

## JOURNÉE D'INFORMATIONS TECHNIQUES 2015

### "Maîtrise des coûts matériels automobiles"

**Pour sa 21<sup>ème</sup> journée d'informations techniques, SRA a choisi pour thème la "Maîtrise des coûts matériels automobiles". Un sujet dans l'air du temps avec cette explosion d'innovations technologiques qui envahissent nos automobiles et que plus rien ne semble pouvoir arrêter. Un sujet qui interpelle, à tous les étages de la filière.**

**Frédéric MAISONNEUVE**, président de SRA ouvre cette journée en souhaitant la bienvenue à un auditorium comble.

**J**e souhaiterais juste faire un point bref, sur les activités de SRA et les travaux qui ont été réalisés cette année.

"Une année 2015 bien chargée et soutenue avec des travaux que l'on pourrait qualifier de permanents, que sont les suivis statistiques, la gestion et la mise à disposition des bases de données et tout ce qui concerne la classification des véhicules. Et puis, au delà de ces tâches récurrentes, un certain nombre de projets ont été, pour certains, conduits et achevés et d'autres ouverts en 2015. Sans faire une revue de détail, voici quelques uns de ces travaux qui nous caractérisent bien.

D'une part ceux engagés au niveau informatique concernant les bases de données. Certes, ils ne sont pas très spectaculaires en apparence mais cruciaux afin d'optimiser les performances du système, dans le but d'améliorer les services pour nos adhérents.

Sur le plan purement technique, des études ont également été menées telles que : la mise au point d'un guide après vol, à destination des gestionnaires et des experts, la poursuite des analyses des études concernant l'analyse de la valeur et des coûts résiduels, notamment pour les véhicules électriques, un référentiel concernant les épavistes des deux roues et enfin le lancement d'une étude pour la classification des matériels agricoles".

Dans un autre registre, Frédéric MAISONNEUVE, souligne également d'autres travaux engagés dans la refonte des indicateurs de pilotage, à caractère statistique. "L'objectif étant de compléter, de peaufiner, voire de fiabiliser certains de ces indicateurs. Finalisés cette année ils sont dorénavant mis à disposition des adhérents de SRA".

Vaste programme, qui, met bien en évidence la diversité des domaines sur lesquels intervient SRA, comme à tenu à le préciser le président, en appuyant sur le fait que : "chacun, à leur niveau, caractérise parfaitement ce que doit être le rôle de Sécurité Réparation Automobile ; c'est-à-dire avoir une activité résolument technique, à laquelle je tiens beaucoup. Pour moi, c'est une question de crédibilité. Et tous ces travaux doivent également avoir un caractère très opérationnel".

L'objectif à SRA n'est pas de faire de la recherche, pour faire de la recherche. Il faut que les travaux soient utiles pour les sociétés adhérentes. Ils doivent leur apporter les éléments qui leur permettent de se positionner à partir de leurs propres indicateurs.

Concernant les perspectives 2016, Frédéric MAISONNEUVE confirme que tout va s'inscrire dans la continuité de ce qui a été fait et en poursuivant les chantiers ouverts notamment : les nouvelles bases de données qui seront livrées au cours du premier semestre, le référentiel épaviste deux roues qui sera lui disponible en tout début d'année, un guide après-vol qui suivra... Puis concernant les indicateurs chiffrés : "Au delà, de la refonte du système et de leur fiabilisation, je suis heureux de vous annoncer que nous aurons des bases beaucoup plus complètes car elles seront enrichies avec l'ensemble des données d'expertises du marché. Un apport précieux. Voilà un aperçu de ce qui se fera à SRA en 2016.



Maintenant concernant notre journée, je voudrais souligner qu'auparavant nous nous efforcions d'alterner entre les sujets à vocation technique et les sujets plus génériques, à caractère plus global. Mais nous constatons qu'il y a de plus en plus d'interactions entre l'aspect technique d'un sujet et son impact sur la société (économique, sécuritaire, sociétal...) et déjà l'année dernière nous avons amorcé un nouveau processus puisque nous avons traité du véhicule connecté et de ses différentes implications. Un thème à la frontière entre le technique, l'économique et le sociétal.

