

# La grande mutation des casses automobiles 🚗

La vente de pièces automobiles de réemploi progresse depuis que les réparateurs doivent proposer des pièces neuves ou d'occasion. Cela incite les centres de véhicules hors d'usage à se moderniser.

Lire plus tard

Commenter

Partager

Haute-Garonne

Renault-Nissan



« La casse à Mimile, c'est fini ! » résume le président de la filière de déconstruction automobile de la fédération professionnelle des entreprises du recyclage. (Jean Marie HOSATTE/REA)

Par **Laurent Marcaillou**

Publié le 2 nov. 2022 à 09:04 | Mis à jour le 2 nov. 2022 à 09:25

Autrefois, il fallait payer les casses automobiles pour y abandonner son vieux tacot. Mais depuis quelques années, celles-ci rachètent les vieilles voitures, qui ont pris de la valeur avec la vente de pièces détachées. Leur nom aussi a changé : on ne parle plus de casse auto mais de centre de **véhicules hors d'usage** (VHU). Il doit être agréé par la préfecture au titre des installations classées pour l'environnement et est obligé de récupérer les véhicules. Les centres VHU s'occupent des formalités, dépolluent les véhicules en enlevant les batteries, les pots catalytiques et les fluides, démontent les pièces et revendent les matériaux aux broyeurs.

Depuis 2017, les réparateurs automobiles doivent proposer deux devis, avec des pièces neuves ou d'occasion, ce qui a augmenté le réemploi. Les **assureurs** s'y intéressent aussi pour éviter que les véhicules soient déclarés économiquement irréparables. Vendues 30 % à 70 % moins chères que les neuves, les « pièces issues de l'économie circulaire » font baisser la facture de réparation.

#### LIRE AUSSI :

- **Comment Aniel Marketplace numérise le marché des pièces détachées automobiles**
- **Energie : la grande débrouille des PME**

Sept centres VHU sur dix vendent des pièces d'occasion, et l'essor de ce commerce les incite à se moderniser. « La casse à Mimile, c'est fini ! » constate Jean-Pierre Labonne, président de la filière de déconstruction automobile de la Fédération professionnelle des entreprises du **recyclage** : « Maintenant, le stock de pièces est informatisé et visible en ligne. Elles sont vérifiées, photographiées et tracées avec leur numéro de série. Un marché s'ouvre pour ces pièces disponibles rapidement sur Internet, alors qu'autrefois, il était compliqué d'en trouver une dans une casse. »

Pour démonter rapidement les véhicules, les centres VHU s'équipent de ponts de levage, de retourneurs de voitures, de convoyeurs de pièces... « L'investissement est plus élevé que pour un garage auto ! » souligne Jean-Pierre Labonne. Les quelque 1.600 centres VHU appartenant à 1.287 entreprises et 60 broyeurs agréés ont retraité 1,62 million de véhicules en 2019 (+3,3 %) en recyclant 12,8 millions de pièces.

## Reconditionnement

La France a dépassé l'objectif européen de recycler et de valoriser en énergie 95 % du poids des véhicules, atteignant 95,7 % en 2020, dont 87,6 % de recyclage. Mais 500.000 véhicules par an sont encore envoyés dans des casses illégales. Ils ne passent pas le contrôle technique et partent en Afrique notamment.

Les centres récupèrent 44 % des véhicules hors d'usage auprès des particuliers et 35 % auprès des assurances, le restant provenant des distributeurs et des Domaines. La vente de pièces forme entre le tiers et la moitié de leur chiffre d'affaires et complète le commerce des matériaux. Certains centres reconditionnent des véhicules ou ont une activité de garage rapide.

### LIRE AUSSI :

- **Quand l'assurance mise sur le recyclage des pièces détachées automobiles**
- **Renault et Stellantis montent en cadence sur le recyclage**

« La demande porte à 60 % sur des pièces de carrosserie et à 40 % de mécanique », rapporte Johan Branca, directeur général d' **Opisto** à Toulouse (Haute-Garonne), qui a créé une plateforme Internet de vente de pièces d'occasion. Ailes, pare-chocs, portières, rétroviseurs, moteurs et boîtes de vitesses sont les éléments les plus recherchés.

Selon l'association Sécurité et réparation automobile, les pièces de réemploi sont passées de 2,7 % du marché de la rechange automobile en 2017 à 3,3 % en 2021 et 4 % prévus fin 2022, pour un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros. Un volume encore faible, alors qu'elles « représentent 20 % du marché de la rechange dans les pays du nord et du sud de l'Europe, et 25 % aux Etats-Unis ! » souligne avec envie Benjamin Hérail, directeur du groupe Surplus Stockage, à Gaillac, dans le Tarn.

## Les constructeurs aussi

Le secteur se concentre. Le grossiste Alliance Automotive Group a créé en 2017 l'enseigne [Back2Car](#), qui compte six centres VHU et veut couvrir toute la France en 2025. A Héricourt, en Haute-Saône, Stock Casse 70 investit 6 millions d'euros dans une usine automatisée de démontage de pièces qui ouvrira l'an prochain. Les constructeurs s'y mettent aussi. Renault a transformé l'an dernier son usine de Flins (Yvelines), où la construction de voitures s'arrêtera en 2024, en « refactory ». Il y a investi 8 millions d'euros pour industrialiser la remise en état des véhicules d'occasion en six jours. Renault prévoit d'employer 3.000 personnes dans [le recyclage à Flins](#) en 2030. Sa filiale Indra, codétenue avec Suez, recycle déjà 600.000 véhicules par an dans 370 centres.

Mais les centres de véhicules hors d'usage sont à la croisée des chemins. La [loi antigaspillage](#) pour une économie circulaire de 2020, en attente de décrets d'application, élargit la responsabilité des constructeurs à la fin de vie des véhicules et vise à supprimer les casses illégales. « Elle imposera aux centres VHU de signer des contrats avec un éco-organisme ou un constructeur ayant un système individuel », dit Jean-Pierre Labonne : « Les centres sans contrat ne pourront pas récupérer de véhicules et le nombre de sites chutera de 1.600 à 1.100. »

**Laurent Marcaillou (Correspondant à Toulouse)**