



LE DÉMONTAGE ET LE RECYCLAGE AUTOMOBILE

Les centres de véhicules hors d'usage (VHU) agréés

Parmi les 1 630 centres VHU agréés par l'Etat en 2013, 718 font partie de la branche des services de l'automobile et emploient 5 746 salariés.

Près de 350 centres font du recyclage leur activité principale et emploient 3 107 salariés.

718 entreprises
5 746 salariés

Sources : Données sociales de la branche, édition 2014 et INSEE DADS 2012

Les démonteurs-recycleurs agréés constituent le maillon final de la filière des services de l'automobile. Ils prennent en charge les véhicules arrivés en fin de vie pour être déconstruits, valorisés et recyclés. En France, chaque année, entre 1,1 et 1,5 million de véhicules hors d'usage (VHU) sont gérés par les centres

« VHU » agréés par l'Etat. Leur métier repose sur deux activités distinctes : le traitement écologique des VHU et la valorisation des pièces et de la matière extraite du processus de déconstruction.

Les centres agréés VHU peuvent effectuer d'autres activités liées aux services automobiles : montage et réparation, vente de véhicules d'occasion, vente de pièces neuves, vente de pièces de réemploi, vente de véhicules accidentés. Certains broyeurs peuvent également être agréés centres VHU. En fonction de l'activité qui génère le plus de chiffre d'affaires, le centre VHU pourra être enregistré sous un code Naf différent.

Les marchés des centres VHU se répartissent donc entre la vente de pièces aux particuliers, la vente de pièces ou de véhicules aux professionnels de la réparation, et la vente à l'export.

Qu'est-ce qu'un VHU ?

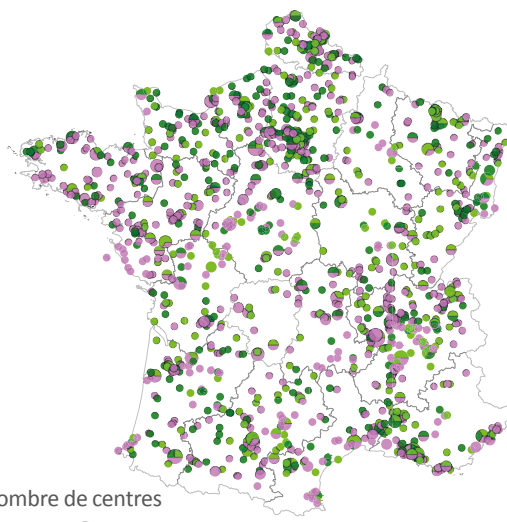
Est considéré comme hors d'usage, un véhicule que son détenteur remet à un tiers pour qu'il le détruise : véhicule accidenté, irréparable, ou ayant un coût de réparation trop important, véhicule trop âgé pour être revendu d'occasion.

Trois types de véhicules sont concernés par la réglementation VHU : les véhicules particuliers, les camionnettes avec un poids total autorisé en charge de moins de 3,5 tonnes et les véhicules à moteur à trois roues. La plupart des véhicules traités par les centres VHU sont des véhicules particuliers.

Cette définition exclut donc les poids lourds, les motos, les cycles et les voitures mais comprend les camping-cars. Une grande partie des véhicules utilitaires et des poids lourds sont vendus d'occasion à l'export, ils ne terminent donc pas leur vie en France.

Avant dépollution, un VHU est considéré comme un déchet dangereux. L'opération de dépollution consiste à retirer les batteries, les filtres, les déchets liquides (huile usagée, lave-glace, liquide de refroidissement, liquide de frein, de climatisation...).

