

LE DÉMONTAGE ET LE RECYCLAGE AUTOMOBILE

766 entreprises dans la branche des services de l'automobile dont 371 ayant pour activité principale le démontage-recyclage automobile (NAF 45.32Z et 46.77Z), qui représentent **434 établissements** employant **3 075 salariés**.

(Source : ANTS - INSEE SIREN 2019 / Traitement ANFA ; IRP Auto 2020)



Les activités de dépollution, démontage et recyclage des véhicules en fin de vie sont réglementées par le code de l'environnement. **Elles doivent être réalisées par des centres « VHU » agréés** par l'État (Centres de gestion des Véhicules Hors d'Usage ou CVHU).

Chaque centre 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 » qui, depuis l'arrêté du 14 avril 2020, est délivré par les préfetures pour une durée illimitée (contre 6 ans renouvelables auparavant),
- être rattaché, à partir du 1^{er} janvier 2024, à un éco-organisme ou un système individuel et respecter son cahier des charges (cf. Encadré Filière REP).

Chacun est par ailleurs tenu de déclarer son activité tous les ans auprès des préfetures et de l'observatoire du VHU de l'ADEME.



LE PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ ÉLARGIE DES PRODUCTEURS (REP) APPLIQUÉ À LA FILIÈRE VHU

En France, la loi **Anti-Gaspillage et Economie Circulaire (AGEC)**, adoptée en février 2020, prévoit la mise en place d'une Responsabilité Élargie des Producteurs de VHU (REP-VHU).

Jusqu'à présent, le rôle joué par les constructeurs dans le financement des coûts de gestion des VHU ne correspond pas en tant que tel à un système de REP à part entière. Pour rappel, la filière fonctionne depuis 2006 sous ce principe qui impose aux fabricants, distributeurs ou importateurs de produits de prendre en charge la gestion des déchets qu'ils génèrent (principe du « pollueur-payeur »). C'est pourquoi certains centres de recyclage appartiennent aux constructeurs. Mais, contrairement à certaines filières (ex : pneumatiques,

batteries), la filière VHU s'autogère et s'autofinance sans dépendre d'un organisme central.

Afin d'harmoniser les filières et de lutter contre la disparition d'épaves, **la loi impose désormais aux constructeurs automobiles de mettre en place, à compter du 1^{er} janvier 2022 :**

- **un éco-organisme** (structure à but non lucratif, mise en place par plusieurs producteurs (donc multimarque) pour financer et gérer la filière, et regroupant les centres VHU adhérents)
- **ou un système individuel** (système de gestion mis en place par un seul producteur pour la gestion des VHU de ses propres marques, selon un contrat passé avec chaque centre VHU).

Les centres VHU, qui avaient jusqu'ici le choix de rester indépendants, ont jusqu'au 1^{er} janvier 2024 pour contractualiser avec les constructeurs automobiles.

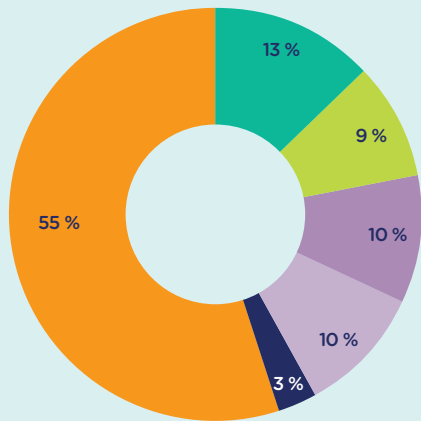
Parmi les 2099 établissements ayant une date d'agrément valide et un numéro SIREN actif au 31 décembre 2019¹, 944 font partie de la branche des services de l'automobile. Parmi eux, 434 font du recyclage leur activité principale (Source : Agence Nationale des Titres Sécurisés/INSEE - Traitement ANFA).



Les 944 établissements de la branche des services de l'automobile représentent 45 % de l'ensemble des établissements. Les 55 % restants sont principalement spécialisés dans la récupération de déchets triés (NAF 38.32Z) et le démantèlement d'épaves (NAF 38.31Z).

¹ L'ADEME recense par ailleurs, via le système déclaratif SYDEREP, les centres inscrits au 1^{er} janvier de chaque année civile, qu'ils aient fait ou non une déclaration, et ayant un agrément dont la date de fin est postérieure au 1^{er} janvier de l'année concernée. En 2019, 1635 centres VHU agréés y étaient recensés.

