

La transition verte de la filière auto est en bonne voie

3 questions à Pierre Paturel, directeur d'études

Xerfi vient de publier une étude sous le titre :
« Le marché de l'économie circulaire dans la filière auto - Stimuler et rentabiliser une mobilité verte : le rôle pivot du remanufacturing et du réemploi »

Réussir la transition verte dans l'automobile semble un vrai pari en France. Qu'en est-il exactement ?

1. Entre les réglementations plus strictes, les tensions sur les approvisionnements en matières premières ou encore la recherche d'alternatives compétitives aux pièces détachées neuves, les contraintes se révèlent de fait nombreuses pour les constructeurs et les équipementiers auto. Autrement dit, ils vont devoir changer d'échelle en matière d'économie circulaire, que ce soit dans les pièces de réemploi, le remanufacturing, le recyclage de batteries ou le rétrofit (remotorisation) de véhicules. Sans oublier le reconditionnement de véhicules d'occasion et la production de matériaux biosourcés également intégrés au champ de notre étude. Plus précisément, il s'agit d'augmenter la durée de vie des véhicules et des équipements autant que possible puis de valoriser au maximum ceux hors d'usage en récupérant les éléments utiles pour la réparation et en recyclant le reste, idéalement pour la fabrication des véhicules neufs dans le cadre d'un fonctionnement en boucle fermée. Portée par des facteurs structurels porteurs comme la réduction de l'impact environnemental, la recherche d'économies et les difficultés du sourcing en pièces neuves, l'économie circulaire est en plein essor dans l'automobile. En Europe, ce marché est ainsi estimé à environ sept milliards d'euros en 2023. En France, la part des pièces de réemploi dans les réparations de voitures devrait ainsi grimper à 10% en 2030, contre 5% aujourd'hui. C'est dire à quel point [l'économie circulaire dans l'automobile](#) a de beaux jours devant elle. Les contraintes doivent en réalité s'envisager comme des opportunités d'affaires dans la mesure où les nouveaux marchés qui s'ouvrent vont être l'occasion de développer des revenus plus récurrents que la vente de voitures neuves. Les principaux acteurs de la filière auto se sont ainsi fixés des objectifs ambitieux en matière d'économie circulaire. Stellantis et Renault ambitionnent de réaliser chacun plus de deux milliards d'euros dans ce domaine en 2030. Les matériaux durables (recyclés et biosourcés) représentent actuellement environ 20% de ceux utilisés par les constructeurs dans les voitures neuves. Une proportion que Stellantis compte faire monter à

40% pour ses véhicules commercialisés en 2030. Le potentiel de croissance est donc conséquent. En parallèle, les constructeurs doivent également se rapprocher des centres de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) pour s'impliquer davantage dans le sourcing des pièces de réemploi et la récupération de matériaux à recycler.

Dans ce contexte, les casses auto vont alors devoir se réinventer en recycleurs ?

Chargés de la collecte, de la dépollution et de la déconstruction des VHU, les centres et broyeurs sont le cœur névralgique de la filière en France. Ces quelque 1 700 centres de traitement de VHU, plus communément appelées casses automobiles, jouent un rôle central dans [la transition verte de la filière](#). Mais pour saisir les opportunités de développement liées à l'essor des préoccupations et des réglementations environnementales, elles doivent abandonner leur approche trop artisanale pour passer à des procédés quasi industriels, normés et optimisés. Tous les centres ne réussiront pas à passer ce cap. Il s'agit à la fois de lutter contre les pratiques illégales, d'améliorer le taux de récupération de pièces de réemploi et d'augmenter le taux de recyclage des matières. Cette transformation de casse à l'ancienne en recycleur moderne est favorable à une concentration capitalistique. D'autant plus que des acteurs dotés de moyens importants s'intéressent de plus en plus au marché français des VHU. C'est le cas des constructeurs automobiles, poussés notamment par la loi AGECE, mais aussi de grands négociants de pièces, comme AAG et LKQ, ou encore de spécialistes étrangers d'envergure internationale, tels que le Suédois Autocirc. Aujourd'hui, ce secteur des VHU est dominé par des géants du recyclage et du traitement des déchets tels que Derichebourg ou Suez (qui codétient avec Renault le leader des centres VHU, Indra), mais reste majoritairement détenu par des indépendants, parfois intégrés à des groupements (Caréco, FRPA, Global PRE, etc.). Il existe ensuite de nombreux spécialistes d'activités entrant dans le champ de

l'économie circulaire (remanufacturing, rétrofit, rechapage...). Ces acteurs entrent en concurrence ou travaillent en collaboration avec les constructeurs automobiles, équipementiers ou encore négociants de pièces automobiles qui réalisent également, en interne ou *via* des coentreprises, tout ou partie de ces activités.

Quel sera l'impact de l'électrification du parc automobile sur les acteurs de l'économie circulaire ?

La transition vers l'électromobilité s'accélère. Les véhicules équipés de batteries de traction constituaient déjà 41% des immatriculations de voitures neuves en France en 2023. Et dans dix ans, les voitures électrifiées devraient représenter environ 35% des véhicules en fin de vie. Cela implique des changements majeurs pour les acteurs de l'économie circulaire, en particulier pour la prise en charge des batteries haute tension. Ces dernières représentent environ un tiers du prix des voitures électriques neuves, comprennent des métaux rares et leur fabrication a un impact environnemental important. L'optimisation du cycle de vie des batteries devient donc un enjeu stratégique pour les constructeurs et leurs partenaires. Les batteries seront donc un élément clé de la filière de l'économie circulaire dans l'automobile. Elles sont en effet très coûteuses et contiennent des matériaux en tension, économiquement et/ou stratégiquement pertinent de recycler comme le lithium et le nickel. Par ailleurs, la réglementation européenne impose à moyen terme des seuils minimaux de recyclage des matériaux clés des batteries, des seuils minimaux d'utilisation de matériaux recyclés et une empreinte carbone maximale. Dès lors, le développement d'une filière de réparation, de réemploi et de recyclage des batteries est incontournable et les entreprises doivent rapidement prendre position. Les constructeurs se concentrent principalement sur l'amont, investissant dans la réparation des modules et le réemploi des batteries, le plus souvent pour du stockage stationnaire. Au niveau du recyclage, la plupart des constructeurs et des recycleurs historiques (Suez, Galloo, etc.) se positionnent avant tout sur la collecte et le traitement amont des batteries usagées. La récupération des matériaux des cellules de batteries se fera par des procédés innovants encore peu industrialisés. Cela nécessite des investissements lourds qui sont surtout le fait d'acteurs jusqu'ici étrangers à [la filière du recyclage automobile](#), comme Orano (nucléaire) et Eramet (métallurgiste) en France. Si les annonces d'investissements dans le recyclage de batteries se multiplient en Europe, et notamment en France, la rentabilité de ces projets nous paraît cependant encore incertaine. Certes, la réglementation sécurise en principe une demande minimum. Mais les procédés sont encore mal maîtrisés, les cours des principales matières à recycler (lithium, cobalt, nickel) sont très volatils (actuellement très bas) et l'évolution rapide des technologies de batteries n'aide pas.

Auteur de l'étude : Pierre Paturel

Le groupe Xerfi est en France le leader des études économiques sectorielles. Il présente le plus grand catalogue de travaux sur la France et l'International. Editeur indépendant, il apporte à ses clients par son expertise professionnelle, sa liberté éditoriale, son ouverture intellectuelle, l'accès rapide, fiable, clair, à la connaissance actualisée des évolutions sectorielles, des stratégies des acteurs économiques et de leur environnement.