Localisation des centres VHU agréés en 2013



Nombre de centres

● 3 ● 1

Centre VHU agréé :

● Branche des services de l'automobile (activité principale : 4532Z, 4677Z)

● Branche des services de l'automobile (activité secondaire)

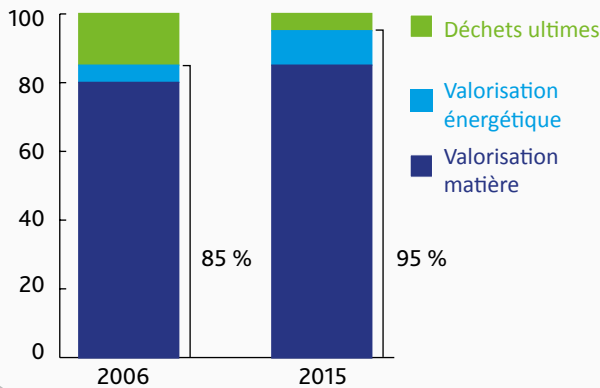
● Hors branche des services de l'automobile

Source : Traitement ANFA du fichier Sinoe de l'Adème 2013

Des objectifs de réutilisation et de valorisation ont été fixés par l'Europe dès 2000

La réglementation européenne indique que le taux de réutilisation et de valorisation doit atteindre, en poids moyen par véhicule et par an, 85% avant janvier 2006 et 95% avant janvier 2015. La valorisation est un terme générique recouvrant le recyclage, la valorisation énergétique des déchets, le réemploi.

Objectifs de la réglementation européenne VHU Directive 2000/53



Déchets ultimes : déchets qui ne sont pas susceptibles d'être traités dans les conditions techniques et économiques du moment. Ils sont incinérés ou évacués vers des centres de stockage spécifiques.

Valorisation énergétique : utilisation de déchets (huiles, pneus, plastiques...) en tant que moyens de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres déchets.

Valorisation matière :

- Réutilisation ou réemploi : nouvel emploi d'une pièce qui conserve le même usage et n'est pas transformée.
- Recyclage : opération visant à introduire les matériaux provenant de déchets dans le cycle de production, en remplacement total ou partiel d'une matière vierge.

Le processus de démontage-recyclage des VHU

Selon la réglementation en vigueur, le point d'entrée dans la filière de traitement des VHU est le centre VHU agréé. Celui-ci a l'obligation de ne facturer aucun frais supplémentaire aux détenteurs lui remettant un VHU.

42,1% des détenteurs de véhicules pris en charge par les centres VHU sont des particuliers. Malgré les sanctions prévues par la réglementation, et par manque d'information, beaucoup d'individus confient encore leur véhicule à des « casses illégales ou des chantiers sauvages », encore nombreux et se situant hors de la filière.

Chaque centre VHU agréé doit :

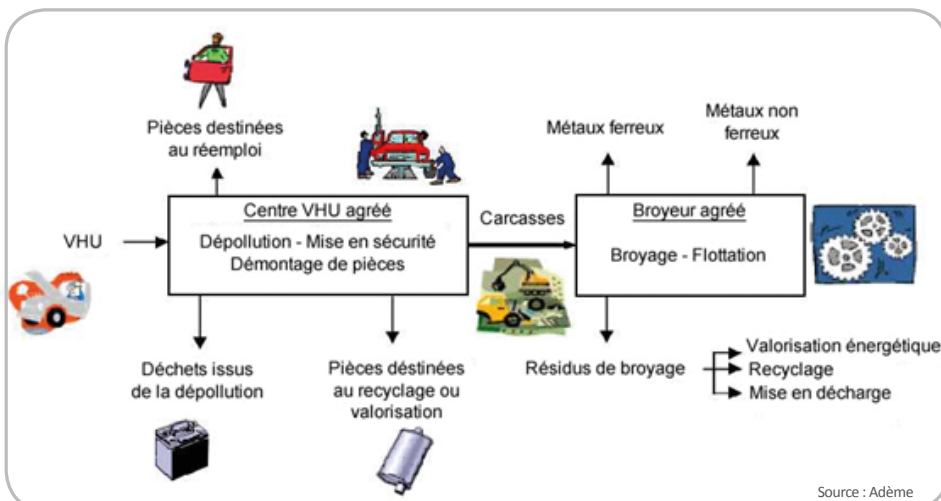
- être titulaire d'une autorisation d'exploitation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- disposer de l'agrément « centre VHU » délivré par les préfetures, d'une durée maximale de six ans renouvelable.

