

JANVIER 2023

Une vision pour l'Eco Repair Score®

Un label indépendant pour des choix éclairés et respectueux de l'environnement en matière de réparation de véhicules, donnant aux consommateurs les moyens d'agir pour la transition écologique

Eco Repair Score SA

Ce rapport est publié par Eco Repair Score SA. Eco Repair Score SA est une société créée par Expertisebureau Vonck SRL pour soutenir le développement de l'Eco Repair Score®. Expertisebureau Vonck SRL opère dans le domaine de l'expertise de véhicules et d'équipements, à travers l'évaluation des dommages, estimation, enquête technique approfondie, reconstruction d'accidents de la circulation et enquête sur les fraudes. Depuis sa création en 1993, Expertisebureau Vonck SRL est devenue l'un des acteurs les plus importants du marché belge. Selon la législation belge, il est du devoir des experts automobiles de protéger les consommateurs de deux manières : en contrôlant la conformité au marché des coûts de réparation et la sécurité des véhicules impliqués dans un sinistre ou un accident. Aujourd'hui, la mission d'Eco Repair Score SA consiste à démocratiser un troisième moyen de protection du consommateur en fournissant un label transparent qui permet aux consommateurs de faire des choix de réparation plus éclairés et plus respectueux de l'environnement.



Eco Repair Score®

Pour mesurer l'impact environnemental et, par conséquent, le respect de l'environnement d'une réparation de véhicule, Eco Repair Score SA et VITO ont développé l'Eco Repair Score®. Désormais, l'Eco Repair Score® mesure et communique l'impact environnemental de la réparation d'un véhicule en un seul score. Cette méthode de calcul novatrice est basée sur une analyse du cycle de vie (ACV) de la réparation des dommages causés par la collision à la carrosserie du véhicule. L'ACV est une méthodologie scientifique et normalisée permettant d'évaluer les impacts environnementaux d'un produit, d'un processus ou d'un système sur l'ensemble de son cycle de vie. Aujourd'hui, après une collision et une évaluation des différentes options de réparation du véhicule, les dommages sont exclusivement estimés en euros. Cependant, ces réparations ont aussi un coût environnemental qui ne devrait pas être négligé. Le calcul de l'Eco Repair Score® pour un cas typique de remplacement

d'une portière endommagée par une nouvelle pièce se traduit par un impact sur le changement climatique d'environ 200 kg d'équivalents CO₂. À titre d'exemple, cela équivaut à parcourir une distance de 920 km en voiture¹.

VITO est un organisme de recherche flamand indépendant qui possède plus de 20 ans d'expérience dans la réalisation d'ACV pour l'industrie et les pouvoirs publics. VITO suit également de près les nouveaux développements méthodologiques et participe activement aux initiatives européennes, notamment la phase pilote de l'Empreinte environnementale de produit (EEP). Par ailleurs, une étude critique indépendante de l'ACV a été réalisée par le professeur M. Traverso, une experte en ACV également membre du Conseil consultatif technique sur l'empreinte environnementale (Groupe d'experts E03710)².

Pour faciliter la tâche du consommateur, l'Eco Repair Score® se présente sous différentes catégories allant de A à E, avec un code couleur correspondant (du vert clair au rouge foncé). Les réparations des dommages au véhicule occasionnés par une collision avec un Eco Repair Score® A ont l'impact environnemental le plus faible, tandis que les réparations avec un Eco Repair Score® E ont l'impact environnemental le plus élevé. Les paramètres qui peuvent influencer le score sont : la méthode de réparation (remplacement par une pièce neuve ou d'occasion, réparation, réparation localisée, débosselage sans peinture, etc.), la fabrication de nouvelles pièces, de nouveaux produits et de leur emballage, le transport des pièces et des produits vers l'atelier de réparation, la peinture des pièces, le recyclage des pièces, des produits et de leur emballage après la réparation, et la consommation d'énergie de l'atelier de réparation. Le calcul de l'Eco Repair Score® ne prend pas seulement en compte l'impact sur le changement climatique (exprimé en CO₂-eq). Il prend en compte 18 catégories d'impact environnemental, dont la formation d'ozone, les émissions de particules, les émissions de substances cancérigènes, l'acidification, la consommation de ressources fossiles et minérales, la consommation d'eau, etc. Un exemple concret et des informations supplémentaires sur le calcul de l'Eco Repair Score® sont disponibles en Annexe.

