Assises nationales des déchets et de l'économie circulaire

Parcours 2 Mieux Consommer
AT2 ÉCO-CONCEPTION, DURABILITÉ

Synthèse
Boussole vers des produits et services durables, l'écoconception est le point de départ pour réussir votre transition écologique, développer votre activité et faire les bons choix : matériaux, procédés, durabilité, réparabilité, recyclabilité, décarbonation. Elle consiste à intégrer les enjeux environnementaux dès la conception de vos produits ou services pour réduire leur impact sur tout leur cycle de vie. Elle interroge aussi vos modèles économiques, vos process, vos choix de fournisseurs et les usages de vos clients. Une solution qui concilie performance et responsabilité environnementale. Où en sommes-nous depuis la loi AGEC (2020) et le règlement européen ESPR (2024) ? Cette rencontre fera le point sur l'écoconception et les stratégies gagnantes pour l'intégrer.

Pilotes
ADEME : Erwan AUTRET
CGDD : Juliette MOIZO

Animateur
Denis CHEISSOUX

Intervenants
CCI France : Ronan SEBILO, conseiller entreprise économie circulaire et éco-conception
CGDD : Sammy DRISSI-AMRAOUI, chargé de mission économie circulaire Europe et International
ECOSYSTEM : Hélène GUILBAULT, ingénieure experte environnement
HALTE A L'OBSOLESCENCE PROGRAMMÉE : Laetitia VASSEUR, Directrice Générale
MICHELIN : Jean-François PARMENTIER, Responsable normes & Réglementation

Propos introductif

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD)

Je vais faire un propos introductif pour un peu replacer le sujet de l'éco-conception et les actions que peuvent mener le ministère et l'ADEME. Si l'on devait résumer l'éco-conception en une phrase, ce serait penser durablement la conception pour réduire les impacts environnementaux, mais aussi éviter de générer et de gérer des déchets demain. Aujourd'hui, l'éco-conception n'est plus une option pour nous, c'est une nécessité et la réglementation en fait un socle dans l'économie circulaire. La France et l'Europe accélèrent le mouvement avec des outils concrets pour transformer nos modes de production et de consommation. Comme vous le savez, la France a été assez moteur dans la matière, d'abord avec la loi AGEC qui a introduit le concept dans le code de l'environnement et qui demande aux producteurs de rédiger des plans de prévention et d'éco-conception. Dans la loi AGEC, on a aussi eu les indices de réparabilité, puis de durabilité, qui encouragent les fabricants à éco-concevoir leurs produits en les rendant plus fiables, plus réparables, plus robustes, à rendre disponibles plus longtemps les pièces détachées. Mais aussi sous l'angle des services, qu'on oublie parfois, la loi REEN, réduire l'empreinte environnementale du numérique en France, qui a demandé à l'ARCEP et à l'ADEME de définir le référentiel général

de l'éco-conception des services numériques, le fameux RGESN. L'ensemble de ces dispositifs montre que l'éco-conception n'est pas un concept, c'est une réalité opérationnelle et c'est surtout une boussole pour les entreprises. On peut l'illustrer avec les indices de réparabilité et de durabilité, puisqu'on voit que les fabricants, les distributeurs et les consommateurs s'en sont emparés. C'est donc la preuve qu'une obligation réglementaire et dynamisme de l'économie ne sont pas incompatibles et peuvent même se renforcer.
Mais on sait bien qu'on navigue dans le marché unique européen et c'est donc l'Union Européenne qui est le meilleur niveau pour établir la réglementation, pour avoir le plus d'effets possibles aussi bien sur l'économie que sur l'environnement. En 2019, il y a eu une première directive, la directive Eco-Design, qui ne s'occupait que des produits liés à l'énergie, et elle a été remplacée en 2024 par le règlement sur l'éco-conception pour des produits durables, le fameux ESPR. Avec ce règlement, il ne s'agit plus de se limiter juste aux produits liés à l'énergie, mais d'aller beaucoup plus loin, de couvrir beaucoup plus de produits de consommation courante. Mais ce n'est pas le seul règlement qui traite l'éco-conception, le règlement batterie s'en occupe aussi, mais aussi le récent règlement sur les véhicules qui remplacent la directive VHU. Donc c'est le ministère qui est chargé de la mise en œuvre du règlement ESPR. Pour nous, c'est la pièce maîtresse de réglementation des produits industriels, parce qu'on va avoir un champ beaucoup plus large, des méthodologies nouvelles et surtout beaucoup d'ambition, celle de réduire l'impact environnemental de certains produits qu'on a identifiés comme les plus impactants : le textile, les pneus, l'ameublement mais aussi des produits intermédiaires comme l'acier.

Mais pour nous, il n'y aura pas d'éco-conception sans véritable traçabilité et maîtrise des chaînes de valeur. Un des outils qui doit y contribuer progressivement, c'est le passeport numérique de produits, le passeport produit ou DPP, qui doit servir à l'avenir comme un outil unique pour partager de l'information au sein de la chaîne de valeur, informer particulièrement les acteurs en aval, donc ceux qui vont réparer, ceux qui vont reconditionner, ceux qui vont gérer les déchets, ça servira aussi à mieux informer le consommateur, parce que c'est aussi un levier, il a besoin d'informations pour, lui aussi, faire des choix durables.

Dans l'ensemble, le ministère encourage tous les acteurs à se lancer dans l'éco-conception et à essayer d'aller même plus loin pour faire plus de transitions dans leurs produits et dans leurs entreprises. Et on a identifié quatre raisons pour lesquelles il faut absolument se lancer.

- Déjà, tout démarre avec l'éco-conception, c'est le point de départ pour tout, c'est la clé d'entrée pour réduire l'empreinte environnementale des produits, c'est un vecteur d'innovation, et c'est aussi un moyen pour les entreprises de rester compétitives. D'autres pays s'y sont mis, les Etats-Unis, la Chine. La France et l'Europe ont pris de l'avance, mais cette avance se réduit, et en tout cas pour les entreprises françaises, plus vous attendez, plus vous avez de chances d'être en retard, malheureusement.
- La deuxième raison, c'est qu'on vous encourage à anticiper les changements réglementaires. Il sera plus facile de s'adapter à de futures exigences d'éco-conception si vous avez déjà fait de l'éco-conception, et ça vous aidera à assurer la pérennité de vos entreprises.

- La troisième raison, c'est pour se positionner plus tôt et se démarquer. Dans un futur idéal, où tous les produits seront éco-conçus, il vaudra mieux être le premier à y avoir travaillé et à avoir trouvé des solutions pour pouvoir se démarquer.
- Et la quatrième raison, c'est répondre aux attentes des consommateurs, parce qu'eux aussi sont demandeurs de produits durables, et donc vous avez la possibilité de gagner des parts de marché en vous adressant à ces consommateurs.

En termes de calendrier, ça va arriver très vite. Au titre d'ESPR, les premiers actes délégués vont arriver en 2027 pour le textile, le fer et l'acier, les pneus, d'autres arriveront en 2028-2029. Même s'il y aura des périodes de transition, à l'échelle d'une entreprise c'est demain.

Et donc, pour terminer, qu'est-ce que font les pouvoirs publics ? Au niveau national, le ministère organise des groupes miroirs par secteur, où on invite les parties prenantes, c'est un temps d'échange où on va partager de l'information pour le textile, pour les pneus, pour le fer et l'acier. Dans ces groupes miroirs, on a tous les acteurs de la chaîne de valeur, des fabricants, des réparateurs, des reconditionneurs, des acteurs de la gestion des déchets, les ONG, on a une attention particulière à ce que les PME puissent s'identifier et participer à ces réunions. Et on fait en sorte de stimuler tout cet écosystème pour participer aux travaux européens. Au niveau du ministère, on participe bien sûr à toutes les réunions, on envoie nos contributions, on s'enrichit aussi de vos contributions pour partager des éléments techniques au niveau européen, et bien sûr, on contribuera activement à la négociation des actes réglementaires. Je parle au nom de mon ministère, mais bien sûr on travaille avec tous les autres ministères concernés.
De son côté, l'ADEME accompagne les entreprises aussi avec une offre diversifiée, des actions de sensibilisation, des formations, des guides, des études de référence, et aussi le financement de diagnostics conseils. L'ADEME accompagne environ 400 entreprises par an avec un financement de diagnostics. Les ministères et l'ADEME sont là pour vous permettre de mieux appréhender la complexité de ce sujet, et pour vous montrer que l'éco-conception est un levier de compétitivité et pas une contrainte.