Le centre VHU est tenu de remplir chaque année un document relatif à la déclaration de son activité et de le remettre à la préfecture et à l'observatoire du VHU de l'Adème.

Le processus de démontage-recyclage des VHU repose principalement sur deux acteurs : **le centre VHU agréé et le broyeur**. Depuis la réglementation de 2011, ce sont les performances du binôme qui sont évaluées par l'Adème à travers son observatoire du VHU.

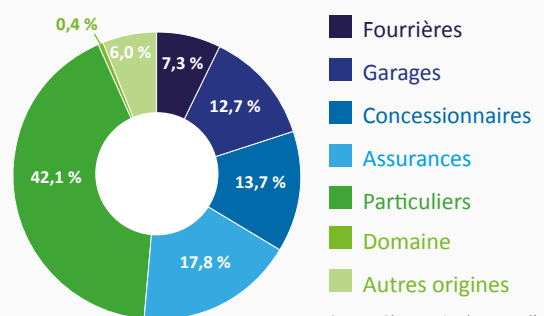
Le centre VHU assure la destruction administrative et physique des véhicules et exerce deux activités distinctes :

- le traitement écologique des VHU : transport et prise en charge, octroi d'un certificat de destruction (après remise de la carte grise, d'un certificat de non gage et de la carte d'identité du particulier), stockage (notamment pendant toute l'attente conservatoire qui correspond à la phase d'échange entre client et assureur), mise en sécurité, dépollution, déconstruction, mise au platin (carcasses stockées) ;
- la valorisation des pièces de réemploi et de la matière extraite du processus de déconstruction.



Source : Adème

Origine des véhicules pris en charge par les opérateurs agréés en 2012



Source : Observatoire du VHU, Adème

Les VHU devenus « carcasses », sont acheminés vers des **broyeurs** qui procèdent à la destruction physique des véhicules par écrasement du châssis. Les différents matériaux du véhicule sont séparés : les matériaux ferreux vont directement dans une unité de broyage (tri magnétique) et les autres matériaux sur une unité de flottation.

Il existe 60 broyeurs en France. Outre les centres VHU agréés et les broyeurs, les gestionnaires-distributeurs constituent une spécificité française. Ils jouent le rôle d'intermédiaires entre les constructeurs automobiles, les assureurs et les centres VHU, assurant la prise en charge administrative des VHU. Ils ont un rôle d'animation des réseaux et de conseil. (La plupart d'entre eux ne font pas partie de la branche des services de l'automobile).

L'emploi salarié dans les centres VHU agréés

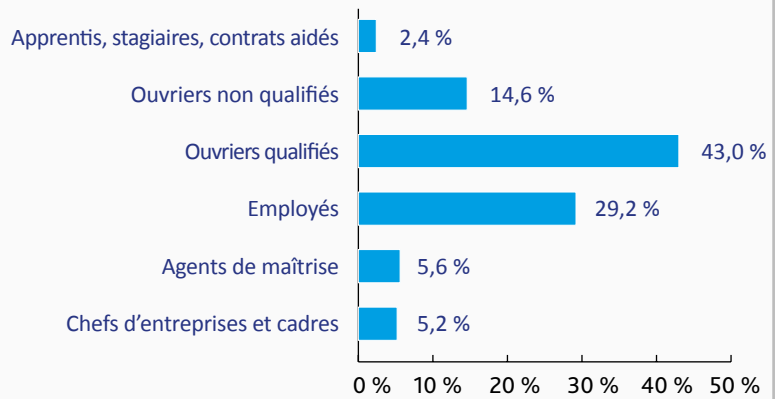
Les entreprises de la branche des services automobiles agréées VHU emploient 5 746 salariés dont 3 107 pour les entreprises dont l'activité principale est le démontage recyclage.

(Sources : Données sociales de la branche, édition 2014 ; INSEE DADS 2012).