Cette année encore nous avons un sujet que je qualifierais de mixte car nous dépasserons le côté technique, ne serait-ce que par les enjeux de ce thème, avec son volet international et aussi les principaux impacts des innovations techniques sur les métiers de la filière soit les réparateurs et les experts.

Alors je pense que pour l'avenir et en accord avec notre conseil d'administration nous continuerons dans cette voie, avec également des éclairages au niveau international car nous avons sûrement des enseignements à en tirer".

## Quelques chiffres clés sur la réparation collision automobile

Avant de laisser la parole aux différents intervenants, les deux animateurs de la journée, **Alexandre GUILLET** et **Frédéric RICHARD** présentent un panorama de la réparation collision dans différents pays, ainsi résumé :

Chiffres clés sur le marché de la réparation collision dans 5 pays d'Europe					
	France	Espagne	Italie	Pays Bas	Royaume-Uni
Parc roulant (en millions)	38	30,9	41	8,15	37
Nb d'ateliers de réparation	15 000	40 000	14 000	nc	nc
Nb d'accidents (en millions)	3,92	nc	2,8	nc	5
Nb de réparations (en millions)	3,4	5,1	1,5	nc	4,2
...Part réseaux constructeurs	60%	nc	nc	nc	nc
...Part carrossiers indépendants	40%	nc	nc	nc	nc
Coût moyen sinistre	1 273€ht	967€ht	1 800€ht	1 201€ht	1 945€ht
Taux horaire public moyen	57€ht	36,4€ht	nc	67€ht	43,2€ht
Coût moyen prime d'assurance	nc	nc	575€ht	380€ht	nc

## La nouvelle Série 7 de BMW : une vitrine technologique

Afin de mettre en évidence le degré de sophistication que peut atteindre un véhicule, **Frédéric TERSINET** et **Germain DOIGNIES** de BMW France nous présentent la toute dernière génération de la Série 7. Véritable vaisseau amiral de la marque, équipé de haute technologie, ce véhicule préfigure tout ce qui sera décliné sur les véhicules de monsieur tout le monde demain. Mais pourquoi autant de sophistication ?

La réponse de Frédéric TERSINET est claire et sans appel : "Le but que BMW s'est fixé en réalisant ce véhicule est de démontrer ce que la marque peut prétendre apporter à ses clients : une sécurité absolue et procurer le bien-être extrême aux occupants".

Et avant de prendre place dans le véhicule, attardons nous tout simplement sur la clé. Un petit boîtier magique, où l'on peut avoir une foultitude d'informations sur son écran (niveau de carburant, statut des ouvrants, commande de préchauffage ou de climatisation du véhicule et encore télécommande de stationnement du véhicule etc..).

Puis c'est toute une kyrielle de caméras, de boîtiers électroniques, de vidéos, de radars de surveillance etc., pour l'assistance directionnelle, et le contrôle de trajectoire, la surveillance de collision latérale et d'angle mort, le pilotage semi-automatique dans les embouteillages etc...

Ce ne sont pas moins de 12 capteurs à ultrason, 5 radars à effet doppler, 4 caméras vidéo, une caméra à vision nocturne infrarouge. Autant de systèmes, pour ne citer qu'eux, qui imposent des diagnostics avant dépose, des programmations, des mises en services etc., sans compter tous les matériels, formations, données techniques que cela impose.

A titre d'exemple, le simple remplacement d'un bloc optique, bardé lui aussi d'électronique, ne peut se faire sans passer entre les mains d'un technicien formé et équipé d'un outil de diagnostic et de réglage spécifique. Bref, et ce ne sont que quelques exemples car bien d'autres systèmes notamment en communication, réglages (radio, sièges, GPS etc.) sont embarqués dans cette Série 7. Un bon sujet de réflexion pour appréhender les problématiques et l'impact que vont engendrer ces nouvelles technologies en réparation et notamment lors de la remise en état des véhicules après accident.

Certes pour l'instant le problème ne se pose pas car il est évident, que cette BMW Série 7, nouvelle génération, ne peut être réparée que dans le réseau du constructeur !