L'éco-conception, ce n'est pas une révolution, mais plutôt une évolution inéluctable et bénéfique, pour les entreprises c'est une opportunité de réinventer vos produits, mais aussi de vous préparer à un cadre réglementaire qui sera plus exigeant à l'avenir.
Je termine avec une question ouverte, dans un monde où la durabilité deviendra la norme, où en êtes-vous aujourd'hui, et où en serez-vous dans 5 ans ?

Séquence 1 – Dans votre structure, quel est votre constat sur l'éco-conception ?

Hélène Guilbault (ECOSYSTEM)
Avant de répondre à la question, je vais d'abord présenter rapidement Ecosystem. On est un acteur majeur et clé dans la circularité des équipements électriques, électroniques et des batteries, parce qu'on travaille sur des enjeux liés à la souveraineté et la décarbonation de l'industrie. Et notre rôle en tant qu'éco-organisme, c'est d'être une interface entre tous les acteurs de la chaîne de valeur pour organiser la circularité. Ecosystem est un organisme à but non lucratif, agréé par

l'État. Notre rôle est d'organiser la collecte, le tri, le recyclage des équipements électriques électroniques, des batteries, des lampes, mais également du réemploi et de la réparation et ça sur toute la chaîne de valeur. Et d'ailleurs, cette circularité, on la porte dans notre raison d'être parce qu'on est entreprise à mission depuis 2021 et donc on a changé récemment de raison d'être qui est "accélérer le développement d'une industrie circulaire créatrice de valeurs pour préserver collectivement les ressources".

Ecosystem a 20 ans cette année, donc on a un historique aussi sur les pratiques d'éco conception dans les entreprises. Et aujourd'hui, on accompagne les producteurs pour que leurs produits soient plus réparables, réemployables et quand ils arrivent en fin de vie, qu'ils soient mieux recyclés qui est un enjeu majeur pour récupérer derrière les matières et qu'elles soient réincorporées dans les produits. Une des particularités des équipements électriques électroniques et des batteries, c'est que ce sont des équipements avec une grande diversité dans les flux et qui sont assez complexes, notamment d'un point de vue électronique. Et donc, on voit que la réglementation a accompagné au fur et à mesure l'éco-conception de ces produits depuis plus de 20 ans. Et au départ, la réglementation était davantage sur des enjeux environnementaux autour de la matière en elle-même. Ensuite, ça a plutôt pris vers la performance énergétique pour finir en ce moment plus davantage sur des performances matière et notamment tout ce qui est lié à la présence de substances et de polluants, et c'est quelque chose qu'on a dans les équipements électriques électroniques. Donc, on voit que le panel de réglementation sur ces équipements sont assez denses, mais ça va continuer à s'améliorer, notamment grâce à l'ESPR. Et donc, derrière, on a des enjeux dans notre filière, c'est qu'une entreprise soit fabricante, un distributeur ou un importateur, ils n'ont pas forcément les mêmes enjeux d'un point de vue d'éco conception. Et donc, dans notre constat là-dessus, c'est qu'il faut s'adresser à tous les acteurs. Et donc dans nos accompagnements, on essaie justement de sensibiliser sur l'éco-conception pour qu'elle soit créatrice de valeur, mais aussi qu'on intègre de la circularité à tous les maillons de la chaîne de valeur. Et notre rôle, justement, c'est d'accompagner dans cette diversité, mais aussi la complexité de ces équipements.
Pour aller un peu plus loin dans les constats :

- On se rend compte qu'un levier assez "facile" à activer, c'est de faire prendre conscience de la réalité terrain du recyclage. Si les entreprises n'ont pas conscience de quelles sont les étapes du recyclage, quelles sont les difficultés qu'on rencontre, ils ne vont pas intégrer nos contraintes qu'on rencontre au niveau du recyclage, mais également du réemploi et de la réparation. On voit que plus on amène les adhérents et les clients sur le terrain, plus ça fait un déclic. Et derrière, ce sont des leviers pour engager des actions en interne.
- Notre deuxième constat, c'est au-delà d'aller sur le terrain et de voir notre réalité industrielle, c'est aussi de travailler en interne. On se rend compte que si on n'embarque pas l'ensemble des équipes, ça ne va pas marcher. Et donc, on a un enjeu aussi d'accompagner et d'être présent dans les entreprises pour faire des ateliers, formats qui fonctionnent très bien, on met tout le monde autour de la table (R&D, conception, industrialisation, qualité, marketing, achats) pour sensibiliser sur l'éco conception en vue d'une meilleure recyclabilité et d'une seconde vie.

Ronan Sébilo (CCI France)

Sur ces sujets, on travaille en partenariat avec l'ADEME et la région. La mission de la CCI est de travailler avec les entreprises en amont de leur projet d'éco-conception avec des formats d'intervention courts. Dans le Grand Est, secteur sur lequel j'interviens, on appelle ça des formats visite éco-conception. Le constat que l'on fait est qu'il y a deux cas de figure.

- Soit ce sont des collaborateurs de l'entreprise qui ont commencé à identifier ce que c'était l'éco-conception et qui utilisent cette intervention CCI pour le vendre à la direction. Donc là en effet il y a des collaborateurs qui voudraient vraiment voir leur entreprise s'engager dans des actions environnement développement durable et ont bien compris que l'éco-conception, c'était un outil.
- On a également l'inverse, c'est plutôt le ou la dirigeante qui a commencé à identifier le sujet et qui nous utilisent pour essayer de vendre la démarche auprès des équipes. Comme c'est une démarche transversale qui forcément au début reste un sujet dont le périmètre est flou, le mode de déploiement reste flou. Comment est-ce que je vais le déployer auprès de mes équipes ? Qu'est-ce que ça veut dire ? Ah bah tiens, la CCI peut faire une intervention courte pour nous éclairer sur le sujet, comprendre comment s'organiser, comprendre les aides ADEME.

Dans l'outil qu'on utilise, dans ce format visite éco conception, on cherche vraiment à croiser entre d'un côté, c'est quoi vos enjeux business du moment et vous illustrer qu'est-ce que ça voudrait dire engager des actions d'éco conception et regarder dans quel cas les deux se croisent. Si engager une action d'éco conception, ça coche un de mes enjeux business, c'est que ça devient un investissement qui est intéressant. S'il n'y a pas ce croisement, ça sera une Xième démarche RSE qui, quand les temps seront durs, on va l'arrêter.

Je peux prendre l'exemple de l'entreprise que j'ai vu lundi dans le secteur de l'emballage. Donc le déclencheur, c'est la réglementation, la PPWR. C'est une entreprise qui fournit des emballages à ses clients et ses clients ont l'air de lui dire que c'est elle qui doit assumer la responsabilité de cette réglementation européenne, ce qui n'est pas le cas. Ce qui est intéressant, c'est que c'est une PME, et la difficulté, c'est que ses clients grands comptes ont des attentes au niveau environnement, mais qui varient : il y a 3 ans, ils nous demandaient l'impact carbone des emballages, finalement, ils nous l'ont demandé qu'une fois, on a un grand compte qui nous a demandé d'adhérer à ECOVADIS, on l'a fait. On sent quand même un manque de constance par rapport à des clients grands groupes. Et en tant que PME, je ne fais que réagir à ce que demandent ces clients grands groupes. Un des enjeux business qu'ils ont, ils sont très bien implantés chez certains gros clients, c'est de les fidéliser. Eh bien, donc, dans la restitution que je dois préparer, je vais mettre en avant le fait de dire si vous devenez exemplaire sur la maîtrise de la PPWR et l'éco-conception dans le secteur des emballages, ça sera un argument de plus auprès de vos grands comptes pour vous garder comme fournisseur. A l'inverse, si au bout de deux ans, vos acheteurs ont l'impression que vous n'avez pas bien compris ce que c'était cette réglementation, potentiellement, ça va vous faire perdre des points et peut-être vous allez perdre des marchés parce que vous avez été jugé comme n'étant pas sérieux sur des éléments de conformité réglementaire. Voilà un exemple très précis, mais ça dépend de toutes les entreprises.