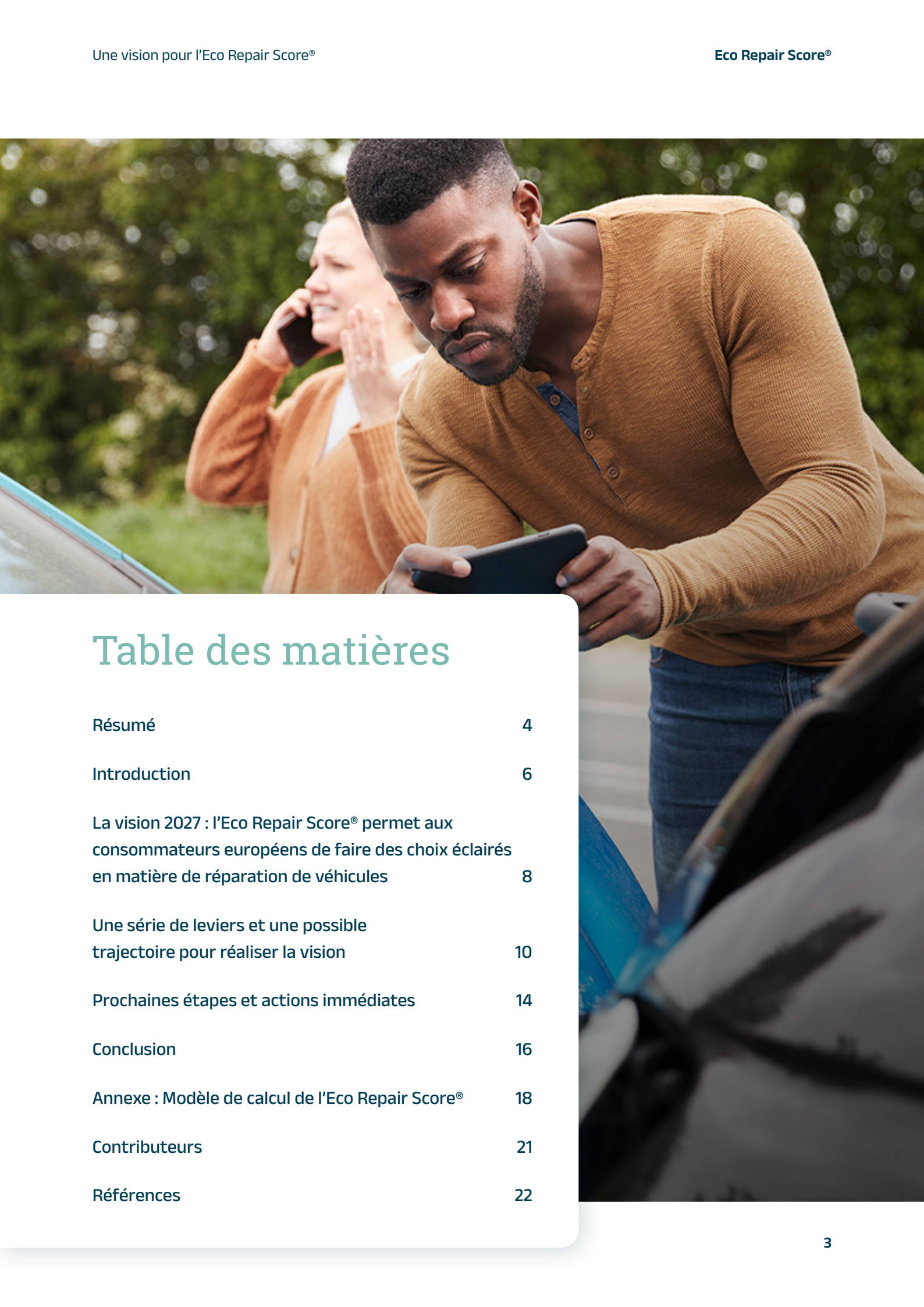
A photograph of a man and a woman in orange sweaters looking at a smartphone together outdoors. The man is in the foreground, leaning over the phone, while the woman is slightly behind him, also looking at the screen. They appear to be standing next to a car, with green foliage in the background.