PROFIL DES CENTRES VHU AGRÉÉS SELON LEUR ACTIVITÉ PRINCIPALE (CODE NAF)



4511Z (Commerce VL)

4520A (Entretien réparation VL)

Établissements spécialisés

4532Z (Commerce de détail Équipement auto)

4677Z (Commerce de gros de déchets et abris)

Autre branche (code NAF partagé : 5221Z, 7739Z)

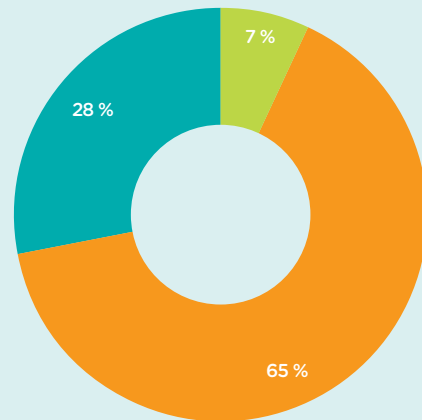
Autres NAF hors branche
(principalement 3832Z et 3831Z)

Source : ANTS - INSEE 2019 / Traitement ANFA

Certains établissements peuvent exercer l'activité de traitement des VHU en complément de leur activité principale. En fonction de l'activité qui génère le plus de chiffre d'affaires, le centre VHU pourra être enregistré sous un code NAF différent. Cette activité principale peut être liée aux services de l'automobile (réparation et maintenance auto, vente de véhicules d'occasion, de pièces, etc.) ou à d'autres secteurs. C'est le cas des broyeurs, qui peuvent également être agréés centres VHU mais ne font pas partie de la branche des services de l'automobile. Les broyeurs exerçant une activité de centre VHU sont généralement recensés sous le code NAF 38.32Z (Récupération de déchets).



RÉPARTITION DES ENTREPRISES SPÉCIALISÉES PAR TAILLE



0 salarié 1 à 10 salariés 11 salariés et +

Source : INSEE SIRENE 2019

Parmi les 371 entreprises faisant du recyclage leur activité principale, 65 % sont de petites entreprises de 1 à 10 salariés.

Le secteur du démontage-recyclage est toutefois marqué par un phénomène de concentration croissant, conduisant à une part importante d'entreprises d'au moins de 11 salariés (28 %) qui le distingue du reste de la branche des services automobiles (celle-ci n'en compte que 4 %).

En 2019, 53,5 % des centres VHU étaient indépendants et 46,5 % appartenaient à au moins un réseau de constructeurs

Source : Rapport Observatoire VHU ADEME 2021

LES CENTRES VHU AGRÉÉS : POINT D'ENTRÉE DANS LA FILIÈRE DE TRAITEMENT

Les centres agréés sont responsables de la destruction administrative et physique du véhicule

Peuvent être considérés en « fin de vie » des véhicules accidentés, irréparables, ayant un coût de réparation trop important ou encore trop âgés pour être revendus d'occasion. Ils quittent le statut de « produit » pour celui de « déchet » dès leur arrivée dans un centre. Celui-ci en atteste par la production d'une Déclaration d'Achat pour Destruction (DAD) et procède à l'annulation de l'immatriculation.

Outre la collecte et le stockage, les CVHU ont pour principale activité la destruction physique des véhicules selon quatre étapes couvertes par le cahier des charges de l'agrément VHU.



LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

La prise en charge des véhicules par un CVHU est gratuite si le véhicule est remis dans son entièreté (i.e. pas en pièces détachés). Soit le véhicule est amené par le propriétaire, soit d'éventuels frais de remorquage peuvent être appliqués. La loi Climat et Résilience prévoit, **à compter de 2024**, que les producteurs ou leur éco-organisme assurent la **reprise sans frais de ces véhicules auprès des particuliers sur leur lieu de détention**. Cette reprise pourra être accompagnée d'une prime au retour si elle permet d'accompagner l'efficacité de la collecte. Cette nouvelle obligation pour les centres est susceptible de faire évoluer la définition d'un VHU (qui deviendrait alors « déchet » dès l'enlèvement du véhicule) et d'introduire de nouvelles dispositions concernant le transport de déchets dangereux qui est réglementé.



La **dépollution** des véhicules, qui consiste à retirer les éléments dangereux (batteries de démarrage, huiles usagées, filtres, liquides de frein et de refroidissement, fluides de climatisation, pots catalytiques), et à neutraliser les éléments de sécurité (airbags).

La récupération des fluides frigorigènes lors de la décharge des climatisations requiert une habilitation (attestation de capacité de catégorie V).

Certains matériaux restent aujourd'hui plus difficiles à valoriser techniquement ou économiquement tels les mousses de siège, les caoutchoucs ou le verre.

Le **démontage** de certains matériaux et composants : pneumatiques, métaux et plastiques (matières pour recyclage et valorisation), pièces (pour revente et réutilisation).



Le **contrôle des pièces** démontées et leur emmagasinage en vue de leur réemploi.

Seul un centre VHU agréé peut produire des pièces de réemploi tracées, contrôlées et garanties. Les pièces concernées sont généralement des pièces de carrosserie amovibles, des éléments de sellerie et de garnissage intérieur, des vitrages (non-collés) ou des pièces mécaniques et électroniques, à l'exception des trains roulants et des éléments de liaison au sol (pour des raisons de sécurité).