## Un besoin de moyens et d'informations pour les experts

Devant toute cette sophistication technologique, l'expert détient-il toutes les connaissances nécessaires pour réaliser sa mission ? Un métier en pleine mutation.

Les experts doivent mener de front, plusieurs actions afin de faire face à une évolution irréversible de leur activité. Les deux intervenants **Philippe OUVRARD** et **Pascal JUSSELME** représentants les experts de la CFEA, Confédération Française des Experts en Automobile, sont venus expliquer que leur activité et leur environnement étaient déjà sensiblement impactés par les innovations technologiques des véhicules et que tout s'accélérait. "Sur le plan technologique et technique, explique Philippe Ouvrard, les experts doivent impérativement acquérir des connaissances techniques de plus en plus diverses et pointues. Nous devons être de plus en plus performants dans ce domaine.

Ces informations techniques comme la définition précise des pièces détachées sont capitales dans les décisions que nous avons à prendre et déterminantes dans les coûts sinistres, qui peuvent aller jusqu'à envoyer un véhicule en perte totale. C'est pourquoi des formations techniques doivent

aussi être soutenues par un accès aux bases documentaires". La question essentielle se pose donc, les constructeurs sont-ils prêts à jouer le jeu pour transmettre toutes ces informations ?

Autre aspect, l'environnement métier. Philippe Ouvrard confie que "c'est tout le contexte qui se modifie. Il fait appel à de nouveaux moyens de communications 'rapides' tels : Internet, terminaux mobiles, digitalisation, réseaux sociaux et tout ce qu'il faut pour les échanges multicanaux. Tous les jours nous sommes confrontés à cette évolution des modes de communication".

"Nous ne pouvons être de simples suiveurs tient à dire Pascal Jusselme, nous devons optimiser nos moyens d'intervention. Nous ne pouvons pas non plus être considérés comme un frein à la résolution des dossiers, nous devons accélérer la fourniture de solutions. Pour cela il nous faut de l'information en temps réel. Aussi, il ne sert à rien forcément de dépêcher un expert pour aller constater une simple bosse sur une aile, par exemple.

Il existe d'autres méthodes pour traiter ce genre de chose sans avoir à se déplacer".

En revanche, Pascal Jusselme met l'accent sur le fait que : "quand on parle 'nouvelles technologies' on pense tout de suite : informatique, moyens de communication et de navigation, détecteurs et autres caméras..., mais on oublie que des évolutions majeurs et très techniques viennent toucher les structures. Elles sont composées de matériaux différents, et la présentation de la BMW Série 7 en est le parfait exemple. Et pour réparer ces éléments là, les outils sont spécifiques et les méthodes très rigoureuses, qu'il faut parfaitement maîtriser".

Pour répondre à toutes ces exigences, Philippe Ouvrard explique que : "plusieurs stages sont dispensés aux experts. Certains le sont même faits via des techniques à distance pour des raisons financières d'organisation, de déplacements, d'hébergements etc..).

Et je suis persuadé, assure-t-il, qu'il y aura dans un avenir proche des experts spécialisés dans certaines techniques pointues de manière à répondre efficacement à tous les cas que nous aurons à traiter".



## Quels enjeux pour les carrossiers ?

**S**i on jette un coup d'oeil dans le rétroviseur, les carrossiers se sont toujours adaptés.

Sans refaire l'histoire, il y a plus de 20 ans que la question se pose et se repose, dans tous les congrès et autres réunions de professionnels : "Les carrossiers seront-ils à la hauteur pour faire face à toutes les technologies nouvelles qui arrivent ?"