Un autre élément sur lequel je rejoins, un constat c'est qu'en effet, l'éco conception, il y a peut-être 5-10 ans où, historiquement, on le faisait plutôt sur des produits techniques. Aujourd'hui, avec la loi AGEC sur les services numériques, en grand Est, l'ADEME a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur l'éco6conception numérique. Et en effet, là, j'ai également des formats d'intervention auprès d'entreprises du service numérique.

Jean-François Parmentier (MICHELIN)
L'éco-conception, comme vous l'avez dit, est inscrite dans notre ADN depuis longtemps et s'inscrit dans la démarche durable de l'entreprise qui est elle portée à tous les niveaux, justement du top management jusqu'aux équipes de conception. C'est vraiment quelque chose qui est intrinsèquement présent dans les équipes.
En ce qui concerne le domaine du pneumatique, il y a deux précisions que je veux apporter au départ qui cadrent vraiment l'éco-conception.

- La première, c'est l'aspect sécuritaire du produit, c'est à dire qu'on est sur un produit qui va sur un véhicule, qui assure votre sécurité dans toutes les conditions. Donc, il n'y a pas de compromis possible avec cet aspect sécuritaire.
- Le deuxième point important, quand on fait l'analyse de cycle de vie d'un pneu, c'est l'usage qui est la phase dominante, quasiment 80% de son empreinte environnementale est liée à l'usage. Donc, ça veut dire qu'on peut avoir plein d'idées et souvent, on a plein de façons d'imaginer la circularité ou d'imaginer l'éco-conception, mais il faut bien pouvoir la pondérer, la mesurer et vérifier qu'il n'y a pas de transfert d'impact d'un point de vue global.

Pour pouvoir justement jouer sur le compromis de performance et intégrer l'éco-conception, on s'est fixé une règle d'or qui est de dire chaque nouvelle gamme doit améliorer l'impact environnemental par rapport à la gamme qu'elle remplace.

Jusqu'ici, on a été dans une démarche proactive. On fait le calcul d'analyse du cycle de vie. Il y a des standards qui existent, qui nous guident, qui nous aident à bien calculer cela. Tant qu'on reste dans l'environnement Michelin, on a nos façons de calculer, on connaît le cadre, on a une robustesse associée. Ce qu'on attend de la normalisation et de la réglementation, c'est d'avoir ce qu'on appelle un level playing field, un cadre qui permet à tout le monde de jouer avec les mêmes règles. Typiquement, les pneus d'import versus les pneus fabriqués en Europe, si on ne contrôle pas ce qui se fait en import, on ne joue pas à armes égales donc, on va surenchérir quelque part les pneus qui font de l'éco-conception versus des pneus qui sont toujours moins chers, mais qui ne satisfont pas aux mêmes exigences de ce point de vue. Donc, il y a vraiment besoin d'une notion de robustesse et de vérifiabilité pour s'assurer que tout le monde joue avec les mêmes règles du jeu.

J'aime bien le terme qui a été employé de boussole. On dit souvent que l'ACV est une boussole qui nous aide à éclairer nos choix, à faire les bons choix à tous les niveaux, que ce soit sur le nouveau produit ou sur un plan produit pour se dire les directions qu'on prend en termes de développement de gamme sont les bonnes, vont dans le bon sens d'un point de vue planète ou pas.

Laetitia Vasseur (HOP)

L'éco-conception pour moi c'est la base pour dire Halte à l'obsolescence programmée, il faut avant tout que nos produits soient durables, robustes et réparables.

Si on veut donner un constat, aujourd'hui on peut se féliciter d'un certain nombre de choses qui vont dans le bon sens. Depuis 10 ans on voit une différence. La durabilité, la réparabilité des produits progressent, lentement, et ça c'est grâce à une impulsion politique, on l'a cité avec les indices durabilité des outils comme l'éco-modulation qui ont le mérite d'exister. Et puis même une ambition qui s'est étendue à l'Europe avec des directives Right to Repair, donc le droit à la réparation, eco-design, et là, en ce moment, on discute même d'un Circular Economy Act.

Après, la question, c'est est ce qu'on est au niveau d'ambition nécessaire pour faire face à tout ce que vous avez rappelé avec beaucoup de justesse ? La France a été vraiment pionnière, elle a fait des indices, on voit que ça marche, on a des études qui démontrent qu'on vend plus de produits quand ils sont plus durables, quand ils sont plus réparables. Et en même temps, on a besoin que cette ambition soit portée au niveau européen. Aujourd'hui, on a des indices français qui sont très ambitieux, qui fonctionnent bien et ces indices sont portés au niveau européen avec cinq fois moins d'ambition. Donc, il y a vraiment une nuance là intéressante à avoir en tête, il faut aller au niveau européen, il faut harmoniser, c'est nécessaire pour avoir de l'impact. Et en même temps, si ce niveau d'ambition est trop faible, autant se le dire, ça ne sert strictement à rien.

On peut aussi se réjouir de l'Etat de droit, il faut beaucoup de patience pour s'en réjouir, mais il y a eu des lois comme le délit d'obsolescence programmée et par exemple, moi qui suis ça de près, on a maintenant des procès qui vont s'ouvrir en 2027, par exemple, contre des multinationales comme Epson, qui vont être traduits en justice pour obsolescence programmée, pour entrave à la réparation. Et ça, ça donne un signal très fort que ce n'est plus permis de faire de l'obsolescence programmée, des entraves à la réparation. Et c'est bien de se dire que ça va dans le sens de l'histoire, c'est encore mieux quand le juge le rappelle que ce n'est plus permis. Et là, enfin, ça bouge, si on peut faire confiance à l'état de droit pour appliquer le droit qu'on a réussi à faire évoluer ces dernières années. Donc ça, c'est très positif.

Ce qui est aussi très positif, c'est la mobilisation, parce qu'on voit que de plus en plus d'acteurs, et vous en faites partie : on se mobilise tous pour l'éco conception, pour la durabilité, pour l'économie circulaire. Et ça a vraiment de l'impact parce qu'on a besoin d'agir en système tous à notre échelle, les ONG, les entreprises, l'État, etc. On a tous besoin d'agir en même temps pour que ça fonctionne. Et c'est là une des difficultés majeures, comment est-ce qu'on arrive à faire bouger tout un système ? Il faut que tout le monde soit au rendez-vous. Et donc la mobilisation, elle fonctionne. Là, aujourd'hui, on est aux Assises, dans quelques jours aussi, on a les journées nationales de la réparation, on a plus de 40 partenaires de tout type d'organisation qui montrent qu'il y a des solutions, qu'elles sont à portée de main, qu'il faut encore passer à l'échelle mais qu'on est sur la bonne voie. Ça, c'est le côté positif. Après, on est encore loin du chemin. Il y a encore beaucoup de choses à faire, c'est aussi mon constat. Concrètement, plus les produits sont récents, modernes et plus on a peur qu'ils ne soient pas réparables et durables. Ça, ça ne va pas trop dans le bon sens, même s'il y a des initiatives pionnières qui sont très positives, qui montrent que c'est possible de faire un smartphone durable et réparable, que c'est possible de faire un

lave-linge durable et réparable. Concrètement, aujourd'hui, les téléviseurs les plus modernes, les téléphones pliables, les aspirateurs robots, ça ne tient pas, ce n'est pas fiable, ce n'est pas réparable, ce n'est pas durable. Donc, ces produits ne vont pas dans le sens de l'histoire. Et là, il y a un paradoxe intéressant qu'on ne peut pas laisser couler. Et là où l'éco conception n'est pas du tout encore au rendez-vous, malgré les progrès qui ont été impulsés ces dernières années. On a aussi des produits qui sont en décharge aujourd'hui, on fait des études et on a constaté que la plupart des produits qui sont en décharge sont réparables, et pour autant, ils ne sont pas réparés. Donc, il y a un vrai enjeu à aussi transformer l'éco conception après en impact concret. Et là, il y a encore du boulot.