Table des matières

Résumé	4
Introduction	6
La vision 2027 : l'Eco Repair Score® permet aux consommateurs européens de faire des choix éclairés en matière de réparation de véhicules	8
Une série de leviers et une possible trajectoire pour réaliser la vision	10
Prochaines étapes et actions immédiates	14
Conclusion	16
Annexe : Modèle de calcul de l'Eco Repair Score®	18
Contributeurs	21
Références	22

Résumé

On estime que 35 millions de réparations de véhicules sont effectuées chaque année en Europe. Cela se traduit approximativement par l'émission de 7 millions de tonnes d'équivalents CO2 par an. Pour s'aligner sur le scénario de 1,5 °C, l'industrie automobile doit impérativement accélérer l'adoption de processus de conservation de la valeur. La réutilisation, la réparation et la refabrication (remanufacture) des véhicules et de leurs pièces sont déjà des activités importantes de la chaîne de valeur. Néanmoins, ces activités ne sont pas menées à l'échelle et de la manière nécessaires pour aligner l'industrie automobile sur un système de mobilité à faible émission de carbone et économe en ressources. Bien que certains acteurs isolés aient commencé à atténuer l'impact environnemental de leurs activités, il n'existe encore aucune méthode indépendante et commune pour mesurer la performance environnementale dans le secteur de la réparation et de l'entretien des véhicules.

L'augmentation de la durée de vie des véhicules et de leurs composants est essentielle dans une perspective de production durable. Toutefois, cela ne sera efficace que si les consommateurs ont la possibilité de faire des choix respectueux de l'environnement. Jusqu'à présent, le coût de la réparation d'un véhicule endommagé par une collision est estimé exclusivement en euros. Pour réduire l'écart actuel entre la volonté des consommateurs de s'engager et leur engagement réel dans des pratiques écologiques existantes, ils doivent obtenir des informations complémentaires et fiables sur les réparations.

Pour mesurer l'impact environnemental et, par conséquent, le respect de l'environnement d'une réparation de véhicule, Eco Repair Score SA et VITO ont développé l'Eco Repair Score®. Cette méthode de calcul pionnière et novatrice est basée sur une analyse du cycle de vie (ACV) de la réparation des dommages causés par la collision du véhicule. Pour augmenter son intelligibilité, l'Eco Repair Score® est compilé en un score unique qui comprend différentes catégories allant de A à E et un code couleur associé.

D'ici 2027, nous envisageons de faire de l'Eco Repair Score® un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle sectorielle pour la réparation des dommages causés par les collisions des véhicules, ainsi que pour leur entretien, ce qui permettra à tous les consommateurs européens de faire des choix de réparation plus éclairés et plus respectueux de l'environnement. Dans cette perspective, l'Eco Repair Score® s'appuie sur une méthodologie d'évaluation scientifique communément acceptée et utilise une base de données fiable et vérifiée. Les acteurs du secteur de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles utilisent une série d'outils pour contrôler et réduire les incidences environnementales de leurs activités. Les avantages sont multiples dans le secteur de la réparation des dommages occasionnés par les collisions et de l'entretien des véhicules automobiles.

Pour démontrer la faisabilité d'automatiser le calcul de l'Eco Repair Score®, un projet pilote a été mené avec deux assureurs belges leaders sur le marché. En s'appuyant sur les leçons tirées de ce projet et en s'inspirant des développements antérieurs et actuels de scores environnementaux dans d'autres secteurs, ce rapport présente une analyse des principaux obstacles et des leviers nécessaires pour atteindre l'objectif décrit. L'amélioration de l'accès aux données et de l'interopérabilité, l'adoption prochaine de modèles d'entreprise circulaire révolutionnaires, ainsi que la sensibilisation des parties prenantes, l'harmonisation et la confiance sont considérées comme des composantes essentielles pour développer l'Eco Repair Score®. Étant donné que le lancement d'une collaboration multipartite sera une condition préalable fondamentale pour la mise en œuvre des leviers susmentionnés, nous envisageons une trajectoire possible pour matérialiser cette vision.

