

L'écosystème de la PIEC fait le choix de la mutation



GPA, à l'instar d'Indra, est un parfait exemple de ces centres de traitement des véhicules hors d'usage devenus de véritables industriels.

Quand certains centres de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) font le choix de perdurer leur fonctionnement historique, d'autres optent pour une modernisation de leurs activités. C'est tout l'écosystème de la pièce issue de l'économie circulaire (PIEC) qui s'adapte à cette professionnalisation pour aller de l'avant. Au risque de laisser quelques professionnels sur le bas-côté.

PAR JÉRÉMY LEQUATRE-GARAT

Si la professionnalisation des centres de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) est bien lancée, il leur reste désormais à faire valoir leur expertise. Pour la plupart, les recycleurs automobiles sont sortis de leur fonctionnement ancestral consistant à travailler dans leur coin en attendant qu'un client arrive à son comptoir. Ils arrivent désormais à garantir la traçabilité de leurs

pièces et à suivre des procédés actés depuis plusieurs années. Au sein du groupement Global PRE, tous les centres sont labellisés Qualicert, qui se veut être un gage de qualité dans le traitement des pièces d'occasion. « La qualité, c'est l'élément clé, ce sur quoi on pousse les recycleurs, contextualise Caroline Michalik, la directrice générale. Dans l'univers des CVHU, il y a ceux qui ont compris comment tirer leur épingle du jeu ; avec du référencement, des

conditions d'achat, de la fiscalité etc... Et il y a les autres. » Cette spécialiste du domaine, qui administre notamment la place de marché Mapiecedoccase, souligne que les recycleurs doivent s'adapter pour se mettre au niveau de références comme GPA et Surplus Recyclage : « Eux, ce sont de véritables industriels, s'approcher de leur modèle demande de faire des choix forts et beaucoup d'investissements. » Ces efforts doivent permettre de séduire les réseaux de garages, qui sont à la recherche des mêmes conditions d'achats qu'avec les pièces neuves : emballages irréprochables, frais de port offerts, remises de fin d'année... « C'est parfois difficile pour les petits centres, qui voient leurs marges baisser alors qu'ils pourraient les conserver en vendant aux particuliers sur d'autres plateformes », comprend Caroline Michalik, qui rappelle que les volumes de vente n'ont rien à voir. Pour être rentable avec un modèle basé sur des partenaires professionnels, il faut faire du volume.

Organiser une alternative à la pièce neuve

Dès 2009 et la refonte du Système d'immatriculation des véhicules (SIV), les CVHU ont dû tirer un trait sur leur activité d'exportation des épaves automobiles. Se tourner vers la pièce issue de l'économie circulaire (PIEC), qui était jusqu'ici cantonnée à un démontage par les particuliers venant sur place, a été le parfait moyen de survivre sans se restreindre au démolissage et recyclage des matériaux. « Leur marché a été bouleversé ces dernières années, les centres ne cessent de progresser », indique pour *Décision*

Atelier Nicolas Baran, le directeur technique de BCA Expertise, qui préfère parler d'une « modernisation » de leur quotidien plutôt que d'une professionnalisation. Ces recycleurs s'impliquent dans la circularité, avec des standards de garantie, de qualité de la pièce de réemploi et de livraison. Le but final ? « Concurrencer la pièce neuve », assure notre interlocuteur. Le décret n°2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire, en vigueur depuis janvier 2017, impose aux réparateurs de proposer systématiquement une pièce issue de l'économie circulaire lors de l'établissement des devis de réparation ou d'entretien. Cette proposition peut se matérialiser par la seule affiche de prévention au comptoir de l'atelier, ou par une suggestion verbale du réparateur. Ce second cas étant encore rare, cela explique les résultats d'une étude mandatée par le spécialiste Solera à l'institut Censuwide en 2014 : seuls 23 % des conducteurs interrogés ont été informés par leurs assurances des options plus respectueuses de l'environnement possibles pour réparer leur véhicule. La simple possibilité d'opter, au choix, pour de la pièce neuve ou d'occasion n'a été proposée qu'à 32 % des interrogés. Pierre-Michel Erard, directeur général adjoint de Bony Automobiles, insiste sur la méconnaissance autour de la PIEC : « Elle existe depuis longtemps avec l'échange standard. Les constructeurs le pratiquent depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. » À ce jour, 70 % des remplacements de pièces importantes – notamment les turbos – après garantie sont effectués avec du remanufacturé dans

QUESTIONS À...

PIERRE LARGILLIER, DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE CARÉCO



« La PRE a doublé entre 2020 et 2025 »

Décision Atelier : Comment évolue le marché de la pièce de réemploi ?

Pierre Largillier : Il connaît une transformation profonde, portée par la digitalisation, la montée en gamme de l'offre et la professionnalisation rapide des acteurs. N'oublions pas que la part de marché des PRE a doublé entre 2020 et 2025.

DA : En quoi la qualité du référencement en ligne influe ?