La valeur, et donc le prix d'achat des carcasses, sont déterminés par le cours des métaux. Ses récentes fluctuations ont encouragé l'envoi d'un nombre croissant de carcasses vers des broyeurs étrangers qui proposent des prix attractifs.

La **remise des carcasses** aux broyeurs, qui se chargent de séparer les différents composants restants en vue de leur valorisation et d'écraser le châssis.



PERFORMANCE DE LA FILIÈRE : DES OBJECTIFS DE VALORISATION ATTEINTS, VOIRE DÉPASSÉS



En 2019, la France atteint un taux de réutilisation et de recyclage de 87,1 % de la masse des VHU pris en charge, et un taux de réutilisation et de valorisation de 95 %

Source : ADEME

Depuis 2000, la réglementation européenne fixe des objectifs de valorisation des VHU aux centres agréés et aux broyeurs (directive 2000/53/CE). Ces derniers devaient ainsi atteindre au 1^{er} janvier 2015 un taux de réutilisation et de recyclage minimum de 85 % de la masse moyenne des véhicules et un taux de réutilisation et de valorisation minimum de 95 %.

Ces taux sont calculés à partir des tonnages :

- De déchets incinérés pour produire de l'énergie (**valorisation énergétique**)
- De pièces démontées, non transformées et conservant un même usage (**réutilisation**)

- De matériaux provenant de déchets et réintroduits dans le cycle de production, en remplacement total ou partiel d'une matière vierge (**recyclage**).

La France a ainsi atteint, voire dépassé les objectifs fixés par la directive européenne. Ces derniers sont cependant calculés sur la base d'une composition moyenne des VHU qui n'a pas évolué depuis plusieurs années, alors même que les constructeurs ont plus fortement recours à des matériaux allégés pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO². C'est notamment une des raisons qui ont conduit à la procédure de révision de la directive « VHU » (cf. Encadré).



RÉVISION DE LA DIRECTIVE « VHU » : DÉFIS ET CALENDRIER

L'évaluation de la directive, débutée en mars 2019, a souligné la cohérence avec le « Green Deal » comme un des principaux objectifs de sa révision. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en Europe d'ici 2050, la nouvelle directive doit contribuer à :

- **Renforcer l'écoconception** des voitures (utilisation de matériaux recyclés) et **adapter la filière de traitement** au développement du marché de l'électrique et de l'hybride, et à l'évolution des matériaux (utilisation croissante de plastiques, de composants électroniques et de matériaux allégés innovants pour lesquels il n'existe pas encore de filière).

- **Harmoniser la directive avec certaines réglementations** européennes et nationales (notamment sur les points suivants : définition du recyclage, liste des substances dangereuses interdites et procédures de désimmatriculation).

- **Récupérer les « véhicules manquants »** (filiale illégale, estimée à un tiers des VHU, soit près de 500 000 véhicules par an en France, traités par des acteurs non agréés ou quittant le territoire).

La procédure de révision a donné lieu à une consultation publique en juillet 2021 et une étude d'impact réalisée par la Commission Européenne, en vue de l'adoption d'une nouvelle directive d'ici la fin de l'année 2022.



1 623 522 VHU ont été pris en charge par les centres agréés en 2019

Source : ADEME

UNE PROGRESSION DU NOMBRE DE VÉHICULES PRIS EN CHARGE PAR LES CVHU

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VHU PRIS EN CHARGE PAR LES CENTRES AGRÉÉS



Source : ADEME

La mise en œuvre de dispositifs incitatifs de type « primes à la casse » ou « primes à la conversion » est un des principaux facteurs influant sur le volume et les caractéristiques des véhicules pris en charge.

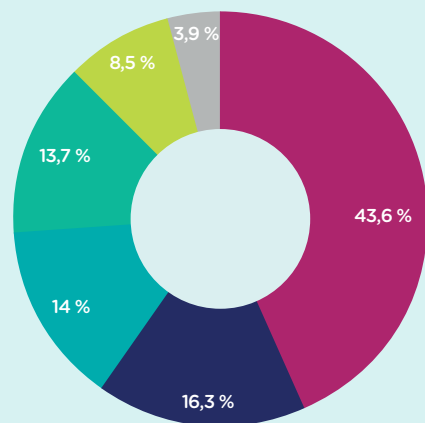
On observe ainsi une **progression importante** du nombre :

- **de véhicules collectés et traités par les centres** ces dernières années, particulièrement en 2018 (+ 38 %) où les montants et les conditions d'accès à la prime ont été élargis (accessibilité au véhicule d'occasion et à tous les ménages).

- **de véhicules utilitaires légers** (+ 4,8 % en 2019), également éligibles à la prime et au bonus écologique. (La majorité des véhicules pris en charge restent toutefois les voitures particulières à 92 %.)