Sur la base de cette analyse, trois actions immédiates et concrètes sont donc proposées pour engager l'Eco Repair Score® sur la voie d'un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle sectorielle. Notre objectif est de lancer une coalition européenne multipartite. Pour ce faire, nous allons d'abord identifier un groupe de parties prenantes ardemment engagées et pionnières afin de co-aligner et d'affiner la vision. Ensuite, nous allons poursuivre et activement engager un dialogue avec les décideurs politiques. Cela, afin d'assurer le déploiement d'un cadre politique favorable et de déterminer les mécanismes de collaboration possibles. Par la suite, nous établirons des contacts avec les organisations de consommateurs pour les sensibiliser à l'Eco Repair Score® et garantir que les consommateurs aient véritablement les moyens d'agir.



Introduction

En réponse à la crise climatique et pour atteindre les objectifs climatiques mondiaux de l'Accord de Paris, la Commission européenne (CE) a mis en œuvre en 2019 le Pacte vert pour l'Europe. Cette nouvelle stratégie de croissance vise à transformer l'Union européenne (UE) en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, où il n'y aura pas d'émissions nettes de gaz à effet de serre en 2050 et où la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources³.



L'industrie automobile est au cœur de ce nouveau paradigme de croissance. Aujourd'hui, l'industrie automobile est un moteur de la création de valeur économique, de la souveraineté concurrentielle et du bien-être de la société en Europe. Cependant, le transport routier est également responsable de 20 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe⁴. Pour s'aligner sur un scénario de 1,5 °C, l'industrie automobile doit viser une réduction d'environ 50 % des émissions absolues de carbone d'ici 2030⁵. Dans le même temps, les déplacements en voiture devrait augmenter d'environ 70 % à l'échelle mondiale d'ici 2030⁶ et les émissions provenant des matériaux des véhicules devraient représenter 60 % des émissions totales du cycle de vie des véhicules d'ici 2040⁷. Certes, l'alimentation des véhicules en énergie verte sera essentielle, mais l'ensemble de la chaîne de valeur doit être fondamentalement repensé pour réduire au minimum les émissions de carbone et la consommation de ressources tout au long du cycle de vie. Il est plus que temps d'accélérer la transition vers une industrie automobile circulaire.

L'économie circulaire est envisagée comme un système économique dans lequel la complexité et la fonctionnalité d'un produit sont maintenues aussi longtemps que possible, plutôt que de décomposer un produit en ses matériaux de base, de l'incinérer ou de le mettre en décharge, une fois qu'il a été utilisé⁸. La majorité des produits (électroniques, textiles, emballages, etc.) commercialisés sur le marché européen aujourd'hui reposent principalement sur une utilisation non durable et sous-optimale des ressources, qui entraîne une utilisation excessive d'énergie et la production de déchets, et accroît l'utilisation de matériaux dans



notre économie. Avec un âge moyen de 11,5 ans (dans l'UE)⁹, la longévité des voitures est supérieure à celle de la plupart des autres produits. Cependant, la transition vers une industrie automobile circulaire nécessite d'aller au-delà du simple recyclage. Bien que des processus de conservation de la valeur, tels que la réutilisation, la réparation et la refabrication (remanufacture) des véhicules et de leurs pièces, constituent déjà une part importante de la chaîne de valeur de l'industrie automobile, ils ne sont pas appliqués à l'échelle nécessaire pour aligner l'industrie automobile sur un système de mobilité à faible émission de carbone et économe en ressources¹⁰.

Cette transition doit être systémique et collaborative. Elle exige un changement de comportement des producteurs et des consommateurs. L'augmentation de la durée de vie des véhicules et de leurs composants, dans une perspective de production durable, est une stratégie essentielle pour accroître la circularité de l'industrie automobile. Toutefois, elle ne sera efficace que si les consommateurs s'impliquent réellement dans ces pratiques écologiques. Pour garantir que les consommateurs obtiennent des informations adéquates sur la durabilité et la réparabilité des produits avant de les acheter, la CE a récemment adopté sa proposition de directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir pour la Transition écologique¹¹. Parallèlement, et à l'instar du Nutri-score¹², plusieurs consortiums industriels et multipartites de différents secteurs (industries alimentaire¹³, cosmétique^{14 15}, textile¹⁶) ont commencé à développer des systèmes harmonisés d'évaluation et de notation de l'impact environnemental. Ces éco-scores visent à engager les consommateurs dans la transition écologique en leur permettant de prendre des décisions d'achat plus éclairées et durables.

