

- Recyclage – Janvier/Février 2018



Pays : France  
Périodicité : Hebdomadaire  
OJD : 1696



Date : JAN/FEV 18  
Page de l'article : p.18-20  
Journaliste : Mathieu Noyer

INDRA SAS  
80 Rue Condorcet  
38096 Villefontaine  
Cedex

Communication INDRA SAS:  
Sylvie VIRTH  
[s.virth@indra.fr](mailto:s.virth@indra.fr)

Contacts Presse:

Agence SERGEANT PAPER

Astrid SERGEANT  
[asergeant@agence-sergeantpaper.fr](mailto:asergeant@agence-sergeantpaper.fr)  
07 77 70 71 73



Page 1/3

## ■ TECHNIQUE

### VHU

## Le réemploi se met en route

*De parent pauvre, la pièce de réemploi devient un élément central du traitement des véhicules hors d'usage. Le paysage de la filière s'en trouve chamboulé...*

L'occasion n'est plus la cinquième roue du carrosse, pardon, du VHU. Longtemps parent pauvre du traitement des véhicules hors d'usage, le réemploi se place au cœur du dispositif. Telle est en tout cas l'intention du législateur, à travers l'article L.121-117 du Code de consommation, qui découle de la loi de transition énergétique d'août 2015. « Tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet au consommateur d'opter pour l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves », stipule-t-il. Concrètement, le garagiste doit proposer les pièces de réutilisation dans son devis et fournir une information précise sur leurs caractéristiques. Jusqu'à quel point cette nouveauté dans les textes entraînera-t-elle une révolution des habitudes ancrées depuis des décennies? Avant même l'arrêté d'application, qui semble imminent, elle amorce la recomposition du paysage. Les réseaux de recycleurs, sous leurs différents profils (commerciaux ou de constructeurs), s'activent pour améliorer et structurer l'offre. Careco a conclu un accord de partenariat avec Midas cet automne. Indra a contracté dans le même temps avec les réseaux de carrossiers Five Star et Autonéo afin d'encourager leurs adhérents à commander leurs pièces de réemploi auprès de son outil de gestion Precis. Dans le sens inverse du chemin, le distributeur de pièces détachées Alliance Automotive Group (Groupauto, etc.) se



Luc Fournier, directeur PRE chez Alliance Automotive Group.

pose en nouvel acteur du VHU, selon une stratégie d'« industrialisation », dit son directeur de l'activité PRE (pièces de réemploi), Luc Fournier. Elle combine l'acquisition de centres de dépollution/démontage, la création d'une marque dédiée, et une forme de standardisation du traitement des pièces et de leur expédition (voir encadré). « Schématiquement, toute cette partie amont de la filière passe de la vente unitaire au guichet à l'ère de la vente sur Internet, avec gestion de stocks en flux tendus », observe Eric Lecointre, le référent VHU à l'Ademe.

### Centres VHU : la concertation, enfin ?

Les centres VHU devront s'adapter à cette nouvelle donne... et celle-ci pourrait déclencher la fameuse « consolidation » toujours annoncée, jamais réalisée. La France compte encore plus de 1 600 centres agréés. « C'est beaucoup trop », assène Loïc Bey-Rozat, le directeur général d'Indra. Celui-ci ne sélectionne que des centres qui traitent plus de 1 000 VHU par an, or en 2015, 82 % des agréés se situaient sous ce seuil. Et 177 n'ont pas réceptionné une seule carcasse. « La proximité en pâtitra, mais l'équation économique est implacable. Les exigences de qualité et de traçabilité requièrent des investissements que seuls les plus solides pourront faire », estime Loïc Bey-Rozat. « Seuls 915 des centres agréés font de la PRE. Quel avenir pour les autres ? », interroge Patrick Poincellet, président de la branche recycleurs du CNPA. Il prédit une « mutation comparable à la distribution alimentaire : de la grande distribution dominante, des moyennes surfaces qui tiennent le choc et de l'épicerie qui subsiste si elle sait répondre aux besoins ponctuels de dépannage et s'appuyer sur des concepts communs de présentation et vente ». Du côté de Federec, Olivier Fert le président de la branche déconstruction automobile, plaide pour la « proximité, car elle relève de la logique environnementale et est indispensable pour donner la visibilité à la filière légale ». Mais il reconnaît, dans le même temps, la