*Preuve est de constater qu'ils l'ont été. Mais là, il faut bien admettre que nous vivons une accélération fulgurante de nouvelles technologies et la sinistralité baisse.*

*Un état des lieux préoccupant qui a amené **Jean-Claude BARTINICKI**, consultant et **Frédéric d'AGOSTINO**, directeur marketing de Général Motors France, à donner quelques pistes à suivre afin de rester dans le coup et d'éviter le pire pour certains. Car, en plus, ils prédisent que la courbe de sinistralité à la baisse ne remontera plus et que les dommages seront de moins en moins importants.*

*Alors premier constat de nos deux intervenants : pour endiguer cette érosion du marché, les réparateurs doivent impérativement s'ouvrir vers d'autres business en se diversifiant. Chez Général Motors, Frédéric d'Agostino, explique : "nous devons nous engager vers une professionnalisation du réseau en s'appuyant sur les partenaires techniques pour mettre en place des formations et des process afin de répondre à ces évolutions comme aux nouveaux besoins.*



Nous avons constaté aussi, dans notre réseau, que la réparation "Spot Repair" prenait de plus en plus d'importance. La raison pour laquelle nous avons lancé le label 'Smart Repair', carrosserie rapide, encadrant une série d'interventions telles la rénovation des phares, les spots Repair, la réparation de pare-brise... Un quart du réseau est à ce jour labellisé».

Un avis partagé par Jean-Claude Bartinicki qui tient toutefois à souligner : "cette activité, hors assurance, est énorme !".

Il y aurait, en France, 16 millions de chocs et seulement 26% sont déclarés, soit environ 4 millions. Un potentiel important reste donc à exploiter, si toutefois les automobilistes veulent bien les faire réparer. Mais pour cela, faudrait-il encore qu'ils aient une offre de service attractive (forfaits par exemple) pour s'engager.

En attendant, le nombre de carrossiers se réduit au fil du temps. "Il y a environ 11 000 cabines de peinture en activité, mais il n'y aurait que 4 500 carrosseries significativement actives. De fait, bon nombre de petites entreprises vont fermer chez les indépendants.

A contrario on assiste à des concentrations de carrosseries structurées, compétitives et en mesure de traiter avec les donneurs d'ordres".

Ce qui conduit Frédéric d'Agostino à penser que : "ces concentrations, dont certaines structures sont intégrées dans des groupements de concessions multimarques, devraient faire évoluer les relations entre les différents partenaires - apporteurs d'affaires, équipementiers fournisseurs etc.... Ce qui aura pour effet de créer des synergies, un plus grand professionnalisme, des réductions de coûts, et une satisfaction maximale du client, une notion chère aux assureurs".

## Recyclage et pièces de réemploi en Europe

**D**ans cet environnement qui se complexifie, la pièce de réemploi s'inscrit tout naturellement pour devenir une alternative incontestable et reconnue, sous l'égide de directives européennes d'une part et d'organisations structurées et performantes, d'autre part.

Vaste sujet décrypté par **Dorothee DECROP**, représentante de l'EGARA (Association Européenne des Groupe et Fédérations des Recycleurs Automobile) et secrétaire générale de la branche des recycleurs du CNPA.

En bref, l'EGARA a été créée en 1991 et regroupe 11 organisations professionnelles de Recycleurs d'automobiles en Europe. Tous sont indépendants des donneurs d'ordres (assureurs, constructeurs,...). Ses missions se résument tout d'abord à suivre l'évolution de la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, à faciliter et développer les activités économiques des recycleurs d'automobiles européens, à stimuler à la fois le développement de méthodes de travail respectueuses de l'environnement pour les entreprises et la réutilisation de produits et matériaux. D'après les statistiques établies, on estime un parc de 11 millions de VHU en Europe et seulement 6,5 millions sont déclarés. Les 4,5 millions de véhicules manquants représentent :

- 27 090 tonnes d'huiles
- 22 721 tonnes de fluides
- 50 686 tonnes d'essence
- 3 277 215 tonnes de métal
- 140 698 tonnes de pneumatiques.

Les objectifs de la directive ont été fixés pour atteindre, depuis le 1er janvier 2015, un taux minimum de réutilisation et de recyclage de 85% en masse du VHU avec un taux minimal de réutilisation et de valorisation de 95% en masse du VHU.

Pour 2016, la commission ouvre 3 chantiers : retrouver les 4,5 millions de véhicules manquants, éditer un rapport triennal sur la filière VHU dans les Etats Membres et analyser avec précision l'ensemble des données transmises par les autres pays.

## L'ambition française au sein de l'EGARA

**L**a France formalise une volonté de leadership : premier pays européen ayant mis en place des outils de gestion de pièces de réemploi avec le plus gros réseau de centres VHU agréés en Europe.