La répartition de l'emploi par catégories socioprofessionnelles révèle une population d'ouvriers non qualifiés plus nombreuse que celle observée dans l'ensemble de la branche (14,6 % contre 5,8 % pour l'ensemble de la branche). A l'opposé, les cadres et les agents de maîtrise sont peu représentés. Or, la taille des entreprises, plus importante que dans le reste de la branche, pourrait donner à observer un nombre d'encadrants plus important (près de 30 % d'entreprises de 10 salariés et plus contre 6 % dans la branche).

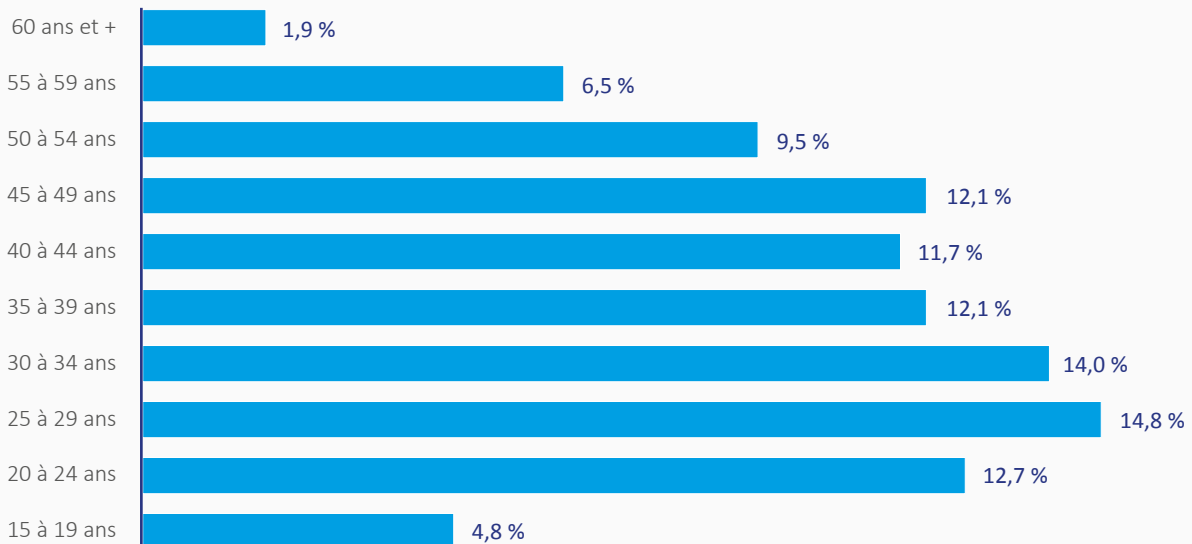
Le secteur est jeune, avec une moyenne d'âge de 36 ans et une part des salariés de 55 ans et plus de 8,4 %, contre 10,6 % dans la branche.

Répartition par catégorie socioprofessionnelle des salariés des centres VHU agréés (naf 4532Z et 4677Z)



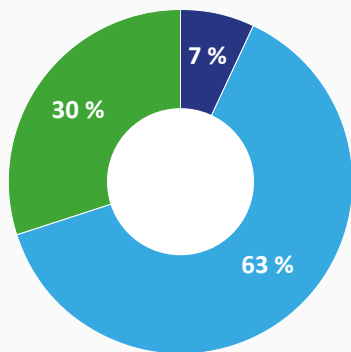
Source : ACOSS, IRPAUTO et INSEE-DADS. Estimation 2013 traitement ANFA

Pyramide des âges des salariés des centres VHU agréés



Source : ACOSS, IRPAUTO et INSEE-DADS. Estimation 2013 traitement ANFA

Répartition des entreprises selon leur taille



■ 0 salarié ■ 1 à 9 salariés ■ 10 salariés et plus

Source : Données estimées par l'ANFA à partir des données INSEE - SIRENE 2011 et 2012

La filière de formation en recyclage et valorisation des véhicules

Alors que la taille des entreprises est plus importante que dans le reste de la branche, on retrouve paradoxalement peu de personnels d'encadrement et une population d'ouvriers non qualifiés importante.