Donc, ce que je voudrais dire, c'est qu'on a besoin et envie d'aller vers de l'éco conception, on y progresse doucement, mais il y a encore plein de choses concrètes sur lesquelles il faut avancer. On ne peut pas parler d'éco conception si on n'a pas de pièces détachées, si elles sont à un prix exorbitant, si les fixations ne sont pas démontables ou si quand on les démonte, on casse l'objet, si on n'a pas de durabilité logicielle ou encore si on invite les consommateurs à être dans de la surconsommation à outrance à des prix ridicules via du e-commerce. C'est ça aussi la réalité.
Donc, les entreprises qui sont pionnières, elles sont déjà là, elles font des choses intéressantes, elles peuvent intégrer l'éco-conception encore davantage. Et en même temps, elles ont des limites qui sont systémiques, la dépendance à des pièces détachées dans un univers mondialisé, l'obsolescence logicielle ou parfois n'ont pas les clés logicielles. Donc, il y a encore beaucoup de choses sur lesquelles l'État peut avancer. Et je parle de l'État parce qu'on a besoin d'agir ensemble de manière coordonnée pour passer à l'échelle et de manière systémique, et qui d'autre que l'État peut faire bouger toute la société vers l'économie circulaire ?

Les batteries, c'est un bon exemple. Et tant mieux si on peut avoir un DPP sur les batteries. Les batteries, c'est partout, aujourd'hui, on a de plus en plus de batteries sur tous les produits, sur ce qui était low tech à l'époque. Maintenant, on a des batteries dedans. Et donc, c'est hyper important que ces batteries soient démontables, soient remplaçables, soient réparables, même aux composants. Et là, il y a de quoi faire pour aider des pistes d'évolution.

Hélène Guilbault (ECOSYSTEM)
J'aimerais rebondir parce que je suis complètement d'accord sur les batteries, c'est un vrai enjeu. On a de plus en plus d'appareils qui contiennent des batteries. Avant, ces appareils n'avaient pas de batteries et on s'en sortait très bien. C'est une tendance à la hausse, et d'un point de vue éco-organisme, on peut vous dire que c'est un fléau total, parce que si elles ne sont pas séparées par l'utilisateur avant de les mettre dans les bacs de collecte ou en déchetterie et qu'après les batteries instables prennent feu au moment du transport, dans les zones de stockage, dans les centres de tri. Même si par miracle elles n'ont pas pris feu ou qu'elles ne se sont pas emballées pendant ces étapes-là en amont, ça va être un problème au moment du recyclage dans les centres de traitement. Et les centres de traitement, c'est une préoccupation énorme qu'ils ont. Et c'est pour ça que je te rejoins là-dessus. Il faut travailler là-dessus et faire en sorte que ces batteries soient séparables pour que les opérateurs soient plus en sécurité et qu'il y ait aussi une ambition là-dessus partagée.

Séquence 2 – Quelles sont les perspectives de l'éco-conception ?

Hélène Guilbault (ECOSYSTEM)
Une première perspective est l'accélération réglementaire. Et quoi de mieux que de faire une mise en action, de concrétiser tout ça parce qu'on le voit, ça s'accélère. Mais il faut aller encore plus loin et plus vite, surtout. Et donc là-dessus, on voit effectivement que la réglementation s'accélère et ça va dans le bon sens. Et nous, on est convaincu qu'au niveau européen si on arrive à avoir, et c'est ce vers quoi on va, des règles harmonisées au niveau européen, on ira dans le bon sens. La réglementation, elle est là, elle se met en place et c'est très bien. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a un volet achat circulaire qui est essentiel. Et donc, en rendez-vous client avec des entreprises qui sont plutôt distributeurs ou importateurs, j'ai souvent la remarque "oui mais moi, je n'ai pas la main sur la conception". Mais en fait, si, indirectement, parce qu'en mettant en place une démarche d'achat circulaire, les entreprises vont être capables de mettre en place des appels d'offres avec des cahiers des charges bien définis et qui intègrent leurs critères d'éco-conception. Donc ça, c'est un vrai levier et une perspective que nous on développe aussi et on essaie d'accompagner nos entreprises là-dessus. Les achats circulaires ça s'applique aux distributeurs importateurs, mais aussi aux fabricants. Parce que les fabricants, ils peuvent aussi mettre en place une démarche d'achat circulaire orientée vers l'intégration de plastique recyclé, par exemple, ou l'intégration de matières recyclées de manière générale. Donc, il y a un vrai enjeu là-dessus.

Une deuxième perspective qu'on remarque c'est que l'éco-conception est la condition sine qua non pour bâtir un business model rentable. On est convaincu que si les entreprises ne s'engagent pas dans l'éco-conception, elles vont perdre en compétitivité et il va y avoir des problèmes plus généraux, on va avoir le fléau des entreprises asiatiques qui vont mettre de la fast tech. Donc là-dessus, on essaie aussi de convaincre les entreprises qui sont ancrées sur le territoire français et européen d'aller plus loin. Il y a des enjeux compétitivité qui sont essentiels. Il y a des entreprises qui sont pionnières sur ce sujet-là, elles doivent aussi embarquer les autres et donner des exemples qui fonctionnent. Le récit est important aussi là-dedans.

On a des entreprises qui sont pionnières, mais c'est aussi stimulé par la réglementation, comme on l'a dit. Et donc, en tant qu'éco-organisme, on est convaincu qu'on doit continuer à mettre de l'impulsion dans cette éco-conception et fédérer les acteurs autour de l'économie circulaire et l'éco-conception. Et donc, notre rôle aussi est de trouver des solutions pour embarquer l'ensemble des acteurs de la chaîne des valeurs et d'être dans la coopération. On est convaincu qu'à l'avenir, pour embarquer tout le monde, l'enjeu essentiel est la coopération et voire la coopétition. Et donc, nous, on a envie de mettre en place des coalitions, des groupements de travail d'entreprises qui ont envie de s'engager là-dedans. C'est quelque chose qu'on fait déjà, mais qu'on a envie d'accélérer davantage et en se focalisant sur une problématique commune ou pas, mais derrière, d'engager des projets très concrets. C'est une des perspectives qu'on a envie de développer dans les années à venir.

Ronan Sébilo (CCI France)
Sur les perspectives, trois points clés qui convergent vraiment sur cette notion de coopération.

- Au niveau national, on a le pôle éco-conception qui est basé à Saint-Etienne, issu d'une CCI et qui travaille en partenariat avec l'ADEME sur ce sujet. La nouveauté de 2026, c'est vraiment une structuration du réseau avec la création d'éco-design hubs. Le principe, c'est j'ai une région et j'ai un acteur qui va être identifié pour faire cette animation éco-conception auprès des entreprises du territoire. Et nouvelle, sur la région Bretagne, un éco-design hub va se mettre en place sous l'impulsion de la CCI Bretagne et puis Ille-et-Vilaine. Pareil, ça bouge sur la région Île-de-France. Hauts-de-France c'est en place. Donc il y a vraiment sur 2026, une structuration à l'échelle nationale de ces éco-design hubs et qui montre que le sujet éco-conception continue à se structurer.
- Deuxième point, à l'échelle Grand Est cette fois-ci, on va expérimenter le format club entreprises éco-conception. L'idée, c'est qu'il y a déjà depuis 2022, pratiquement 100 entreprises qui ont bénéficié d'un appui de l'ADEME sur ces sujets et d'autres qui n'ont pas forcément eu d'appui de l'ADEME mais qui travaillent sur ce sujet. Et là, on a déjà testé le terrain, il y a vraiment un vrai intérêt d'avoir ce format d'échange entre entreprises qui travaillent sur le sujet éco-conception parce que ça reste un sujet difficile, transverse.
- Et puis le dernier point, coopération sur cette notion de modèle économique. Donc ça, c'est aussi cette montée en puissance de je peux faire un produit qui va être plus robuste, mais si mon produit est robuste, peut-être qu'il n'aura pas le même prix marché que les concurrents. Et donc maintenant, c'est vraiment d'intégrer le fait que très en amont, identifier tout de suite cette notion du modèle économique.