"Avec l'article 77 de la loi, relative à la transition énergétique pour la croissance

## En France le parc vieillit, la pièce de réemploi devient une bonne alternative

**P**our **Patrick POINCELET**, président de la branche du CNPA, on parle beaucoup du produit pièces de réemploi. Mais véritablement quels en sont les intérêts ? Il décline :

«Tout d'abord pour le consommateur automobiliste, c'est avant tout un intérêt économique car cela va lui permettre de sauver son véhicule, lui laisser le moyen de se déplacer...

Pour l'assureur, c'est évidemment le moyen de baisser le coût de la réparation potentielle mais aussi de satisfaire un client à qui on n'inflige pas une perte totale de son véhicule ,ce qui très souvent lui pose de véritables problèmes.

Enfin, pour le réparateur, l'utilisation de ces pièces lui permet de s'intégrer aujourd'hui dans le cadre de l'économie circulaire et de remplir son atelier".

En attendant, Dorothee Decrop a tenu à mettre en évidence certaines expériences. Parmi celles-ci, celle de Folksam, société d'assurance nordique, plus précisément suédoise, se revendiquant comme la première assurance à être éco-labellisée. Notons d'emblée que le premier de leurs 5 critères majeurs est la garantie de la prise en compte du critère environnemental dans les réparations des véhicules accidentés avec une forte attente de réemploi des pièces. Ainsi en 2013, 1441 tonnes de pièces de réemploi ont été utilisées, ce qui a permis de réaliser plus de 16 millions d'euros d'économie sur la réparation de véhicules accidentés. Il en résulte un accroissement de 20% (19% Suède, 25% en Norvège et Finlande) de réparations avec réutilisation de pièces de réemploi sur le marché nordique, soit :

- 2 301 tonnes de pièces métalliques réutilisées
- 1 017 tonnes de pièces plastiques réutilisées

Cette expérimentation a basculé en initiative permanente appelée "Projet Dels Rep Return en Norvège". Issue des discussions, entre les associations de réparateurs et les représentants d'assurances, il a permis à l'assurance Sparebank de proposer un contrat prévoyant l'usage de "green parts", pièces de réemploi.



verte 'tout professionnel' qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet aux consommateurs d'opter pour l'utilisation de certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves".

Maintenant, coté chiffres, et pour mettre en avant un des points essentiels de l'intérêt des pièces de réemploi, il explique : "sur les 35 millions de véhicules, VL, VUL, 4x4 ..., circulant en France, dont l'âge moyen est d'environ 8,6 ans, au moins 23 millions ont plus de 6 ans. Et, surtout, il faut savoir que l'âge moyen de fin de vie des véhicules est de 19 ans. Et si les gens gardent leur véhicule aussi longtemps, ce n'est pas par nostalgie, c'est bien pour des raisons économiques.

En revanche le problème des évolutions technologiques que l'on vient de voir sur un véhicule comme la BMW Série 7 ne s'inscrit pas dans cette tendance, tout simplement parce qu'avec sa valeur intrinsèque quand elle aura 10 ans, je ne sais pas quel consommateur pourra acheter ce véhicule et l'entretenir avec les phares bien réglés etc.. Là, je doute. Il va donc devenir obsolète rapidement car il ne pourra pas être entretenu.



Autre chiffre significatif, en 2013, sur l'ensemble des transactions de véhicules d'occasion, plus de 2 millions avaient plus de 10 ans d'âge. Donc quand on parle d'entretien d'un véhicule il faut bien intégrer qu'il s'effectue jusqu'à la fin de sa vie". Et il assène : "alors si l'ensemble des acteurs, réparateurs, assureurs..., ne s'intéressent pas à l'amplitude de la vie d'un véhicule, on passe à côté de quelque chose. Il nous faut résonner en tant que consommateurs.

L'avantage que nous avons, ce sont les textes réglementaires. Le premier étant l'arrêté de 2009 sur le VE (véhicule endommagé) qui a permis de faire du chiffrage avec l'alternative : pièce neuve et pièce de réemploi. Le prochain qui arrive est encore plus tranchant.