- **de véhicules apportés par les particuliers** (+ 35 % entre 2017 et 2019) **et par les réseaux de distribution des constructeurs** (+ 221 % entre 2017 et 2019). Ces deux acteurs demeurent les principales sources d'approvisionnement des centres. En effet, la prime à la conversion étant applicable pour l'achat de véhicules d'occasion (VO), les particuliers ont pu envoyer leur véhicule en centre VHU directement puis, acheter un VO sans passer par un intermédiaire. Dans le même temps, les concessionnaires ont vendu, davantage de véhicules neufs et d'occasion contre la prise en charge d'une ancienne voiture et le versement de la prime par l'État.

ORIGINE DES VHU PRIS EN CHARGE PAR LES CENTRES EN 2019



- Particuliers
- Concessionnaires et professionnels des réseaux constructeurs
- Compagnies et mutuelles d'assurance
- Garages indépendants et autres professionnels de l'entretien
- Fourrières
- Autres

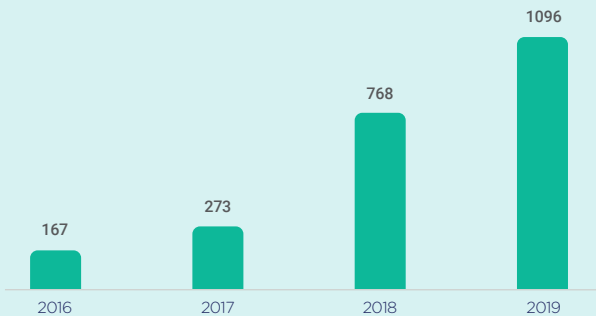
Source : ADEME



NOUVEAUX TYPES DE VÉHICULES PRIS EN CHARGE, NOUVEAUX ENJEUX : LE TRAITEMENT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES / HYBRIDES (VE/VH) ET DES DEUX-ROUES

La prime à la conversion (doublée du « bonus écologique »), et plus largement les diverses réglementations environnementales (Zones à Faibles Emissions, Green Deal Européen), encouragent l'acquisition de véhicules peu polluants. Bien qu'ils restent encore minoritaires dans le parc roulant, **les centres VHU commencent ainsi à voir apparaître un nombre non significatif mais croissant de véhicules à motorisation électrique.**

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES À MOTORISATION ÉLECTRIQUE* PRIS EN CHARGE PAR LES CVHU



Source : Observatoire VHU ADEME

*véhicules hybrides, hybrides rechargeables, électriques ou à hydrogène

La fin de vie des VE soulève plusieurs enjeux pour les centres VHU qui vont devoir s'adapter au traitement de ces véhicules.

- **Des investissements sont nécessaires** pour le stockage et la sécurisation des interventions sur ces véhicules (notamment un espace dédié et espacé des autres véhicules et bâtiments, et le traitement imperméable des sols en cas de fuite des batteries de traction), ainsi que **des habilitations** (B1XL-B2XL « déconstruction ») pour tout personnel chargé d'intervenir sur un VE/VH pourvu de sa batterie (si la batterie est louée, c'est-à-dire appartient au constructeur-propriétaire, c'est à lui de la récupérer à ses frais). À ce jour, le processus pour assurer le démontage des véhicules de façon à permettre le retrait des batteries (notamment lorsque celle-ci est incarcérée à la suite d'un gros choc) n'est pas homogène d'une marque à l'autre et/ou non systématiquement fourni aux recycleurs par les constructeurs. De même, le transport de ces véhicules (lors de l'enlèvement des VHU), ainsi que leur traitement soulèvent des risques et supposent **des process** (postes de travail isolés) et **des équipements de sécurité spécifiques** qui restent à définir et à standardiser.
- **Un équilibre économique** reste à trouver pour cette filière, notamment du fait de la différence de composition entre un véhicule thermique et un VE. Celui-ci contient moins de fluides (tels les huiles) mais plus d'éléments électroniques. **Les opérations de dépollution, qui sont une des activités principale des centres VHU, risquent donc d'être moins nombreuses sur ces véhicules.** De même, les filtres à particules ou les pots catalytiques sont absents sur les VE, alors même que ce sont deux éléments qui ont une grande valeur sur le marché de la pièce de réemploi. La valorisation des VE devra donc reposer sur des organes différents.
- **Le traitement et la valorisation des batteries de traction** en fin de vie constituent une opportunité économique et industrielle pour le développement de la filière du VE (récupération des métaux et terres rares pour la production de nouvelles



batteries). Les centres VHU sont pour l'instant contraints de déléguer ces activités à une filière de retraitement dédiée (composée de trois principaux acteurs industriels) ou de passer par l'intermédiaire des constructeurs qui sont légalement responsables de leurs batteries (cf. *directive Européenne 2006/66/CE, relative aux batteries et aux accumulateurs*). **Les batteries qui ont été extraites d'un VHU par un centre agréé sont donc généralement restituées au constructeur, ou directement remises aux acteurs de la filière de retraitement** pour être vidées de leur énergie résiduelle et désassemblées. Chaque composant est recyclé différemment dans une filière dédiée (composants électroniques, plastiques et métaux).

