

Recycler un poids lourd ou une voiture ?

Les différences sont majeures !

« Le recyclage des véhicules utilitaires lourds diffère fondamentalement de celui des voitures particulières. » C'était l'un des grands thèmes abordés lors de l'international Automotive Recycling Congress (IARC), qui s'est tenu à Anvers du 19 au 21 mars.

Stefan Kerkhofs

Lors de cette édition annuelle de l'IARC, le nouveau projet de règlement européen sur les véhicules hors d'usage (End-of-Life Vehicles Regulation, ELVR) a été longuement discuté. Ce règlement, entré en vigueur en 2000, ne concerne ni les poids lourds ni les autobus. Mais la nouvelle mouture de la directive ELV prévoit d'y intégrer progressivement ces 'Heavy-Duty Commercial Vehicles' (HDCV).

Que prévoit l'ELVR ?

L'ELVR définit les modalités de traitement écologique des véhicules en fin de vie. Objectif ? Favoriser la réutilisation, le recyclage et la valorisation des matériaux tout en réduisant les déchets et les substances nocives. La réglementation impose aux constructeurs, collecteurs et centres de traitement de démanteler durablement les véhicules et de réinjecter un maximum de matériaux dans l'économie circulaire.

La directive ELV ne fixe actuellement aucune exigence directe en matière de réutilisation ou de taux de recyclage pour les HDCV. C'est surtout l'article 11 du nouveau projet qui retient l'attention : les constructeurs doivent fournir des informations sur le retrait sécurisé des fluides, composants et matières premières critiques. Ces données doivent être accessibles aux ateliers de maintenance via des plates-formes numériques.

Cela paraît simple, mais en pratique, plusieurs obstacles se posent. Les systèmes existants, comme la base de données IDIS (International Dismantling Information System), ne sont pas adaptés à la complexité des HDCV, qui nécessitent souvent des informations spécifiques par numéro de châssis. L'entrée en vigueur de la nouvelle directive ELV est prévue pour fin 2025.

Streamer :

L'ELVR impose aux constructeurs, collecteurs et centres de traitement de recycler les véhicules de manière durable.

--CADRE

Pourquoi est-il difficile d'étendre l'ELVR aux poids lourds et autobus ?

- Chaque utilitaire lourd est conçu sur mesure pour répondre à un besoin spécifique. Il existe des milliers de HDVC différents.
- Un camion qui quitte la chaîne de production est souvent incomplet. Des carrossiers y ajoutent ensuite des équipements spécifiques comme des grues, des pompes à béton ou des groupes frigorifiques. La responsabilité de sa fin de vie est donc partagée entre plusieurs acteurs.
- Les camions sont fréquemment modifiés en cours de vie : un long-courrier peut, par exemple, être transformé en véhicule de distribution.
- Les HDCV sont beaucoup moins vendus : 425.150 unités dans l'UE en 2018, contre 15,2 millions de voitures. Leur durée de vie est plus longue et leur usage plus intensif.

--FIN

Photo :

1/ La directive ELV ne fixe actuellement aucune exigence directe en matière de réutilisation ou de taux de recyclage pour les HDCV. (image générée par IA)