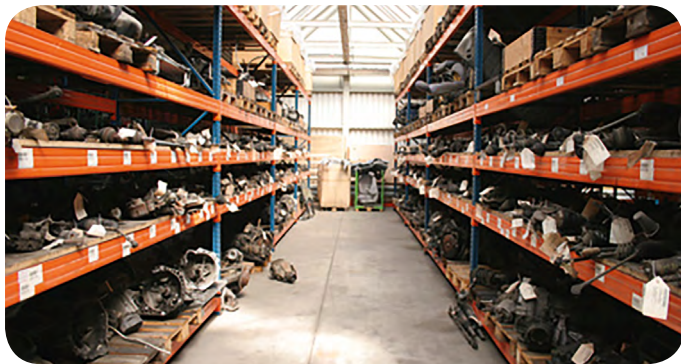
Pour répondre à cet enjeu, la branche a rénové et complété la filière de qualification du Répertoire national des qualifications des services de l'automobile (RNQSA) en 2014. Cette filière comprend désormais trois qualifications au niveau ouvrier, une au niveau agent de maîtrise et une au niveau cadre.

Pour former l'encadrement, une nouvelle option « parcours recyclage et valorisation des véhicules » au sein de la licence Organisation et management des services de l'automobile (OMSA) a été créée. Quatre modules sont ainsi dédiés aux VHU : typologie, analyse et valorisation des matériaux ; organisation et gestion de la valorisation des matériaux ; organisation et gestion d'un atelier de démontage ; droit appliqué au centre VHU.

Pour accéder à ces métiers, la branche a également rénové ses certificats de qualification professionnelle (CQP) accessibles en formation initiale, en formation continue et par la VAE.

> UNE PROFESSION TRÈS ENCADRÉE...

La réglementation en faveur de l'amélioration du recyclage et de la valorisation des pièces et de la matière, impacte fortement la filière VHU. Elle pousse les acteurs à transformer l'organisation de la filière et, de ce fait, la nature des emplois.



La directive européenne 2000/53/CE et les décrets d'application, cadrent la gestion des déchets et rappellent les enjeux environnementaux liés au VHU. Les constructeurs, dès la conception, doivent anticiper la fin de vie du véhicule : réduction des substances dangereuses, mise en œuvre de solutions pour faciliter le démontage, utilisation de matériaux recyclés. La mise en place d'un système de collecte de VHU avec, notamment, le principe de gratuité du dépôt d'un VHU et l'émission d'un certificat de destruction annulant l'immatriculation des VHU est instaurée.

Les textes précisent également les conditions de traitement des VHU et fixent les objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules. **Au 1^{er} janvier 2015, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à 95% en poids moyen par véhicule et par an, et le taux de réutilisation et de recyclage à 85%.**

En outre, une instance est créée ayant la charge d'évaluer l'équilibre économique global de la filière. En cas de déséquilibre, l'Etat peut actionner des mécanismes compensatoires.

Le décret de 2011 prévoit enfin que les centres VHU et les broyeurs agréés soient soumis à des obligations de résultats, avec l'atteinte des objectifs de réutilisation, recyclage et valorisation fixés par la directive européenne. Selon l'observatoire du VHU, les taux de réutilisation et de valorisation s'améliorent sans pour autant atteindre les exigences escomptées : les dernières données montrent **un taux de réutilisation-valorisation de 87,0 % et un taux de réutilisation-recyclage de 82,4 % en 2012.**

(source : observatoire du VHU, Adème)

> ... MAIS UNE FILIÈRE ILLÉGALE QUI PERSISTE

L'observatoire du VHU évalue à environ 30 % les véhicules qui n'entreraient pas dans la filière agréée. La lutte contre les casses sauvages, fortement dénoncées par la profession, fait l'objet d'une action interministérielle (écologie, redressement productif, intérieur) depuis 2013. 480 inspections dont 309 situations irrégulières ont été depuis constatées. 238 mises en demeure de régularisation ont été prononcées, 95 évacuations ont été demandées et 27 sites ont été fermés.

La loi de 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte, en dotant le maire d'un pouvoir de police, permettrait une meilleure prise en charge des VHU abandonnés. Plus facilement qu'auparavant, celui-ci pourrait transférer ces véhicules vers un centre VHU agréé.