Jean-François Parmentier (MICHELIN)
Il y a plusieurs axes, on a évoqué l'axe réglementaire et puis l'axe volontaire aussi. Typiquement pour engager aussi ses fournisseurs, on se fixe des cibles typiquement sur le taux d'emploi de matériaux recyclés, renouvelables, pour donner aussi le signal à nos fournisseurs qu'on s'engage dans cette démarche-là. Et on compte beaucoup sur le volet réglementaire pour inscrire cela dans le cadre pour tout le monde.

Ensuite, il y a effectivement aussi une notion d'implémentation et de réalité vis-à-vis du consommateur. Aujourd'hui, le constat c'est que le consommateur voit surtout le prix d'achat, il n'a pas tellement de vision du coût à l'usage de son pneumatique, est-ce qu'il va être différent entre un pneu A et un pneu B ? On a le labelling qui va lui dire qu'en résistance au roulement, ce pneu-là est peut-être classé A et celui-là B ou C, mais il n'a aucune idée de l'impact sur le coût réel de l'utilisation d'un pneu mauvais en labelling énergétique versus un pneu qui est très bon. Alors qu'un plein sur cinq est lié à l'utilisation des pneumatiques ! Donc en fait, quelque part, il y a une vraie question de coût à l'achat et comment on peut transcrire les critères d'éco-conception vers le consommateur pour qu'il puisse faire un choix éclairé. Effectivement, il y a aussi le coût d'achat qui est quelque chose d'important en fonction de ses capacités, mais le coût dans la durée de l'utilisation de son produit, comment on peut lui rendre ça beaucoup plus tangible et exploitable pour qu'il puisse faire ce choix ? Et ça, ça reste un défi quand même assez important.

Et puis, il y a l'axe coopération, effectivement aussi, qui est important. Alors aujourd'hui, il y a des coopérations historiques qui existent. Je pense que le secteur des filières REP en pneu existe

depuis un moment, les éco-organismes comme Aliapur font un gros travail de fond sur ce sujet depuis longtemps. Donc, c'est comment élargir ça à l'ensemble des acteurs et en particulier, typiquement, les constructeurs. C'est-à-dire qu'on peut faire les pneus les mieux éco-conçus du monde si, à la fin, on est sur un gros véhicule qui est alourdi pour X raisons, le bilan global peut être négatif même si on veut faire les meilleurs pneus du monde, les meilleurs matériaux en amont. Donc, il y a une vision globale à avoir sur le sujet.
Et là aussi, le rôle du consommateur qui reste important dans sa conduite, c'est-à-dire que même s'il a le véhicule le plus efficient et les meilleurs produits sur son véhicule, s'il accélère inutilement, s'il n'a pas une écoconduite, tout ce qu'on aura pu faire en amont ne sert à rien. Donc, il faut une éducation collective en termes de progrès pour vraiment en tirer tout le jus parce que sinon, effectivement, c'est du gâchis. Cet aspect usage est très intégré dans les usages professionnels, mais beaucoup moins dans les usages particuliers.

Laetitia Vasseur (HOP)
Derrière le mot perspective, j'ai envie d'introduire le mot stratégie. Je pense qu'on est tous confrontés à une question : c'est quoi notre stratégie ? C'est quoi votre stratégie ? C'est quoi notre stratégie collective par rapport à cette question de l'éco-conception ? Pour les entreprises, peut être continuer à vendre. Dans ce contexte-là, on a deux possibilités. Dans un contexte où les prix augmentent et ce n'est pas près de s'arrêter parce que les matériaux se font de plus en plus rares et on est dans un contexte géopolitique qui ne va pas s'améliorer. Donc, on a deux solutions. Soit la stratégie est de vendre le moins cher possible, c'est ce que font des pays venus d'ailleurs qui n'ont pas les mêmes conditions sociales d'extraction et qui s'en fichent. Et sur ça, je suis désolée, personne ici en France ne sera compétitif. Il y a une autre stratégie qui est soit celle de la qualité, soit celle du service, soit celle de l'économie circulaire, c'est-à-dire vendre moins cher parce qu'on est sur du réemploi, de la réutilisation, de la réparation, plus ou moins moins cher mais en tout cas avec une diversité d'offres qui peut s'adapter à différents profils. C'est la seule solution. Et c'est pour ça qu'on parle du sens de l'histoire et que c'est très pragmatique de parler d'éco-conception. Alors certes, il y a des freins, mais c'est le sens de l'histoire. Et pour y arriver, il faut qu'on ait une approche systémique. Et pour ça, on a besoin de soutien, on a besoin du soutien de l'ADEME, par exemple. Donc l'ADEME ne doit pas disparaître au passage, et on doit tous la soutenir. Sinon, on n'y arrivera jamais, on ne pourra pas passer à l'échelle, si on n'est pas dans la coopération et dans le soutien de ces corps intermédiaires qui nous permettent de mutualiser, de coopérer et d'aller de l'avant de manière systémique.
De manière très concrète, on a besoin de standards, notamment européens, notamment pour évaluer la durabilité, la robustesse des produits, sans quoi c'est très difficile finalement de dire ce produit est plus réparable que celui-ci, etc. Et ça, c'est très important de tendre vers ça, comme le font les indices, mais encore de manière parfois lacunaire sur la robustesse parce qu'on manque de standards européens, mais aussi en termes de prix, parce qu'une fois qu'on est capable de dire ce produit pour tel et tel critère est plus réparable et plus durable que l'autre, il faut qu'il y ait un signal prix parce que le business intéresse les entreprises, ça intéresse aussi les consommateurs. Et le premier geste, c'est quand même celui du prix, même si bien d'autres considérations peuvent rentrer en jeu. Et c'est une vraie question de pouvoir d'achat, c'est une vraie question politique. Et derrière ça, il y a une vraie opportunité avec l'éco conception d'aller

vers des solutions. Et dans les perspectives, on pourrait imaginer un signal prix qui est très fort pour les consommateurs qui va avec ces indices, on pourrait l'appeler le coût total de la possession. On peut innover, on peut rêver et on peut mettre en place de manière très pragmatique des choses dans les prochaines années, peut-être avec une loi AGEC 2 qui interviendrait d'ici 2/3 ans et on serait déjà près de 10 ans après la première loi AGEC qui a émergé. On a besoin de passer à la vitesse supérieure, on a besoin de cet élan-là.

