

# Une PIEC, plusieurs réalités

Face aux nouveaux enjeux environnementaux du marché automobile, la PIEC, ou pièce issue de l'économie circulaire, s'impose naturellement comme une alternative incontestable. Mais derrière cet acronyme se cachent plusieurs gammes de produits qu'il convient de détailler.

Par France Auto Reman et Federec



De réemploi, remanufacturée, de qualité équivalente, adaptable, d'occasion ou rénovée, il existe une classification très précise de la pièce de rechange.

## LA PIEC : DÉFINITION ET ENJEUX JURIDIQUES

Selon la définition énoncée dans l'article R. 224-24 du Code de la consommation, voici ce qu'on entend par "pièces issues de l'économie circulaire" :

- "Les composants et éléments qui sont commercialisés par les centres de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréés (...) après avoir été préparés en vue de leur réutilisation", entendue comme "toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau".
- "Les composants et éléments remis en état conformément aux spécifications du fabricant", autrement dit les produits remanufacturés, également appelés "échange standard", produits remis à neuf dans le cadre de procédés industriels.

Si le réemploi des pièces automobiles est dans l'ADN même du métier de recycleur et de remanufacturier automobile, la législation française incite à son utilisation depuis un peu moins de dix ans.

## UNE RÉGLEMENTATION EN TROIS ÉTAPES

- **2014.** C'est tout d'abord la loi Consommation, dite loi Hamon, qui s'intéresse à l'information sur la disponibilité et la mise à disposition des pièces détachées. Afin de lutter contre l'obsolescence programmée des produits, la loi prévoit que chaque fabricant informe de la période pendant laquelle les pièces détachées indispensables à l'utilisation des biens sont disponibles sur le marché.
- **2015.** En deuxième lieu, la loi relative à la transition énergétique introduit une nouvelle disposition dans le Code de la consommation : les professionnels qui commercialisent des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles doivent permettre aux consommateurs d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire.
- **2018.** L'arrêté du 8 octobre 2018 met en place une obligation pour les professionnels de l'entretien et de la réparation automobile d'informer le consommateur de son droit d'opter pour des PIEC. Pour cela, le consommateur doit avoir accès à l'ensemble des informations nécessaires pour pouvoir effectuer son choix en toute connaissance de cause, notamment s'agissant du prix et de l'origine des pièces, qu'elles soient recyclées par des centres de véhicules hors d'usage (VHU) agréés ou remises en état conformément aux spécifications établies par les constructeurs, commercialisées sous la dénomination "échange standard".

Pour autant, à l'heure actuelle, le législateur ne s'est pas intéressé au statut juridique de la pièce issue de l'économie circulaire, laissant ainsi place à une insécurité juridique pour les recycleurs automobiles. Pour les centres VHU agréés, la question du devenir de la PIEC se pose : une fois commercialisée, a-t-elle encore le statut de déchet, ou est-elle devenue un produit après avoir fait l'objet d'une procédure de sortie du statut de déchet

(SSD)? Malgré des enjeux de responsabilité évidents, il n'existe aucun arrêté ministériel spécifique à ce type de déchet (malgré des tentatives infructueuses). La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire de 2020, qui prévoit une refonte de la réglementation relative aux véhicules hors d'usage, donnera probablement l'occasion, lors de sa transposition, de créer une SSD de fait pour les centres VHU agréés.

**L'EMPLOI DE LA PIEC EST ENCORE TROP LIMITÉ EN FRANCE**

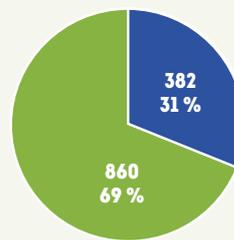
Nous le constatons au quotidien : la réutilisation semble devenir une étape "automatique" avant le recyclage. De nombreux assureurs ont d'ailleurs pris position sur le sujet et encouragent désormais leurs assurés à utiliser des pièces de réemploi (PRE) en cas de sinistre. L'objectif est double : préserver le pouvoir d'achat du particulier et sauvegarder l'environnement. Le dernier rapport de l'Ademe relatif aux VHU montre que la majorité des centres VHU agréés démontent de la pièce pour réutilisation.

Pour autant, la part de pièces de réemploi utilisées dans la réparation reste faible en France au regard d'autres pays : moins de 4 % des pièces utilisées dans les réparations payées par les assureurs sont issues du réemploi. Le marché total de la pièce automobile n'est circulaire qu'à 5 % environ! À comparer aux 15 % déjà atteints aux États-Unis ou, plus près de nous, en Suède. Le potentiel est là et pour l'atteindre, l'offre de produits a de nombreux défis à relever, au-delà des questions de sécurité qui restreignent nécessairement l'utilisation de certaines pièces. Les re-

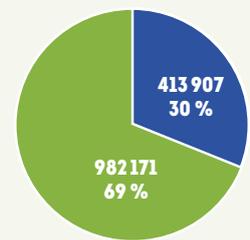
cycleurs investissent pour s'industrialiser et digitaliser leur stock, et les remanufacturiers s'organisent pour que leur savoir-faire industriel soit mieux connu des professionnels du secteur.



**FOCUS SUR LES VHU**



RÉPARTITION PAR PROFIL DES CENTRES VHU



RÉPARTITION DU NOMBRE DE VHU TRAITÉS PAR PROFIL DE CENTRE VHU

■ Centres VHU non démonteurs de pièces de réutilisation.  
■ Centres VHU démonteurs de pièces de réutilisation.

**REMANUFACTURING, ÉCHANGE STANDARD : LE "NOUVEAU NEUF" ?**

Principale objection des réparateurs à l'utilisation de la pièce de réemploi, la qualité des produits est un enjeu majeur pour le développement des offres d'économie circulaire. À ce titre, le remanufacturing apporte une réponse très convaincante. Depuis de très nombreuses années, les remanufacturiers français, industriels souvent peu connus, implantés durablement dans les territoires, remettent à neuf des milliers de moteurs, de boîtes de vitesses, d'injecteurs, d'alternateurs, de transmissions, de turbos, de pneumatiques, de composants électroniques, etc. La liste des composants qui se réparent est immense. Ces acteurs industriels, le plus souvent spécialistes d'un produit, suivent des cahiers des charges techniques précis, en collaboration avec le fabricant d'origine, et des *process* de production et de contrôle qualité très stricts. Produits "neufs" (qualité et garantie égales au produit neuf d'origine), à faible empreinte environnementale (80 % d'énergie et de matières premières économisées), produits localement (80 % made in France), et vendus entre 30 et 60 % moins chers que le neuf... les produits remanufacturés sont dans l'air du temps!

Recycleurs automobiles et remanufacturiers partagent donc un enjeu commun, qui dépasse les indicateurs économiques : la réduction de l'empreinte environnementale d'un parc vieillissant, mais qu'il est essentiel d'entretenir dans des conditions économiques et écologiques plus acceptables.



**PRODUITS COUVERTS PAR DES SOLUTIONS DE REMANUFACTURING**

(source : France Auto Reman)