Les centres VHU commencent à voir apparaître un nombre non significatif mais croissant de véhicules à motorisation électrique.

Les batteries sont par ailleurs susceptibles d'avoir une seconde vie sur le marché de l'énergie (en tant que batterie de stockage) ou en tant que pièces de réemploi (si la puissance de la batterie est encore suffisante). En effet, **avant de passer à l'étape ultime du recyclage, il est souvent possible de réparer les batteries au lithium.** Ces batteries de traction, présentes dans la majorité des VE/VH, sont en général remplacées ou réparées tant que leur State Of Health (SoH) est supérieur à 75 %. Cet indicateur permet de définir l'état de vieillissement de la batterie. Dans ce cas, la réparation est assurée par les constructeurs et/ou leur réseaux, ou des entreprises spécialisées. Les batteries avec un SoH inférieur à 75 % restent néanmoins fonctionnelles, et peuvent être utilisées pour le stockage stationnaire. Dans ce cas-là, la batterie sert de stockage d'électricité, qui sera ensuite mis à disposition pour différents usages, comme les bornes de recharge électriques, le renforcement des réseaux électriques, ou encore le stockage des énergies renouvelables dans les bâtiments.



Obligatoire pour les voitures particulières, les camionnettes et les cyclomoteurs à trois-roues, **la réglementation VHU s'applique depuis le 1^{er} janvier 2022 aux Cycles Motorisés Hors d'Usage**

(CMHU). La loi AGECE du 10 février 2020 a en effet étendu le périmètre de la REP aux véhicules de la catégorie L définis à l'article R 311-1 du Code de la route, à savoir les deux-roues (motos et scooters), les trois-roues (scooters à trois roues et tricycles), les quadricycles et les voiturettes (dont quads).

La déconstruction des deux-roues n'était jusqu'ici pas normée. Ainsi, une grande majorité des véhicules en fin de vie terminent en déchèterie, sur des chantiers sauvages ou sont démontés par des particuliers.

L'ADEME recense environ 550 opérateurs de collecte et de traitement positionnés sur le segment des CMHU. 80% d'entre eux sont des Centres VHU agréés (les autres sont des entreprises du commerce et réparation de motocycles, du commerce de détail ou de véhicules légers dont le quart ne fait ni dépollution, ni démontage et revend les véhicules collectés en l'état). **Le nombre de CMHU traités annuellement est estimé à 70 000, dont 60 % de motos et de scooters** (Source : Rapport ADEME, Traitement des CMHU, Juin 2021). L'âge moyen des véhicules collectés est généralement jeune : en cas de sinistre, les motos, dont la valeur est plus faible que celle des autos, font plus souvent l'objet de procédure RSV (Réparations Supérieures à la Valeur de remplacement, lorsque le coût de la réparation est jugé supérieur à la valeur du véhicule) et sont donc estimées comme économiquement irréparables par l'expert.

La collecte et le traitement des deux-roues soulèvent plusieurs enjeux pour la filière VHU :

- **La mise en conformité avec la réglementation VHU** pour les opérateurs qui ne le sont pas.



- **L'acquisition de compétences spécifiques** pour les opérateurs jusqu'ici spécialisés dans l'auto mais qui souhaitent se positionner sur le segment deux-roues. Si une moto est plus simple à démonter et plus aisée à collecter du fait de sa moindre masse, le démontage et le contrôle des pièces exigent des compétences en maintenance et réparation de motocycles. C'est pourquoi les démonteurs employés dans les centres spécialisés sur les CMHU sont généralement des passionnés, ayant exercé en tant que mécaniciens motos.
- **Le développement des véhicules électriques** pose des problématiques similaires à celles de la filière VHU automobile (habilitation du personnel et investissements dédiés), ainsi que le segment des véhicules d'origine asiatique achetés sur internet qui pose des problématiques de recyclage de certains matériaux et d'accès à la documentation constructeur.





NB : Ce chiffre n'inclut pas les batteries et les pneus extraits des VHU car ces éléments ne se destinent pas en totalité à la réutilisation. En 2019, les pneus démontés dans les CVHU ont été réutilisés à 35 %, recyclés à 29 % et valorisés énergétiquement à 36 %. Les batteries de démarrage, dont l'extraction fait partie des opérations de dépollution, ont été réutilisées à 20 % et recyclées à 80 %. (Source : ADEME)

Bien qu'elles ne représentent que **3 à 5 % de l'ensemble du marché de la pièce, le recours aux pièces de réemploi est fortement encouragé par la réglementation** (cf. décret n°2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire et l'arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur leurs prix et leurs conditions de vente dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation automobiles).