Sur le DPP, on peut en attendre en effet beaucoup et en particulier en termes de mesure de l'impact, parce qu'on peut se dire c'est super on éco-conçoit les produits, mais au final, qu'est-ce qu'on en sait ? Moi, j'ai fait une étude d'impact pour savoir quelle est l'évolution de la durabilité des produits depuis que j'ai créé HOP en 2015. Résultat, je n'ai pas de chiffres pour savoir si les produits ont finalement duré ou pas, c'est extrêmement difficile d'avoir des chiffres pour mesurer l'évolution de la durée de vie des produits. Et le DPP pourrait le permettre, toutes les initiatives, notamment du ministère de l'Écologie, on pourrait évaluer les politiques publiques, on pourrait évaluer tous nos efforts d'éco-conception. Parce que si on avait simplement l'information de la date de mise en marché des produits et qu'on allait le constater à la déchetterie quand ils y arrivent à ce moment-là, on pourrait vraiment tracer cette durabilité, cette évolution de la durée de vie des produits. Et là, on pourrait mesurer l'impact écologique, on pourrait mesurer l'impact en termes de pouvoir d'achat. Et ça, c'est quelque chose qui nous manque beaucoup. Donc, le DPP a par ailleurs plein d'autres aspects positifs pour l'accès à l'information, pour les consommateurs c'est très intéressant, mais aussi en termes de business, en termes de valeur résiduelle des produits de seconde main. Concrètement, aujourd'hui, comment calculer le prix juste d'un produit de deuxième, troisième, quatrième main ? Sur les voitures, c'est facile, il y a le compteur d'usage. Sur les autres produits, c'est beaucoup plus difficile. Et donc, le DPP pourrait vraiment permettre d'objectiver tout ça et du coup, d'avoir des informations très claires qui permettent de structurer et de développer toute une filière économique. Et c'est ça dont on a besoin pour passer à l'échelle, pour que l'éco-conception ne soit pas résumée à des initiatives marginales aujourd'hui, mais que ça se développe et que demain, ça devienne la norme. Et c'est le sens de l'histoire. Mais il y a encore un peu de travail et en même temps, il y a beaucoup de perspectives. Et on publiera un livre blanc avec 40 mesures à destination des pouvoirs publics dans quelques jours. Donc, je vous invite à nous suivre sur notre site halteobsolescence.org. Et si vous pensez que pour faire bouger les pouvoirs publics, on a besoin d'un petit coup de main et de tous s'y mettre, je vous propose de rejoindre aussi le club de la durabilité parce qu'on a besoin de faire des coalitions multiparties prenantes (entreprises, associations de consommateurs, associations environnementales…), et c'est que comme ça qu'on arrivera à faire bouger les lignes.

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD)

Je me permets de rebondir pour partager la vision qu'a le ministère de la Transition écologique sur le passeport produit. On ne souhaite pas que ce soit juste un manuel d'utilisation qui soit statique, qui soit généré par les fabricants et qui soit juste un QR code sur un produit qui donne accès aux mêmes informations auxquelles on a accès aujourd'hui. Non, on veut que ce soit un vrai outil au service de la circularité, que les opérateurs en aval puissent y intégrer des informations, qu'il y ait accès à certaines informations nécessaires pour pouvoir démonter les

produits, mieux les démonter, avec plus de sécurité, pouvoir séparer les composants, les réparer, les reconditionner. On veut que ce soit un véritable outil pour la circularité des produits, jusqu'à celui qui va s'occuper du recyclage, ce sera une information aussi utile de savoir à quel moment il y a une fin vie réelle du produit.

Séquence Q&A

- *On parle effectivement beaucoup d'éco-conception. Ça va être poussé avec l'ESPR et je pense que tout le monde est bien content. Pour moi, l'éco-conception, c'est lié à un outil très puissant qui a été mentionné un tout petit peu, qui est l'ACV, qui est un outil assez complexe et Je ne vois pas comment ça va être facilement mis en place dans beaucoup d'entreprises, surtout les petites PME, parce qu'il faut vraiment des gens qui maîtrisent cet outil, c'est compliqué. Donc, je ne sais pas si vous pensez que c'est quelque chose qui va être poussé, notamment par l'ADEME, comme pouvait le mentionner Laetitia, ou s'il faut aller vers des systèmes d'ACV simplifiés.*

Jean-François Parmentier (Michelin) : Oui, complètement. C'est vrai on l'a vu chez nous, le déploiement de l'ACV est systématique sur tous les produits : il faut mettre de l'énergie. C'est une science en plus qui est jeune, c'est-à-dire que ça évolue en permanence, les hypothèses bougent pour prendre en compte l'état de l'art sur tel impact, comment on le mesure ? Aujourd'hui, le facteur d'émission est tant, demain, ça sera tant. Donc, il faut en plus avoir la visibilité dans la durée. Et au-delà de ça, j'ai envie de dire l'ACV, c'est juste un moyen, on fait son calcul, mais ce n'est pas une fin en soi, ce n'est pas parce qu'on a fait son ACV que ça y est, l'éco-conception s'arrête. C'est juste le point de départ pour se dire avec ce chiffre-là, qu'est-ce que j'en fais ? Quels sont les impacts ? J'ai telle option versus telle autre, laquelle je choisis ? Parce qu'il n'y a jamais une amélioration dans toutes les directions. Il y a forcément des compromis à faire, des choix à faire. Donc, ça nous aide à faire les choix les plus robustes à l'instant T, ou en essayant même parfois de projeter les hypothèses. Donc oui, ça nécessite une vraie connaissance et expertise, et c'est sûr qu'il y a besoin d'accompagnement, je pense, pour les entreprises qui n'ont pas forcément les moyens pour le faire.

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD) : L'ADEME joue son rôle aussi dans l'accompagnement des entreprises. Et il y a aussi des projets qui sont menés aussi avec l'ADEME et le ministère. Si je prends l'exemple du textile avec Ecobalyse, avec la mise en place d'outils qui sont ouverts, qui vont aider par exemple à calculer l'empreinte environnementale d'un produit textile. L'objectif, c'est de continuer à développer ce type d'outils, il y a d'autres groupes de produits pour lesquels il y a des expérimentations en cours.

Ronan Sébilo (CCI France) : Faire une ACV, ce sera toujours à un coût. Mais ce qu'il faut, c'est changer de paradigme, c'est de dire mes enjeux business, est-ce que je peux continuer à me développer sans faire d'éco-conception ? Si je peux répondre oui, déjà ça paraît très étonnant ça veut dire que je suis sur un marché où il n'y a pas du tout de risque d'augmentation du coût des matières et des énergies, mais pourquoi pas. Et si, par contre, je dois faire de l'éco-conception, c'est forcément que c'est un coût, et derrière, je vais viser un retour sur investissement. Et après,

en effet, derrière, il faut aussi pouvoir faire des ACV, on va dire simplifiées, qui sont conservées en interne, mais qui sont vraiment essentiels pour répondre à des questions au niveau des concepteurs. L'ACV est un outil, ce n'est pas une solution miracle, mais il faut pouvoir l'utiliser.

Et après, en effet, sur l'écobalyse secteur meubles, c'est vraiment intéressant parce qu'aujourd'hui, il y a quand même encore en France une industrie du meuble, petit et grand. Et ça, ce sera super quand demain, l'outil sera disponible parce que je suis une entreprise du secteur meubles ou proche, je vais pouvoir aller appeler mes kilos d'acier, de bois, d'emballage et voir des points apparaître, les outils d'ACV sont toujours imparfaits, mais au moins, je partirai d'une base et en me disant si je fais un produit qui est 5% plus coûteux, mais j'arrive à démontrer qu'il a une durée de vie multipliée par 2, ça divise donc par 2 l'impact environnemental, c'est énorme. C'est assez évident, mais tant que vous n'êtes pas passé par cet outil d'ACV, c'est quelque chose qui va être un petit peu de l'ordre de l'opinion, de l'imaginaire. Là, au moins, vous le formalisez.

