**Les recycleurs de voitures ont du pain sur la planche**

*Le chiffre de 50.000 véhicules détruits par les inondations circule, mais il n’est confirmé par personne. Certaines voitures vont être démantelées, d’autres réparées. Le secteur qui tourne déjà à plein régime se dit prêt.*

Sur l’un des parkings de la société Autodeknudt, dans la zone industrielle de Leuze-en-Hainaut, trois voitures fraîchement débarquées du camion attendent d’être prises en charge. Une Audi A3 et une Q2 ainsi qu’une Renault Clio bleue. Pas de gros dégâts extérieurs, mais elles ont pourtant été déclarées « pertes totales » par les assurances suite aux inondations de juillet dernier. Leur intérieur ne laisse pas de place au doute. Les sièges et les tableaux de bord sont recouverts de boue. Les tapis de sol sont encore humides et nauséabonds. Les moteurs ont eux aussi été noyés par les coulées d’eau et de boues. Un peu plus loin, deux autres voitures boueuses proviennent de Verviers et Eupen. Comme les trois précédentes, elles vont être désossées, recyclées et revalorisées sur le marché des pièces d’occasion.

Le secteur serait en plein boum suite aux inondations. Les assurances auraient évalué à 50.000 le nombre de voitures détruites suite aux inondations. « Faux », rétorque Wauthier Robyns, directeur de la communication d’Assuralia. « Nous avons demandé une étude pour connaître l’ampleur des dommages enregistrés sur les voitures assurées en omnium, mais nous n’en avons pas encore les résultats. »

Un code spécial « inondations »

Même son de cloche chez Catherine Lenaerts, directrice de Febelauto, l’organisme belge de gestion des véhicules hors d’usage en charge de ce que l’on appelait auparavant les casses automobiles. « Ça m’étonnerait qu’on atteigne 50.000 véhicules déclassés », dit-elle. « Mais nos 120 centres agréés pourraient les prendre en charge. Une très bonne année, ils en traitent 170.000. En 2020, à cause du covid, le chiffre n’a été que de 120.000. Même si la quantité sera importante, le travail peut être échelonné et les voitures peuvent être stockées avant d’être recyclées. Pour avoir une idée précise de la quantité, nous avons demandé aux centres d’encoder les voitures en provenance des inondations avec un code spécial. »

« Les voitures », explique Charles Deknudt, administrateur chez Autodeknudt, « nous les achetons aux particuliers qui cherchent à les vendre directement, à des constructeurs mais surtout aux compagnies d’assurances qui les ont déclarées pertes totales techniques ou économiques. La voiture est démantelée pour les pièces. Lorsque la perte totale est économique, la voiture peut être réparée et revendue à l’étranger. Lorsque la perte totale est technique, les assurances mettent la voiture aux enchères sur leur site internet à destination de tous les centres de recyclage du pays, comme le nôtre. On sélectionne les véhicules qui nous intéressent et on remet un prix. La meilleure enchère remporte le marché. On connaît les demandes de nos clients. On sait quelles pièces vont être vendues. Le numéro de châssis disparaît à la DIV. »

97,3 % des pièces recyclées

Les parents Deknudt ont créé la société il y a près de 40 ans. C’était une petite « casse » qui s’étale aujourd’hui sur 5 hectares, l’un des cinq plus grands centres de recyclage du pays. Le travail aussi a énormément changé ces dernières années. « Depuis dix ans, la demande pour les pièces d’occasion explose », commente Charles Deknudt, « étant donné que le prix des pièces neuves a été multiplié par dix. Une petite pièce pour un jet d’eau d’essuie-glace va se vendre 80 euros neuve alors que le client la trouvera chez moi presque neuve à 30 euros. »

Les normes environnementales aussi ont fait grandement évoluer le métier. « Nous en sommes aujourd’hui à 97,3 % des pièces des voitures qui sont recyclées », se réjouit Catherine Lenaerts. « Pour l’heure, 20 % des pièces sont réutilisées telles quelles par le secteur. Le reste est transformé. Ça évolue en permanence. »

Sur les 5 hectares de parking et de hangars de l’entreprise, 400 voitures sont destinées à la vente et mille autres vont être démantibulées pour en extraire les pièces. La grande majorité sont des véhicules récents et tout est informatisé. Quand une voiture entre chez Deknudt, son numéro de châssis est enregistré et transmis à Febelauto pour assurer une traçabilité. Chaque pièce démontée est étiquetée et enregistrée. Ça aide à la retrouver, mais aussi à la suivre lorsqu’elle est vendue.

Quelle attitude des assureurs ?

En général, lorsqu’un véhicule est acheté par la société Deknudt, il a été stocké chez un dépanneur, le temps que le travail administratif des assureurs et experts se fasse. Arrivé au centre de recyclage, il séjourne sur une dalle de béton de 800 m 2 avec les autres véhicules en attente. « Sous le béton », explique l’administrateur, « tout un système de drainage est installé pour récupérer et filtrer les éventuelles pertes d’hydrocarbures, de liquide de freins, etc. Ensuite, on le vidange et on le démonte totalement. »

L’afflux de voitures dévastées par les inondations fait-il peur à Charles Deknudt ? Pas vraiment. « Jamais le chiffre n’atteindra les 50.000 », pressent-il. « Et de toute façon, le marché peut absorber toutes ces voitures. On peut les stocker et les prendre en charge dans un an. Ce qui sera intéressant et qui s’écoulera facilement dans ces voitures, ce sont les pièces de carrosserie comme les portes ou les capots. La mécanique, comme le train roulant, devrait aussi s’écouler facilement. Par contre, l’électronique et les moteurs auront beaucoup souffert d’avoir été inondés. »

A l’heure actuelle, tous les jours, entre 80 et 100 voitures détruites par les inondations sont proposées aux centres de recyclage par les compagnies d’assurances. Un chiffre qui pourrait encore croître dans les prochaines semaines. Le secteur se pose néanmoins une question. « Devant la quantité de voitures détruites et le nombre de propriétaires à indemniser, le secteur des assurances jouera-t-il le jeu ? », interroge Catherine Lenaerts. « Ne risque-t-on pas de retrouver sur la route des voitures dangereuses à l’électronique ou à la mécanique défectueuse qui auraient dû être recyclées ? Tout simplement pour ne pas indemniser les propriétaires ? »