L'IMPACT DE LA CRISE COVID SUR LA FILIÈRE VHU

Le ralentissement de la mobilité observé durant les périodes de confinement liées à la crise sanitaire a généré une baisse de l'accidentologie (-19 % en 2020, par rapport à 2019 – Source : ONISR). Ce contexte a très certainement impacté le gisement de VHU en 2020 et 2021.

Considérés comme relevant des activités non prioritaires, les centres VHU ont par ailleurs été contraints de fermer lors des premiers confinements. Sur ces périodes, la vente à distance de pièces de réemploi s'est présentée comme le principal débouché commercial, notamment auprès des professionnels de la réparation auto qui ont pu rouvrir leurs portes au public plus rapidement.

Désormais obligés d'en proposer, les professionnels de la réparation peuvent se tourner directement vers les centres VHU (ou des intermédiaires partenaires) pour s'approvisionner.

La grande majorité des centres VHU sont positionnés sur cette activité : deux tiers des centres qui ont déclaré leur activité auprès de l'ADEME démontent des pièces sur les VHU en vue de leur remise en marché. **Si elle tend à se professionnaliser, tous les centres ne répondent pas de la même façon aux enjeux que soulève cette activité** (traçabilité, qualité et commercialisation de la pièce).

Lors du démontage, les pièces sont contrôlées pour évaluer leur usure et leur potentiel de réutilisation. Ce contrôle peut se faire visuellement, à l'aide d'outils (multimètre, oscilloscope, pieds à coulisse, etc.) ou par la mise en route sur un véhicule d'essai. Cette étape requiert des compétences en mécanique, pour juger de l'état des pièces et en démontage, pour les extraire sans les abîmer.

Les pièces sont ensuite nettoyées, selon divers procédés (haute pression, ultrasons, à sec), pour être référencées (par type de pièce, par véhicule et par marque) et rangées en magasin. La traçabilité des pièces suppose de les étiqueter et de les référencer dans un logiciel permettant de faire le lien entre la pièce et la référence constructeur. Cette étape fait appel à des compétences en magasinage, en informatique et en logistique (pour les centres dont l'activité pièce est importante).

La commercialisation des pièces constitue l'étape ultime de cette activité. Elle peut être réalisée en physique (au comptoir du magasin de pièce) et/ou à distance, en directe et/ou par l'intermédiaire de plateformes, auprès de particuliers et/ou de professionnels. Elle implique le conditionnement et l'expédition des pièces dans les conditions adéquates.

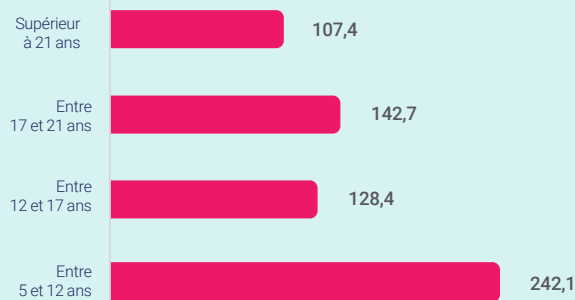


Le processus de gestion des stocks est de plus en plus informatisé mais la digitalisation de la logistique et de la commercialisation des pièces reste très hétérogène d'un centre à l'autre. Certains privilégient encore un commerce de proximité avec uniquement de la vente physique au comptoir, là où d'autres ont totalement industrialisé leur procédé en s'appuyant sur une organisation logistique de pointe et la formation de salariés aux **compétences du e-commerce** : photographie des pièces en laboratoire, description technique détaillée, tarification et garanties, partenariats avec des plateformes de distribution pour assurer le référencement de l'offre en ligne, rationalisation du processus de démontage en fonction des besoins du marché.

Le vieillissement du parc est un levier favorable au marché de la pièce de réemploi. A partir de cinq ans, la valeur des véhicules diminue fortement et les garanties ne s'appliquent plus, ce qui renforce l'intérêt pour la pièce de réutilisation en limitant les coûts de réparation. Ainsi, en 2021, pour les véhicules de 5 ans et plus, 6,2 % des pièces remplacées étaient des pièces de réemploi : ce chiffre a progressé de 13 % par rapport à 2020 (Source : SRA).

C'est particulièrement sur le segment des véhicules compris entre 5 et 12 ans d'âge que les centres VHU démontent davantage de pièces car c'est dans cette tranche que se situe l'âge moyen des véhicules en circulation (environ 10 ans). Le marché de la PIEC est en revanche faible pour les véhicules très récents (moins de 5 ans) car les véhicules équivalents en circulation sont toujours sous garantie ou leur valeur est encore suffisamment importante pour que la réparation se fasse avec des pièces neuves.