- *Vous avez mentionné la question des pièces détachées qui est encore un grand problème. Maintenant, dans les actes délégués de la conception, on commence à parler d'avoir la disponibilité des pièces détachées, mais il reste encore le problème des prix, qui est clairement mentionné dans la directive pour promouvoir la réparation, les prix raisonnables. Mais qu'est-ce que ce sont les prix raisonnables ? On sait qu'il ne devrait pas être plus de 30% le prix d'un nouveau produit. Mais je me demande, est-ce que vous pensez qu'en France, il va y avoir la possibilité de définir qu'est-ce que c'est le prix raisonnable ? Parce que la France est un pays qui est plus avancé, à l'avant-garde au niveau de la politique de la réparation. Je serais très intéressée de savoir votre opinion sur ça, parce qu'il y a un grand levier au niveau politique.*

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD) : La notion de prix a été intégrée dans les indices où il fallait qu'une pièce détachée ne doit pas dépasser 30% du prix du produit neuf. C'est au travers de l'indice que ce concept-là a été introduit. La directive 'droit à la réparation' dit qu'il doit y avoir un prix raisonnable d'une pièce détachée. Les discussions sont encore en cours, les travaux ne sont pas terminés, c'est une directive qui va faire l'objet d'une transposition en droit français. Pour l'instant, je n'ai pas de plus d'éléments à vous partager. Mais cette notion-là de prix, on la retrouve aussi dans l'établissement des actes délégués pris en application d'ESPR où il y a un des axes de travail qui est celui d'un acte horizontal relatif à la réparabilité, où il y a un certain nombre de produits électriques et électroniques qui rentreront dans ce champ. Et on se pose aussi la question du prix des pièces détachées, comment est-ce qu'on peut intégrer cette notion-là dans les exigences, c'est quelque chose auquel la France s'est déjà exprimée en faveur d'intégrer un tel critère, ça n'a pas été retenu dans les précédents textes Eco-conception lave-linge ou smartphone, mais c'est un sujet sur lequel on a toujours un point d'attention. Pour qu'il y ait un acte effectif de réparation, il faut qu'en amont il y ait des exigences de réparabilité qui encouragent cette réparation, et le prix des pièces détachées est une des exigences.

Laetitia Vasseur (HOP) : Au niveau français, c'est quelque chose qui est très soutenu et qui est pionnier et qui montre l'exemple. On le voit bien sur le secteur automobile quand une réparation est économiquement non viable, on a tous eu des cas comme ça à notre assurance qui nous dit

ce n'est pas réparable, ce n'est pas que ce n'est pas réparable, c'est que c'est trop cher pour être réparable. Et donc là moi, j'ai un espoir quand même dans la législation française, dans le sens où on a tout un arsenal maintenant qu'on a constitué depuis plusieurs années entre le délit d'obsolescence programmée, le délit d'entrave à la réparation, le délit d'obsolescence pour des causes logicielles. Par exemple, nous, on a déposé plainte contre un grand acteur économique, Apple, on a déjà gagné 25 millions d'euros d'amende contre Apple il y a quelques années au profit des pouvoirs publics. Là, il y a une nouvelle plainte qui est là sur Apple, mais elle concerne vraiment beaucoup d'acteurs économiques du monde du réemploi, du reconditionnement et de la réparation parce qu'Apple se donne le droit de ne pas permettre la réparation par des blocages logiciels, et par ailleurs ils mettent des prix eux-mêmes d'accès à leurs pièces détachées exorbitants. Et donc là, on est à la frontière entre qu'est-ce qu'un prix raisonnable et à partir de quel moment ce prix devient une entrave à la réparation, qui est un délit en France. Et donc, il y aura peut-être quelque chose à explorer aussi dans les prochains mois auprès des juridictions qui s'emparent de ces sujets.

- *Je voudrais poser une question pour rebondir sur cette obstruction à la réparabilité : est-ce que vous pensez qu'Apple ou d'autres acteurs ont pour but ou stratégie d'intégrer dans leur propre chaîne de valeur la réparation avec tout ce qui est reconditionné. On voit qu'il y a de plus en plus une intégration par les acteurs eux-mêmes de la seconde vie, par exemple, en tout cas chez Apple c'est le sentiment que ça donne. Est-ce que c'est une obstruction ou est-ce que c'est juste capter un flux, finalement, économique ?*

Laetitia Vasseur (HOP) : C'est intéressant dans le fond de dire aux acteurs économiques "faites de l'économie circulaire c'est le sens de l'histoire" et donc quelque part, quand ils disent "nous on va récupérer les produits pour faire de l'économie circulaire", on pourrait dire "super, vous avez compris le message", sauf que derrière, si c'est du coup la propriété unique et le monopole unique de cet acteur-là, ça empêche toute une industrie de l'économie circulaire de se mettre en place. Donc, il y a un vrai sujet entre l'ouverture à la concurrence sur les sujets de réparabilité, reconditionnement, réemploi des appareils qui ont été vendus à la base par un acteur économique qui peut avoir une position dominante par ailleurs. Après, on le voit sur Apple comme sur d'autres acteurs, par exemple, sur les cas des imprimantes, on voit des acteurs qui disent que leur mantra c'est la longévité. Et la réparabilité, on n'en parle pas trop ou on fait semblant d'en parler, on dit qu'on va faire puis finalement on ne fait pas vraiment. Donc, nous, on attaque sur ça aussi, la longévité sans la réparabilité ça nous paraît absurde parce que la fiabilité et la réparabilité ne vont pas toujours de pair. C'est vrai que parfois pour avoir un produit très fiable et très durable, il faut le sceller, le mouler pour pas qu'il soit très étanche et s'il est très étanche, il est moins réparable. En même temps, si un produit n'est pas du tout réparable, on le voit aussi sur les véhicules électriques, la grande mode de Tesla et compagnie, c'est de dire nos véhicules électriques sont tellement fiables, tellement durables qu'en fait, il n'y a pas besoin de les réparer. Sauf que dès qu'il y a un choc, dès qu'il y a un problème, il faut pouvoir le réparer. Sinon, ça n'a pas de sens de parler de durabilité et de longévité. Et sur ça, clairement, on n'est pas du tout là aujourd'hui en termes de politique de réparabilité, on est à des années lumières de ce qu'il faudrait faire pour permettre la réparation des produits et sur d'autres secteurs comme les imprimantes, c'est la même chose, on a des stratégies marketing d'entreprises qui disent nous "on va récupérer les produits,

renvoyer nous les cartouches, on fait tout un circuit de reconditionnement", et dans les faits c'est complètement fallacieux, ça n'existe pas, il n'y a aucune industrie, c'est juste pour capter une industrie du neuf, rester dominant sur le neuf.

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD) : J'avais juste une petite réaction. Dans les principes du règlement ESPR, améliorer un des aspects des produits comme la durabilité ne doit pas impacter négativement un autre aspect des produits. Il y a forcément dans l'ensemble des exigences qui seront adoptées, elles vont devoir tout avoir un effet positif sur l'ensemble des aspects des produits et ne pas rendre un produit plus durable en faisant en sorte qu'il ne soit pas du tout réparable, ça ne sera pas possible avec la réglementation européenne.

Jean-François Parmentier (Michelin) : Dans le cas des pneus, il n'y a pas d'obsolescence programmée, c'est un peu l'inverse, c'est que le pneu peut aller jusqu'à une usure légale et en fait, souvent, on vous invite à le démonter avant cette usure légale parce que vous allez chez le concessionnaire ou l'atelier, on vous dit qu'ils ne sont pas loin donc ça serait le moment de les démonter. Du coup, il y a une réglementation qui a été mise en place pour tester les pneus en fin de vie pour s'assurer qu'ils assurent encore leur fonction. Et ce qu'on aimerait, c'est qu'effectivement, tout un chacun puisse rouler le plus longtemps possible avec ses pneus, parce que d'un point de vue 4R ou 5R, le fait de pousser vraiment au bout la vie du pneumatique qui a été prévu pour ça, c'est quand même dommage de le démonter trop tôt, alors qu'il peut encore parcourir beaucoup de kilomètres en consommant encore moins d'essence puisqu'il a un niveau d'usure beaucoup plus faible. Donc, le fait de pouvoir aller vraiment jusqu'à l'exploitation complète du potentiel du pneumatique, c'est quand même un acte important en termes d'obsolescence non programmée.