Certes le décret n'est pas encore sorti, mais il met véritablement la pièce de réemploi à sa véritable valeur.

Pour nous, recycleurs, tout est en place, nous sommes prêts, toute la profession s'est organisée et à mis les moyens pour réagir à cette nouvelle donne, avec des pièces de qualité, la formation recyclage pour les jeunes, des outils informatiques, une nomenclature commune, une offre commerciale groupée de l'ensemble des 1 750 centres VHU en France...».

Et il conclut en précisant : «dans tous les cas la pièce de réemploi doit toujours être la moins chère de la moins chère des pièces neuves.»



## Renault, fournisseur de pièces de réemploi

**R**enault fervent défenseur de l'économie circulaire, s'est lancé depuis 2001 dans cette noble aventure, et plus récemment en 2009 en étant le seul constructeur européen à s'engager capitalistiquement dans la filière de déconstruction en créant Indra, comme l'explique **Pierre-Michel ERARD** représentant du constructeur français.

"Dans cette initiative, la stratégie Renault repose, entre autre, sur la volonté d'être en mesure d'assurer la réparabilité des véhicules, tout au long de leur vie, au meilleur rapport qualité/prix/services dans nos ateliers par des offres alternatives, en particulier sur les éléments de carrosserie.

A ce titre, précise-t-il, soulignons au passage que plus d'un tiers des véhicules roulants dans l'hexagone sont des Renault et qu'un peu plus de la moitié ont 10 ans au moins. Alors pour nous, ce déficit, parc ancien, repose sur trois piliers : proposer systématiquement aux clients une alternative, qui soit la plus appropriée au rapport qualité/prix, quelque soit l'âge de leur véhicule et la réparation à effectuer.

Avec Motrio, nous avons les pièces d'entretien et d'usure. Notre gamme de 18 familles de pièces en échange standard, c'est l'offre alternative à la pièce neuve et "SVA" pour nous demain (Seconde vie pour votre Automobile), c'est l'offre alternative en pièces de carrosserie de réemploi de 40 à 45% moins chères que les neuves, mises à disposition des professionnels du réseau, leur permettant de disposer d'une offre en terme de niveau de qualité, de prix et de délais de livraison, via un système de communication.

Avec SVA, c'est donc permettre à nos clients de sauver leur véhicule, et aux 2 000 professionnels carrossiers de notre réseau de leur apporter du travail supplémentaire et vendre des heures.

Néanmoins nous rencontrons deux difficultés : l'adéquation entre l'offre et la demande de certaines pièces, nous n'avons pas assez de pièces pour les chocs avant et aussi l'absence totale d'éléments pour certaines tranches d'âges de certains véhicules ».



## A propos d'INDRA

Initialement, le groupe Indra a été créé en 1985.

Aujourd'hui, il est codétenu à raison de 50% par Renault et 50% par Suez environnement. "Il a développé au cours des 3 dernières années 3 marques qui sont Resource, Goobaycar et Precis", explique **Régis POULET**, directeur commercial du groupe.

"La première est une ingénierie travaillant sur la recherche et le développement, les formations dédiées à la profession. La seconde est née en 2014 s'adressant au grand public de manière à sensibiliser les gens à ce que leurs véhicules soient récupérés de manière légale dans la filière et enfin, la dernière, également créée en 2014, est une alliance technique avec Sidexa". A ce jour les compétences d'Indra sont multiples. A la fois réglementaires, techniques et administratives. Le groupe anime, conseille et informe les 392 centres VHU répartis dans toute la France.

En 2014, 72 000 véhicules ont été gérés et 86 000 en 2015. Une croissance significative. "Concernant sa stratégie avec les pièces de réemploi, Indra souhaite l'installer durablement dans la réparation pour tous les professionnels de l'automobile et exclusivement pour eux", précise Régis Poulet.

D'où l'association avec Sidexa. "De manière à disposer d'un outil en mesure de proposer les pièces à tous les acteurs, dont les prescripteurs (constructeurs et assureurs), les experts et les réparateurs avec un tarif national et un standard de qualité, une traçabilité, la commande en ligne... et une équivalence précise avec la pièce neuve, affectée justement avec le type et la version du véhicule".