MASSE MOYENNE (EN KG/VHU) DE PIÈCES DE RÉUTILISATION EXTRAITES PAR TRANCHE D'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES TRAITÉS PAR LES CVHU)



Source : ADEME (données 2019, pour les centres à jour de leur déclaration ADEME)





EN 2020, LES ÉTABLISSEMENTS QUI FONT DU DÉMONTAGE-RECYCLAGE LEUR ACTIVITÉ PRINCIPALE EMPLOIENT 3075 SALARIÉS

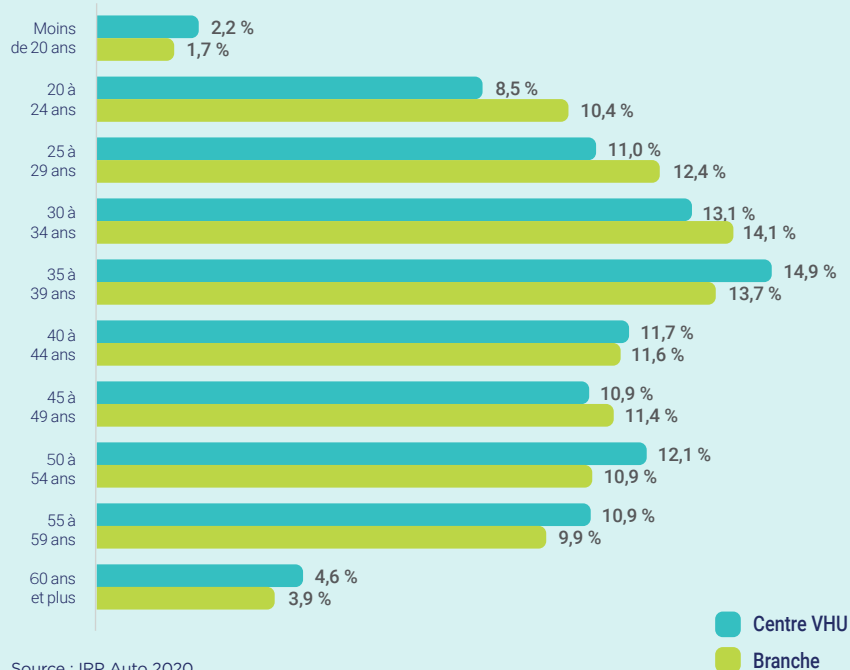
Ce chiffre ne recouvre pas la réalité de l'emploi du secteur dans la branche car il exclut d'une part, les salariés des établissements du commerce et de la réparation automobile qui font du démontage-recyclage mais qui sont comptabilisés par ailleurs (NAF 4520A et 4511Z) ; d'autre part, les salariés des établissements positionnés sur cette activité mais qui se déclarent, souvent par méconnaissance, dans d'autres codes NAF (parfois hors de la branche). Pour des raisons méthodologiques, les données mobilisées pour décrire cette partie dédiée à l'emploi sont circonscrites aux salariés des 434 établissements spécialisés (c'est-à-dire faisant du démontage-recyclage leur activité principale).

(Source : IRP Auto)



La part des salariés de 55 ans et plus progresse, au détriment de celle des salariés de moins de 25 ans

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR TRANCHE D'ÂGE, DANS LES ÉTABLISSEMENTS AYANT POUR ACTIVITÉ PRINCIPALE LE DÉMONTAGE-RECYCLAGE



Source : IRP Auto 2020



En 2020, sur l'ensemble des salariés des établissements spécialisés, ceux de 55 ans et plus représentaient près de 15 %, contre près de 10 % en 2016. À l'inverse, la part des salariés de moins de 25 ans est passée de 15,4 % à 10,8 % sur la même période (Source : IRP Auto, hors apprentis).

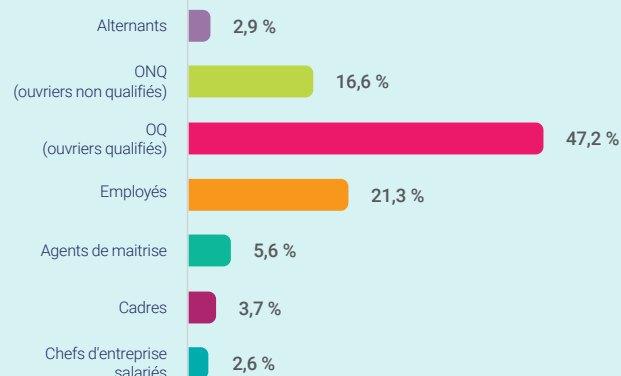
Ce phénomène révèle un écart entre ces deux populations (près de 5 points), bien plus important que celui observé pour l'ensemble des salariés de la branche (qui compte 13,8 % de salariés de 55 ans et plus, contre 12,1 % de moins de 25 ans).

Il traduit un **vieillessement de la population de ce secteur** qui tient d'une part, à un faible renouvellement anticipé des emplois. Les établissements concernés se distinguent par un recours important à l'intérim et **une part quatre fois plus importante d'ouvriers non qualifiés (ONQ)** : ces derniers représentent 16,6 % (contre 4,2 % dans l'ensemble de la branche – Source : DSN 2019, en ETP).