Quand économie et écologie ne se rencontrent pas

Les métaux ferreux, et principalement l'acier, constituent environ 75 % de la masse d'un VHU et sont rachetés par les broyeurs entre 110 et 170 euros la tonne. Après plusieurs opérations de traitement chez les broyeurs, cette matière est valorisée en quasi-intégralité par les usines sidérurgiques et les fonderies. Les métaux non ferreux, et principalement le cuivre et l'aluminium, sont recherchés du fait de leur forte valorisation sur le marché de la matière. **Les difficultés de valorisation proviennent des matières non métalliques.** Ainsi, pour atteindre les taux réglementaires, l'enjeu est de pouvoir valoriser les **matières plastiques, le verre, les mousses, le caoutchouc.**

En effet, la difficulté d'application de ces textes est davantage économique que technique. Le modèle économique d'un centre VHU repose sur le démontage de toutes les pièces qu'il peut revendre au dessus du cours de l'acier, tout en maintenant un équilibre sur les charges et notamment la main d'œuvre dévolue au démontage. Par exemple, l'obligation de démonter le verre peut entraîner une perte de chiffre d'affaires par le centre VHU car celui-ci revend la carcasse sans le verre (moins de poids). La main d'œuvre et le paiement de l'enlèvement entraînent des charges supplémentaires qu'il ne peut pas valoriser économiquement, compte tenu du prix de rachat du verre.

Sources : entretien avec des responsables de centres VHU. Presse.

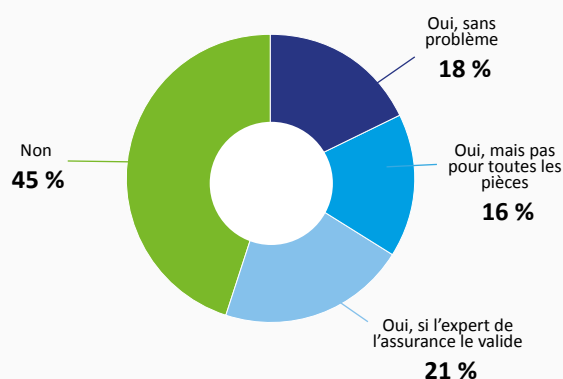
> UN MARCHÉ DE L'OCCASION EN DEVENIR

Une opportunité de développement pourrait venir de la réutilisation des pièces démontées sur le VHU.

Une réglementation favorable à la réutilisation des pièces

Pour un véhicule de plus de six ans, l'utilisation de pièces de réemploi, d'habillage et non de sécurité, peut être préconisée par une assurance. **55 % des conducteurs accepteraient de faire réparer leur véhicule avec des pièces d'occasion suite à un accident ou un choc.**

“Suite à un accident ou un choc, afin que votre voiture soit réparable, êtes-vous favorable à ce que le garagiste vous propose des pièces d'occasion ?”



Source : Gipa, étude conducteurs 2014

Le budget automobile des ménages se réduit et le parc automobile vieillit : un marché à développer

Pour réduire la facture en matière d'entretien et de renouvellement de pièce, la pièce de réemploi, moins chère que la pièce neuve, peut séduire certains consommateurs, si celles-ci offrent les garanties de traçabilité, de qualité et de facilité d'utilisation nécessaires. L'étude conducteur du GIPA de 2014 montre qu'en moyenne, **si 35 % des conducteurs sont intéressés par des pièces de réemploi**, ce taux passe à 45 % pour la clientèle atelier du mécanicien réparateur automobile (MRA) et du réparateur rapide (clientèle de véhicules âgés). Cette même étude montre que la clientèle des centres VHU est plus jeune, a un revenu plus faible et possède un véhicule âgé avec le plus fort kilométrage. Avec la tarification la moins disante sur le marché, les centres VHU sont ainsi en capacité de concurrencer l'ensemble des acteurs des services automobiles, Internet compris.