P.L. : Le digital permet également d'élargir considérablement la zone de chalandise de chaque centre VHU. Le pricing a lui aussi été affiné afin d'assurer une meilleure adéquation entre offre, demande et niveau de marché. La qualité des photos et des descriptions a nettement progressé, avec des visuels plus précis, des commentaires personnalisés et un meilleur niveau de réassurance sur l'état réel des pièces.

DA : Ce qui implique de modifier l'aspect opérationnel des centres ?

P.L. : Plutôt de les renforcer. Les méthodes de démontage sont plus précises et mieux encadrées, avec une expertise accrue des véhicules avant démontage. Le but est de limiter la casse, préserver la qualité des pièces stockées et mutualiser les bonnes pratiques entre centres. La supply chain a également été structurée autour de meilleures pratiques d'expédition, de réduction des délais de transport et de gestion du dernier kilomètre. Même notre gestion du stock a été optimisée selon une logique de distributeur moderne.

les concessions Bony Automobiles comme dans celles de Bodemer.

Une activité historique mais bouleversée

Créateur de l'agence Startengo Solutions, spécialisée dans les études de marché sur l'après-vente ●●●

EN CHIFFRES

19,7 %

Proportion de dossiers de sinistre contenant au moins 1 PIEC

28 600

Nombre de moteurs remanufacturés par SustainEra en Italie en 2024

700 000

Nombre de pièces détachées en stock chez Caréco

4 M.€

Levés par Valused en mars 2025

-25 %

Différence de prix d'une pièce remanufacturée par rapport à une neuve

1 700

Nombre de centres VHU en France

QUESTIONS À...

**XAVIER KAUFMAN, PDG D'INDRA
AUTOMOBILE RECYCLING**

**« Le marché sera
sans pitié »**



... automobile, Vincent Olivier rappelle lui aussi que le remanufacturing existe de longue date. « Et il est rentable. » Pour lui, la différence principale entre la pièce de réemploi et celle remanufacturée concerne leur essence même ; l'une est sujette à un phénomène de rareté de l'offre, l'autre est une création de stock. Présent lors de l'évènement Connect Aftermarket 2016, Jean-François Niort, P-DG du Groupe Niort, souligne que plusieurs critères décident de l'intérêt de créer une offre de remanufacturing. Il faut notamment que les pièces d'origine soient chères et que leur marché soit important en volumes. La question de la récupération des matières premières se pose ensuite. « Les Anglais ont des spécialistes du domaine », indique-t-il à *Décision Atelier*, en rappelant que sur une centaine de pièces défaillantes récupérées, environ 30 % ne sont pas exploitables. « Sans oublier les pièces qu'on ne nous renvoie pas en échange standard », soupire le représentant de l'entreprise familiale disposant de douze sites spécialisés dans le remanufacturing. Cette activité représente 28 % de son chiffre d'affaires. Rien qu'à Pau (Pyrénées-Atlantiques), 30 000 turbos sont remis à neuf chaque année par Niort Frères. Les injecteurs et turbocompresseurs reconditionnés par l'entreprise sont gravés pour garantir leur traçabilité.

La question du coût

Mandatés par les assureurs, les experts automobiles cherchent évidemment à réduire le coût des sinistres. Cela permet, dans certains cas, d'autoriser la remise en état d'un véhicule qui aurait pu être économiquement irréparable. « Mais cela se fait toujours en accord avec le propriétaire, et en collaboration avec le réparateur. Il y a un débat contradictoire et la PIEC n'est jamais une réparation à moindre coût. Un carrossier ou un garagiste ne va pas en monter une si elle met en risque son obligation de résultat », tient à rappeler Nicolas Baran, qui dispose d'accords d'engagements avec ces professionnels concernant les alternatives à la pièce neuve. Les rapports de BCA Expertise montrent d'ailleurs

Décision Atelier : Que deviendront les recycleurs qui ne maîtriseront par la transition du secteur ?

Xavier Kaufman : Le marché sera sans pitié. Les exigences montent de tous côtés simultanément. Un site qui ne digitalise pas assez vite, qui ne pilote pas ses flux par la data, qui ne structure pas son offre pièce, perdra des volumes et ne saura pas compenser par plus de valeur extraite des VHU. La consolidation n'est pas une menace en soi, c'est une opportunité pour ceux qui choisissent de s'y préparer. Un indépendant bien intégré dans un écosystème performant a toutes les cartes. Seul, c'est une autre histoire.

DA : On assiste de plus en plus à une concentration des CVHU, avec de moins en moins d'indépendants. Est-ce une bonne chose, selon vous ?

X.K. : Le marché reste très fragmenté. La consolidation est inéluctable, comme l'a été la digitalisation. Mais je m'inscris en faux sur la disparition des indépendants. Le marché ne se résumera pas à quelques gigafactory. Le juge de paix, c'est la performance, que l'on soit un groupe ou un indépendant.

DA : Comment se positionnent les CVHU français dans ce bouleversement ?

X.K. : Tout s'accélère en même temps : réglementation, technologie, attentes des donneurs d'ordre, arrivée du véhicule électrique qui va rebattre les cartes sur la valorisation des composants. La France est bien placée : filière mature, culture métier forte, actifs réels. Ce qui reste à construire, c'est l'intégration, en faisant travailler ces actifs ensemble plutôt que chacun dans son coin. C'est le vrai levier de compétitivité. Pas seulement la taille. L'intégration.

qu'au moins une PIEC a été inscrite dans 19,7 % des dossiers traités en 2025. Ces sinistres concernaient des véhicules âgés en moyenne de 11,5 ans.