## Le traitement des véhicules hors d'usage en Espagne

C'est en 2003 que Cevvimap se lance dans la grande aventure du traitement des VHU. En effet en créant un centre spécifique nommé CeviRecambios, un édifice de 6 282 m<sup>2</sup> pour un investissement de 8,350 M €. Il permet, après récupération d'un véhicule, de le dépolluer, de récupérer les éléments réutilisables, le recyclage des autres matières et la valorisation reposant sur un process permettant de tirer profit des ressources des VHU, y compris l'incinération avec récupération d'énergie.

Un cas d'école qui mérite une attention particulière car, comme le fait remarquer **Ignacio JUAREZ PEREZ**, directeur de Cevvimap, "si le business plan établi prévoyait un équilibre à 5 ans, il a été obtenu en 25 mois seulement".

L'entrée des véhicules dans les ateliers s'effectue après une démarche technico-administrative entre les différents services des entités concernées. Le but étant de vérifier que tous les véhicules à traiter soient économiquement ou techniquement irréparables.

Néanmoins, avant qu'il entre dans le process de déconstruction il a été analysé de manière à évaluer s'il sera économiquement intéressant.

Dans le process, chaque véhicule est parfaitement identifié en terme de



marque, modèle, version etc..., ainsi que toutes les pièces récupérables. Ensuite, une étude est faite de manière à voir si une pièce en état est véritablement intéressante. "Il est inutile par exemple de démonter une pièce qui est déjà stockée à 2 ou 300 exemplaires dans notre magasin, précise Ignacio JUAREZ PEREZ.

Autre point important, dans sa phase démontage, tous les mouvements du véhicule sont automatisés de manière à réduire les interventions humaines et optimiser la productivité. Une pièce de réemploi a un coût défend-t-il. De la réception du véhicule, au démontage, puis au nettoyage, leur contrôle et leur enregistrement avec la codification (code barres), le stockage, l'emballage, le transport etc..., tout est méticuleusement orchestré. Et pour que cette pièce soit rentable il faut absolument que son prix de revient soit le plus bas possible».

Une fois affectée d'un code barre et saisie dans le logiciel maison, chaque pièce rejoint un des 12 000 conteneurs qui eux sont stockés dans un magasin de 60 000m<sup>2</sup>. Un système automatique permet de gérer tous les mouvements de pièces. Les délais de livraison sont généralement inférieurs à 48 heures. La moitié des clients Cevvirecambios sont des professionnels espagnols. Pour l'autre moitié, ils sont répartis pratiquement dans tous les autres pays européens.

En 2014, 33 000 véhicules ont été démontés, 1 million de pièces ont été récupérées, 51% sont parties à l'exportation. La rotation des pièces s'effectue sur un an environ.

Néanmoins Ignacio Juárez Pérez admet : "qu'il va falloir redoubler d'attention car l'âge du parc roulant en Espagne est passé de 7,5 à 11 ans dans un temps relativement court, suite à la crise que connaît le pays. Un état des lieux qui se traduit par une réduction du nombre de véhicules VHU, et leur état est bien moins intéressant. Il y a moins de pièces à récupérer".

## Rendez-vous en décembre 2016

La fin de cette journée, qui a laissé peu de place aux questions dans la salle tellement les exposés étaient captivants, et explicites, a été conclue par **Michel COLAS**, directeur de SRA.

Il a tenu à exprimer son optimisme. *"Certes tout évolue, mais j'ai bien entendu que les réparateurs seraient épaulés pour répondre à toutes les exigences, techniques, technologiques, que les experts font feu de tout bois pour réagir, agir, et anticiper et que se mettent en place tout un ensemble de structures autour d'une économie circulaire où la pièce de réemploi s'impose tout naturellement de manière à apporter les services et les moyens financiers aux consommateurs pour qu'ils puissent conserver leur véhicule après accident".*

En tout cas SRA sera toujours là pour apporter sa contribution, entretenir les discussions et débats, animer des groupes de travail etc... Dès maintenant le **vendredi 2 décembre 2016** est à retenir pour la 22<sup>ème</sup> rencontre.