Profil de la clientèle des différents circuits d'achat

	Hyper/super	Centre-auto	Grossiste	Centre VHU	Internet
Âge moyen conducteur	44	43	43	38	38
Revenu annuel moyen <= 12 200 €	13 %	11 %	13 %	20 %	13 %
Âge moyen voiture	9,1	9,5	12,1	15,6	11,3
Km annuel moyen	13 114	13 663	16 106	14 376	15 240
Km compteur moyen	128 922	136 065	185 146	213 875	157 468
% Diesel	63 %	65 %	72 %	71 %	70 %

Moderniser la pièce de réemploi

Afin de proposer de réelles alternatives à la pièce neuve, les professionnels du démontage-recyclage automobile doivent répondre à trois problématiques : la traçabilité des pièces, leur qualité et les services liés à leur utilisation. Sous l'égide du CNPA, la profession a érigé des normes sur la traçabilité et le contrôle de la qualité des pièces, applicables par tous les recycleurs, par l'intermédiaire de la certification de services Qualicert.

Traçabilité et qualité de la pièce de réemploi

La traçabilité des pièces renvoie à un enjeu majeur dans le secteur : garantir leur qualité. La traçabilité, en indiquant l'origine de la pièce, le type de véhicule dont elle est issue, son kilométrage et la nature du choc, apporte l'assurance nécessaire à l'utilisation de la pièce. L'objectif est également d'établir le lien entre pièce de réemploi et référence de la pièce neuve du constructeur.



Améliorer le service grâce aux interfaces informatiques

Ces obligations nécessitent l'utilisation d'outils informatiques performants qui réclament des investissements financiers et formation importants. Photographie, référencement et tarification des pièces, attribution des conditions de garanties et des délais de livraison, toute l'organisation de l'entreprise est impactée, imposant une gestion des flux (changement important pour des sociétés dont l'activité est peu formalisée), une gestion des stocks rigoureuse (et donc l'entrée de la logistique dans le métier), et des compétences en informatique de gestion.

L'interface informatique fait le lien entre les centres VHU agréés et les réparateurs. Elle permet de commercialiser la pièce de réemploi (PRE) sur un stock virtuel dans toute la France, la pièce restant au centre VHU qui doit l'acheminer vers le demandeur.

> RATIONNALISER LE PROCESSUS DU DÉMONTAGE

Les entreprises du secteur entrent dans une phase de mutation, de regroupement et d'optimisation de l'organisation.

Indra SAS, et son bureau d'ingénierie de la déconstruction Re-source engineering, propose par exemple d'accompagner les membres de son réseau vers l'objectif des 95 % de valorisation, par une rationalisation et une industrialisation accrue du démontage. Ces processus sont exploités depuis plusieurs années dans les sites de déconstruction de la filiale Indra SAS, notamment à Romorantin et Pruniers-en-Sologne (Loir-et-Cher). Cette évolution a une répercussion importante sur les emplois et sur la gestion des ressources humaines : profils recrutés, conditions de travail (deux-huit), taille des entreprises à gérer, formation du personnel.

Dans le réseau de la coopérative Caréco (80 adhérents), l'informatisation des pièces et la rationalisation du processus de déconstruction sont également en œuvre. Le groupe encourage notamment la mise en place « d'ateliers 99 », ateliers de désassemblage capables d'aboutir à un taux de recyclage et de valorisation de l'ordre de 99 %. « Il s'agit d'un atelier supplémentaire dans lequel les voitures transitent après un processus normal de démontage des composants les plus intéressants à la revente au comptoir ou sur Internet. Dans cet atelier, nous désassemblons encore un maximum de choses pour la valorisation ou le recyclage, afin de remettre au broyeur un élément qui se rapproche le plus possible de la simple structure métallique » explique Jean-Pierre Labonne, responsable du réseau Caréco.

Quels sont les impacts de ces mutations sur les activités et les besoins en compétence d'un centre VHU?