D'autre part, l'attractivité des jeunes sur les métiers du démontage est contrainte par l'absence de certifications de l'Education Nationale et/ou accessibles en apprentissage. Ceci explique la faible part d'alternants dans ce secteur : à peine 3 % des salariés des établissements spécialisés, soit deux fois moins que dans l'ensemble de la branche (où ils représentent 7,6 % – Source : DSN 2019 en ETP).

Les cadres y sont également sous-représentés (3,7 %, contre 8,9 % de l'ensemble des salariés de la branche), alors même que les entreprises de 11 salariés et plus concentrent plus des deux tiers de l'emploi.

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR CSP, DANS LES ÉTABLISSEMENTS AYANT POUR ACTIVITÉ PRINCIPALE LE DÉMONTAGE-RECYCLAGE



Source : DSN 2019 en ETP



Les atouts du secteur démontage-recyclage

pour remédier aux problématiques d'attractivité des jeunes et de qualification des salariés.



+ Un secteur en pleine évolution

Les évolutions réglementaires, environnementales et technologiques contribuent autant à la professionnalisation des métiers du secteur qu'à sa visibilité. L'élargissement aux deux-roues, la digitalisation des métiers de la pièce ou encore la finalité écologique de l'activité sont autant de caractéristiques désormais susceptibles d'attirer les jeunes.

Les entreprises contribuent par ailleurs à atténuer la pénibilité du métier de démonteur en agissant sur l'organisation du travail (polyvalence et rotation des postes pour éviter la répétitivité des opérations) et en investissant dans des équipements spécifiques (semi-automatisation des postes à l'aide d'outils pneumatiques ou de systèmes permettant la rotation du véhicule et la surélévation des pièces lourdes, ateliers chauffés).

+ Un secteur qui recrute

Le démontage-recyclage est un secteur qui recrute régulièrement. Sur la période de mars 2020 à octobre 2021, 1927 démonteurs automobiles ont été recrutés dans la branche (alternants inclus). Il s'agit, sur cette période, du troisième métier le plus recruté dans le secteur de la maintenance-réparation auto (Source : Enquête

Diag Flash Impact Covid 2021, ANFA/OPCO Mobilités). Si l'expérience est un plus, les débutants ont leur place dans ce métier : 57 % des offres de démonteurs collectées et diffusées par Pôle Emploi précisent que les débutants sont acceptés (Source : ScAn-jobauto, sur 430 offres analysées entre le 1^{er} juillet 2021 et le 1^{er} février 2022).

Les centres VHU recrutent principalement des démonteurs-recycleurs mais également des magasiniers (pour le commerce des pièces de réemploi), des caristes (pour la gestion du flux logistique), des remorqueurs (pour l'enlèvement des VHU) ou encore, des responsables de sites.

Les conditions d'emploi sont durables, avec plus de 90 % des salariés des établissements spécialisés en CDI (Source : INSEE DSN 2019, en ETP).

+ Un secteur qui dispose de cinq certifications de branche

Conçus par et pour la profession, les Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) sont accessibles aux jeunes, aux demandeurs d'emploi et/ou aux salariés du secteur. Ils correspondent chacun à des qualifications professionnelles allant du niveau ouvrier à cadre, permettant ainsi une évolution dans les métiers du démontage-recyclage.

CATÉGORIE	QUALIFICATION	ÉCHELON	ÉVOLUTION PROFESSIONNELLE	CERTIFICATION	VOIES D'ACCÈS
Cadres	Responsable de centre(s) de recyclage automobile	C.I.1	Gestion d'un centre VHU agréé	CQP Responsable de centre(s) de recyclage automobile	FC, VAE
Agents de maîtrise	Chef d'équipe atelier démontage recyclage automobile	20	Compétences managériales et de gestion	CQP Chef d'Equipe Atelier démontage recyclage automobile	FC, VAE
Employés ouvriers	Démonteur automobile confirmé	9	Montée en compétences	CQP Démonteur automobile confirmé	CP, FC, DE, POEC, VAE
Employés ouvriers	Démonteur automobile spécialiste	6	Montée en compétences	CQP Démonteur automobile	CP, FC, DE, POEC, VAE
Employés ouvriers	Démonteur automobile	3	Entrée dans le métier	CQP Démonteur-dépollueur automobile	FC, DE, POEC, VAE

ÉVOLUTIONS PROFESSIONNELLES

Service Communication ANFA • SCP • AUTOFOCUS - n°95 - Mai 2022

FC : Formation Continue ; **CP** : Contrat de Professionnalisation ; **POEC** : Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective ; **VAE** : Validation des Acquis de l'Expérience ; **DE** : Demandeurs d'Emploi

DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

anfa-auto.fr/observatoire

ET RETROUVEZ TOUS LES AUTOFOCUS EN VIDÉO



À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et Associés.

Observatoire ANFA
2, rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directrice de la publication : Dominique Faivre-Pierret
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Marion Vidal
Édition et création : Service Communication ANFA
Photo de couverture : ©Adobe Stock



ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