« Les réparateurs indépendants utilisent la PIEC pour aider les clients dans un contexte de parc vieillissant. Cela fait baisser le coût de réparation et rend un dossier de sinistre économiquement viable », souligne João Murça, en charge des agents et indépendants chez Mobilians. Lui critique néanmoins certaines méthodes d'achat, notamment lorsqu'il est nécessaire d'acheter une pièce entière pour avoir un petit élément. C'est, par exemple, le cas quand il faut commander une porte pour obtenir une

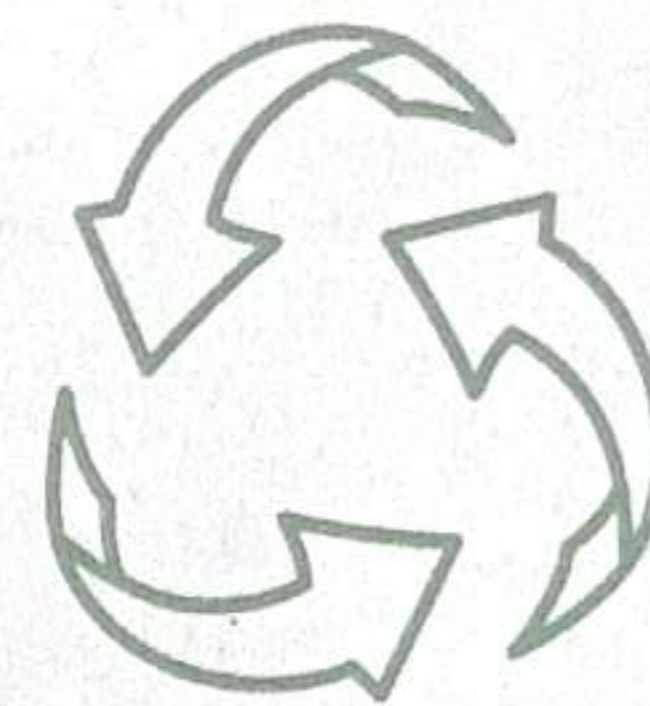
serrure. Dans les ateliers des premières, environ 11 % des dossiers de réparation contiennent au moins une PIEC, notamment pour les éléments de robe. « Les carrossiers ont été précurseurs en matière de pièce de réemploi », confirme de son côté João Murça.

Augmenter l'offre, tout en gardant sa qualité

Reste encore le frein de la disponibilité des pièces. Quand les véhicules hors d'usage ont généralement 14 à 15 ans, ceux entretenus par les concessions ont plutôt 5 ans. Cette problématique revient sans cesse : il est très difficile d'utiliser de la pièce de réemploi sur des voitures récentes. Il n'y en a tout simplement pas. Cette « problématique d'offre » se retrouve également de manière globale, puisque 13 familles de pièces concentrent 90 % de la demande de PIEC dans les réparations. « Nous devons travailler avec les recycleurs pour les aider à proposer une gamme élargie de pièces, et donc augmenter leurs ventes », préconise le représentant de BCA Expertise. Il n'en reste pas moins que les éléments de carrosserie représentent plus de 9 PIEC sur 10 prescrites après un sinistre.

« La force des centres VHU, c'est aussi d'avoir des pièces souvent indisponibles sur le marché du neuf », martèle la directrice générale de Global PRE. La professionnalisation des recycleurs se fait parfois doucement, comme nous pouvons le voir sur la qualité accordée aux photos des éléments issus des déconstructions. Caroline Michalik le constate tous les jours : « les CVHU sont poussés vers le haut mais tous ne suivent pas, c'est une vraie problématique de survie alors qu'on assiste à une concentration progressive des acteurs. » Le nombre d'indépendants se réduit, quand Global PRE tâche justement d'en représenter la partie la plus qualitative de ces derniers. Autrement dit, ceux qui misent sur les bons procédés tout en essayant de séduire les réseaux pouvant garantir de gros volumes d'achat. Le tout malgré la baisse des marges, « compensée par l'augmentation des ventes. » La bataille entre la qualité et la quantité se fait ressentir. ■

PIÈCES DE RÉEMPLOI



100% Françaises · Tracées & Certifiées

Un ensemble de solutions pour les professionnels de l'automobile. Accédez à des pièces issues de l'économie circulaire, produites en France, avec des conditions pensées pour votre métier.



SERVICES

TVA récupérable - remise professionnelle.

Paiement fin de mois - facturation centralisée.



QUALITÉ

Centres certifiés QUALICERT.

Pièces contrôlées et tracées avec référence OE.



FIABILITÉ

Pièces issues exclusivement de centres VHU français, dans le respect de la réglementation française.

+1M

Pièces disponibles immédiatement

+90

Centres VHU partenaires

≥1 AN

Garantie minimum

**Votre boutique en
marque blanche**

Votre logo, vos couleurs, votre site...