<https://www.facebook.com/goodbye.car>  
<https://twitter.com/goodbyecar>  
<https://plus.google.com/+Goodbyecarcommunity/posts>  
<https://www.youtube.com/watch?v=eX3co8aklOw&t=3s>  
[www.goodbye-car.com](http://www.goodbye-car.com)



Site Halluin.

nécessité des centres à investir dans la PRE, à commencer par leur outil informatique.

### Des broyeurs aux performances disparates

À l'autre bout de la chaîne de traitement, le monde des broyeurs se met également en route vers sa consolidation, très lentement mais sûrement. D'année en année, le nombre diminue de quelques unités. Les 61 répertoriés en 2014 ont laissé place à 59 l'année suivante, dont près de la moitié à moins de 2000 CV. Depuis, se sont ajoutés les arrêts de Sirec (groupe Sita) en Normandie, de Marchetto en Ile-de-France, au moins. Pas de quoi mettre fin à la surcapacité, ni à la disparité des performances. Celle-ci reste notoire. Selon le dernier observatoire de la filière

(données 2015), 20 installations recyclaient moins de 20 % des matières non métalliques contenues dans le fluff alors que 14 dépassent les 60 %. De même, 11 broyeurs dépassent les 60 % de valorisation des fines alors que 18 ne valorisent pas un gramme. Là encore, les investissements dans le post-broyage sont devenus si conséquents qu'ils ne semblent plus réservés qu'aux poids lourds, indépendants ou de groupe, comme GDE qui a consacré 55 millions d'euros en 2014 à son unité de RBA (résidu de broyage) de Rocquencourt. Pour sa part, Galloo avait doublé, la même année, sa capacité de régénération des plastiques en sortie du broyeur de Halluin (Nord). « La capacité visée de 50 000 tonnes a été atteinte cette année, rattrapant le retard au démarrage dû à la chute

des cours du pétrole », annonce Olivier François, directeur du développement de Galloo France.

Au total, l'année 2016, une fois les chiffres officiellement consolidés, devrait être « historique » : la France aura, enfin, atteint les 95 % de réutilisation-valorisation assignés par la directive européenne VHU, après l'avoir fait sur les 85 % de réutilisation-recyclage (la performance 2015 se situe à 87,5 %). « En 2015, nous avons recueilli le plein bénéfice des investissements réalisés en post-broyage les années précédentes », confirme Eric Lecointre.

### Ne pas briser le couple

En 2014, 52 % des couples centre VHU/broyeur atteignaient l'objectif en réutilisation-recyclage et 21 % celui de la réutilisation-valorisation, ces propor-



tions sont passées l'année suivante à 78 % et 61 %.

La progression n'arrête pas la recherche pour faire perdre quelques dixièmes de points à la mise en décharge. Indra s'implique par exemple dans un projet européen pour valoriser les mousses polyuréthanes usagées en isolant acoustique de voiture. L'équation économique oblige toutefois à se focaliser sur des plastiques à plus forte valeur ajoutée, captés dans un rayon de proximité, de l'ordre de 100 km.

Le verre, 3 % du poids d'un VHU, présente également des marges de progression. Seule une moitié des broyeurs le valorise à plus de 50 %. De façon générale, le tri post-broyage approche désormais ses plafonds techniques et économiques. « Le potentiel se reporte davantage sur le démontage, mais forcément en lien avec le broyeur », souligne Olivier Gaudeau, directeur ingénierie d'Indra. Un tandem à ne pas séparer, insiste Eric Lecointre : « La grosse erreur serait de réserver telle matière au démontage et telle autre au post-broyage ».

Mathieu Noyer