- *Aujourd'hui, je suis adhérent d'un éco-organisme et donc je paye une écocontribution. Et malheureusement, dans les critères de ce qu'on appelle l'éco-modulation, ce qui pourrait éventuellement faire le tri entre le bon et le mauvais produit, je ne retrouve pas l'éco-conception qui est suffisamment marquée. Ce qui veut dire que vis-à-vis de l'utilisateur final, on n'a pas le système bonus-malus qu'on pourrait avoir dans d'autres secteurs d'activité. Et ça, je pense que ça manque aujourd'hui parce que finalement, ça donne une difficulté à prouver justement tous les efforts que des industriels vertueux peuvent mettre en avant pour essayer de développer des produits éco-conçus.*

Hélène Guilbault (Ecosystem) : Je pense que ça dépend des filières REP. Dans les équipements électriques électroniques et les batteries, les batteries ça va être mis en œuvre à partir du 1er janvier 2027, et l'idée est de mettre en place des critères qui, justement, vont permettre de baisser ou d'augmenter la contribution des entreprises en fonction des critères d'éco-conceptions qui ont été définis. Sur les équipements électriques électroniques, c'est quelque chose qui est mis en place depuis 2010 sur les équipements ménagers et depuis 2020 sur les équipements professionnels. Il y a quand même des critères qui favorisent l'éco-conception, par exemple sur les indices de réparabilité, durabilité, au-delà d'un certain seuil, les entreprises vont pouvoir toucher une prime qui est assez conséquente. On a la même chose sur l'incorporation de plastique recyclé, si c'est en boucle ouverte ou en boucle fermée, le montant est différent et le montant est

assez conséquent en plus, par rapport à d'autres éco modulations. Donc ça, c'est ce qu'on appelle des super modulations parce qu'elles ont des montants assez conséquents. Mais après, il existe d'autres critères de modulation et l'idée est de, typiquement sur la séparabilité des batteries, on avait un critère sur les équipements électriques électroniques là-dessus et il y avait une prime sur la séparabilité des batteries sur les tablettes et les smartphones pour encourager les entreprises à rendre ses batteries séparables et du coup féliciter et avoir une prime pour ceux qui le font. Là, on voit qu'il y a des règlements européens qui obligent cette séparabilité. Alors, je pense qu'il va y avoir un delta entre le moment où c'est mis en œuvre et le moment où on voit vraiment les effets. Mais du coup, une fois que la réglementation a rattrapé les critères de modulation, on est censé changer ces critères pour en mettre des nouveaux. Donc, il faut voir l'éco modulation comme quelque chose d'évolutif et c'est un dispositif qui n'est pas parfait, il a le mérite d'exister et d'essayer de mettre en avant les entreprises qui font bien les choses ou qui au moins essayent de faire bien les choses. Mais comme je dis, ce n'est pas parfait, c'est discutable. Et l'idée, c'est de faire évoluer ces critères là au fil de l'eau.

Laetitia Vasseur (HOP) : Je me permets de rebondir avec une réponse qui n'est pas forcément très politiquement correcte. Cette éco modulation, c'est un sujet très intéressant. Et merci pour la question. On pourrait avoir un bonus et un malus pour vraiment inciter les bons et pénaliser les mauvais. C'était l'esprit de la loi, si je ne m'abuse à la base. Qu'est ce qui se passe ? Il y a des lobbies, c'est un rapport de force, il y a des acteurs qui veulent bien, qui veulent bien gagner la prime ou qui veulent bien éventuellement que d'autres gagnent la prime. Par contre, ils ne veulent pas payer de bonnes, de malus, ils ne veulent pas la sanction. Et donc qu'est ce qui s'est passé dans le rapport de force politique ? On a supprimé le malus. Donc, en fait, mon appel est aussi à toutes les destinations de toutes les PME et de tous les acteurs vertueux dont vous avez parlé pour qu'ils soient présents dans le rapport de force, parce qu'aujourd'hui, ils sont minoritaires et donc ça n'avance pas. Et donc j'ai créé le club de la durabilité en 2018 avec les acteurs pionniers, avec les acteurs volontaires pour remonter le rapport de force et pour faire en sorte que ce genre d'initiative existe et ait de l'impact.

- *On parle beaucoup, en termes de critères pour l'éco-conception, de la durabilité, de la réparabilité. On parle assez peu des pollutions ou des substances qui peuvent être émises à travers la conception des produits et leur usage, je pense aux microplastiques, notamment au textile qui est en train d'être vu au travers de l'ESPR. Les textiles sont la quatrième source de microplastique selon la Commission européenne en Europe. Et voilà, je voulais avoir un peu votre point de vue de comment adresser des critères qui sont moins prioritaires par rapport à d'autres comme la durabilité et la réparabilité.*

Sammy Drissi-Amraoui (CGDD) : Les émissions de microplastiques sont un des aspects des produits qui sont à prendre en compte par le règlement ESPR dans les études préparatoires. Et de notre point de vue, il n'y a pas d'aspects moins importants que les autres, tous les aspects des produits doivent être traités de la même manière. Ce n'est pas parce qu'on traite d'une question qui, en plus, est un peu nouvelle dans les enjeux d'éco-conception, la question des microplastiques est arrivée un petit peu plus tard, on s'est beaucoup posé la question de la durabilité ou de la réparabilité ou de la recyclabilité. Et ce qu'on constate, c'est que pour l'instant,

dans les travaux qui sont menés au niveau européen, la question est plutôt écartée par la Commission européenne, on ne sait pas encore ce qu'elle va proposer dans sa proposition réglementaire, mais on s'attend plutôt à ce qu'elle ne traite pas le sujet. Pour nous, ça reste quand même un point d'attention parce que la France a toujours été engagée sur la question des microplastiques, déjà avec la loi AGEC avec l'idée d'imposer des filtres sur les machines à laver pour filtrer ces microplastiques, ce qui n'a jamais abouti parce que ça a posé question du marché européen de ces produits-là. Mais ça reste quand même un sujet pour lequel le ministère garde complètement une attention.

Ronan Sébilo (CCI France) : En effet c'est ce sur quoi on alerte les entreprises, c'est que hélas l'éco-conception est toujours un compromis et donc je vais chercher à répondre aux besoins de mon client avec le moins de matière, d'énergie et de substances toxiques. Et en effet d'alerter l'entreprise qui veut se lancer dans l'éco-conception "faites attention à l'angle mort sur le côté substance toxique. Parce que peut-être vous allez développer des technologies qui vont consommer moins de matière et d'énergie. Et dans 5 ans, il va y avoir le PFAS 2 qui va apparaître. Et patratra la solution éco-conçue n'est plus éco-conçue." Il ne faut pas non plus que ça devienne un sujet trop complexe qui fait que ça tue dans l'œuf toutes les innovations. En tout cas, c'est un sujet sur lequel on alerte les entreprises.

Jean-François Parmentier (Michelin) : On parlait de l'ACV qui est une science qui évolue. Typiquement dans l'ACV aujourd'hui, la part du microplastique, comme c'est censé représenter l'état de l'art qui est encore en construction. Des impacts émergents, comme ceux associés aux particules d'usure, ne disposent pas encore du même niveau de maturité méthodologique que des impacts étudiés depuis plusieurs décennies.
Il faut donc avoir une démarche proactive pour dire on sent que ça va arriver, voir comment on peut réduire les émissions, réduire l'abrasion des pneus. C'est ce sur quoi on travaille, il y a un règlement qui vient de sortir, effectivement, qui va être assez ambitieux, justement en termes de règles d'impact sur l'usure des pneus. Donc, ça, on est très content qu'il sorte, la France a été très active aussi sur le sujet. Donc, il faut aller dans cette direction-là, il faut anticiper aussi les combats de demain qui ne sont pas tous aujourd'hui suffisamment documentés. Donc, il faut anticiper complètement.

Sammy Drissi-Amaroui (CGDD) : Un petit mot conclusif pour souligner les actions des ministères et de l'ADEME. Deux dates des actions de l'Etat :

- Mardi prochain, la DGCCRF organise une matinale sur le sujet d'éco-conception. Replay
- Au mois de novembre, l'ADEME et le pôle éco-conception organisent les rencontres nationales de l'éco-conception à Saint-Etienne.