A European Call for Action. A report by the Rare Earth Magnets and Motors Cluster of the European Raw Materials Alliance. Berlin 2021

base à des futurs actes délégués adoptés dans les plus brefs délais, sans passer par une étape d'étape de faisabilité.
A titre d'exemple, A3M avait proposé, dans une lettre adressée aux députés européens dès le 18 octobre 2022, de prévoir des objectifs ambitieux : i) le taux de collecte qui pourrait être fixé à [30%] en 2025, avec une augmentation de [5%] tous les 5 ans et (ii) le taux de réincorporation qui pourrait être fixé à [4%] en 2030 puis à [10%] en 2035.

5. Concernant les obligations d'extraction et de séparation avant broyage

L'article 30 impose l'extraction obligatoire de certaines pièces et composant destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage par les installations de traitement agréés.
L'annexe VII relative aux exigences en matière de traitement établit en sa partie C une liste des pièces et composants des véhicules hors d'usage devant être obligatoirement extraits. Cette liste comprend de nombreux éléments du véhicule hors d'usage comme les batteries électriques, les moteurs, les convertisseurs catalytiques, les tableaux de bords, les composants électriques et électroniques comme les circuits imprimés d'une surface supérieure à 10cm2 mais aussi tout autre composant métallique mono-matériau d'un poids supérieur à 10kg.

A3M se positionne en faveur d'une **liste ambitieuse à l'Annexe VII C afin que le texte s'inscrive et atteigne des objectifs de circularité forts.**

Nous considérons comme essentiel de **séparer les éléments composants les VHU le plus en amont possible afin d'améliorer le plus efficacement la recyclabilité.** Un meilleur tri le plus en amont possible permet de conserver la pureté des éléments et des différents alliages et les compositions spécifiques indispensables à certaines pièces (notamment en matière de sécurité automobile).

A titre d'exemple, un certain nombre de composants, comme les pots d'échappement, sont en acier inoxydable pour lesquels il est important de maintenir une teneur spécifique en nickel et en chrome. En outre, les pots catalytiques, partie des pots d'échappement, contiennent des métaux précieux comme le palladium, le platine ou le rhodium. Dans ce cadre, il pourrait également être utile de préciser qu'avant broyage, les pièces et composants doivent être triés par grandes familles et par métaux.

Concernant en particulier les aimants permanents, la recyclabilité des terres rares les composant est rendue possible uniquement si une séparation le plus en amont possible du broyage est réalisée.
A3M note également l'absence d'éléments pouvant contenir des terres rares de la liste prévue à l'annexe VII C comme les pompes de direction assistée électrique, les stop-start ou les alternateurs ainsi que les enceintes. En effet, ces composants, lorsqu'ils comportent des terres rares, peuvent en contenir 250 voire 300 grammes. A3M souligne que ces aimants permanents échappent déjà au champ d'application du Critical Raw Materials Act car leur

poids unitaire est inférieur à 200 grammes. Ainsi, il nous apparait essentiel de les inclure au sein du règlement VHU.

Enfin, l'écoconception des produits doit être améliorée en vue de permettre d'extraire les métaux pertinents du VHU avant broyage pour permettre leur recyclage effectif. Dès lors, il est essentiel que le règlement VHU soit établi en **cohérence avec les objectifs du règlement sur l'éco-conception des produits durables (ESPR),** actuellement en cours d'adoption.

6. Concernant les transferts de VHU hors UE

L'article 36 relatif au transfert des véhicules hors d'usage dispose que le traitement hors UE ne peut être entrepris que si le transfert est conforme au Waste Shipment Regulation. L'alinéa 2 précise qu'il doit être apporté la preuve que le traitement a été effectué dans des conditions pour l'essentiel équivalentes à celles du règlement VHU et aux exigences en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement.

Sur ce point essentiel, A3M soutient **l'application de conditions strictement équivalentes pour le traitement des VHU hors UE.** Il est primordial de ne pas dénaturer les objectifs du texte et créer un risque de contournement qui faciliterait l'exportation des matières premières secondaires hors de l'UE.