Activités	Compétences	Eclairage
Informatiser les données	<ul style="list-style-type: none"> - Avoir un équipement informatique performant - Se former aux logiciels classiques - Savoir opérer les différentes déclarations sous forme dématérialisée (certificat de destruction vers les préfectures, déclaration Adème...) 	L'Adème fait le constat que certaines entreprises ne disposent pas d'équipement informatique suffisant. Avant d'envisager les formations, il convient de s'assurer de l'équipement des professionnels.
Mettre en conformité avec la réglementation Assurer le reporting nécessaire (notamment auprès de l'observatoire du VHU)	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir mener une veille juridique - Comprendre et intégrer les normes dans le processus de démontage-recyclage 	La réglementation est centrale dans l'activité des centres VHU, elle est complexe et exigeante.
Approvisionner en VHU	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir acheter - Savoir négocier et convaincre 	L'approvisionnement en VHU demeure une question stratégique. 60% des VHU sont apportés par des professionnels. Les centres VHU doivent également être rattachés à des réseaux.
Dépolluer	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir assurer une mise en sécurité - Savoir dépolluer les « nouveaux » équipements des véhicules ou les équipements qui posent problème (organes pyrotechniques, pots catalytiques, afficheurs, VH/VE/GNV/GPL) - Être sensibilisé aux différents risques (chimique, toxique, électrique) 	L'activité de dépollution évolue avec les nouveaux produits du marché et nécessite d'être en veille sur les règles à appliquer.
Rationaliser le processus de démontage	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir bien déterminer les pièces à démonter en fonction du marché de la revente (démonteur de pièces ciblées qui répond à un marché de tri de la matière) - Savoir juger l'état des pièces et les possibilités de démontage - Savoir démonter sans abîmer les pièces dans la perspective du réemploi 	Quels outils sont à disposition des centres VHU pour savoir quelle pièce démonter ? Les professionnels interviewés rapportent que ce savoir repose souvent sur l'expérience empirique d'une personne. Certaines entreprises commencent à rationaliser ce choix avec une informatisation de la demande commerciale, une définition du stock minima et maxima pour assurer le réassort, et une informatisation des ventes manquées. Une démarche prospective consisterait à faire du prédictif en fonction des véhicules mis sur le marché tout en analysant l'accidentologie. La difficulté du métier tient à la diversité des véhicules mis sur le marché (multimarque, multi-constructeur, multi-phase). Ainsi certaines entreprises préfèrent stocker le véhicule.
Recycler les matières	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir reconnaître les matières (différents plastiques par exemple) - Connaître et comprendre les filières de recyclage en constante évolution - Comprendre les enjeux écologiques et économiques de la déconstruction 	Pour atteindre les taux de valorisation attendus, les centres VHU devront démonter davantage de matière pour alimenter le marché du recyclage (matière non-métallique, caoutchouc, verre, plastique). Selon l'Adème, les responsables d'entreprise devraient pouvoir trouver auprès de leur groupement des conseils pour identifier les filières de recyclage.
Tracer la pièce de réemploi	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir utiliser les logiciels de suivi de pièces 	Ces outils permettent de faire le lien entre la PRE et la référence constructeur. Une des difficultés est le bon référencement de la pièce qui arrive en stock dissociée de son véhicule d'origine.
Vendre de la pièce de réemploi	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir caractériser le besoin du client - Savoir vendre au comptoir/itinérant/téléphone - Savoir vendre sur internet (intégration du e-commerce) 	Cette activité va être amenée à se développer compte tenu de l'évolution de l'âge du parc, de la contraction des budgets des ménages, de la réglementation et de la professionnalisation de cette activité dans les centres VHU.
Gérer l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir lier l'action à un contrôle de gestion pour dégager des leviers de rentabilité 	L'activité d'un centre VHU doit être maîtrisée et suivie en fonction de ses forces : marché matières/pièces et/ou export.

Retrouvez toutes les publications de l'Observatoire sur www.anfa-auto.fr/observatoire

Observatoire ANFA

2 rue Capella- 44470 Carquefou

Tél. : 02 44 76 21 50

observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directeur de la publication : Patrice OMNES

Directeur de rédaction : Stéphane PAUTET

Rédaction : Béatrice Jacques

Édition et création : Service Communication ANFA