Chaque année, on estime que 35 millions de réparations de véhicules sont effectuées en Europe, dont environ deux tiers sont communiquées aux assureurs¹⁷. Si l'on utilise une valeur d'impact sur le changement climatique calculée pour une réparation type, cela se traduit par l'émission de 7 millions de tonnes d'équivalents CO2 par an¹⁸. À titre indicatif, cela représente l'empreinte carbone annuelle d'environ un million de citoyens européens¹⁹. Le secteur de la réparation des dommages occasionnés par les collisions automobiles a donc un rôle à jouer pour réduire les impacts environnementaux liés à ses activités et contribuer à accélérer la circularité de l'industrie automobile. Cependant, il n'existe encore aucune méthode indépendante et commune pour mesurer la performance environnementale dans ce secteur²⁰.

Pour combler ces écarts, l'Eco Repair Score® a été développé afin d'informer les consommateurs, de devenir un outil d'évaluation et d'amélioration, ainsi que de servir de base aux indicateurs européens de l'économie circulaire. Ce rapport est rédigé par Eco Repair Score SA pour les parties prenantes de la chaîne de valeur automobile et présente une vision de l'Eco Repair Score®. Cette vision est tout d'abord exposée avec les avantages possibles pour les différentes parties prenantes. Sur la base de l'identification des obstacles et des leviers nécessaires à la réalisation de cette vision, les prochaines étapes et des actions concrètes sont ensuite proposées.



La vision 2027 : l'Eco Repair Score® permet aux consommateurs européens de faire des choix éclairés en matière de réparation de véhicules

Il est urgent de renforcer l'engagement des consommateurs dans la transition vers une économie circulaire. D'ici 2027, nous envisageons de faire de l'Eco Repair Score® un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle sectorielle pour la réparation des dommages causés par les collisions des véhicules, ainsi que pour leur entretien, ce qui permettra à tous les consommateurs européens de faire des choix de réparation plus éclairés et plus respectueux de l'environnement. Dans cette perspective, l'Eco Repair Score® s'appuie sur une méthodologie d'évaluation scientifique communément acceptée et utilise une base de données fiable et vérifiée. Les acteurs du secteur de la réparation et de l'entretien des véhicules automobiles utilisent un ensemble d'outils pour contrôler et réduire les impacts environnementaux de leurs activités.

Les avantages sont multiples tout au long de la chaîne de valeur de la réparation. Grâce à un label intelligible, les consommateurs obtiennent des informations fiables et transparentes provenant d'experts automobiles pour faire des choix de réparation éclairés. Grâce à l'outil axé sur les produits et les opérations, les réparateurs identifient leurs principales sources d'impact sur l'environnement et mettent en œuvre des mesures d'atténuation. Lorsqu'il est étendu dans le temps et applicable à un plus grand nombre de réparations et de réparateurs, un outil spécifique permet aux assureurs, aux propriétaires de flottes et aux sociétés de location de gérer leur portefeuille de réparateurs agréés sur la base d'une

exigence de « score minimum ». Les entreprises s'appuient sur l'Eco Repair Score® pour se conformer à leurs obligations en matière de publication d'informations non financières. Une amélioration supplémentaire à l'échelle sectorielle permet aux décideurs politiques de développer des indicateurs et de suivre l'impact de leurs politiques. La Figure 1 conceptualise cette vision 2027 et les avantages correspondants pour les parties prenantes concernées.



La Vision 2027: l'Eco Repair Score®

Système de notation de l'impact environnemental à l'échelle de l'industrie, s'appuyant sur une méthodologie scientifique, utilisant une base de données fiable et proposant un ensemble d'outils.

Il permet ...

... la gestion de portefeuilles

... le suivi de l'impact des politiques

... de l'impact mitigé

... le respect des obligations de publication d'informations

... plus de transparence

... des choix éclairés

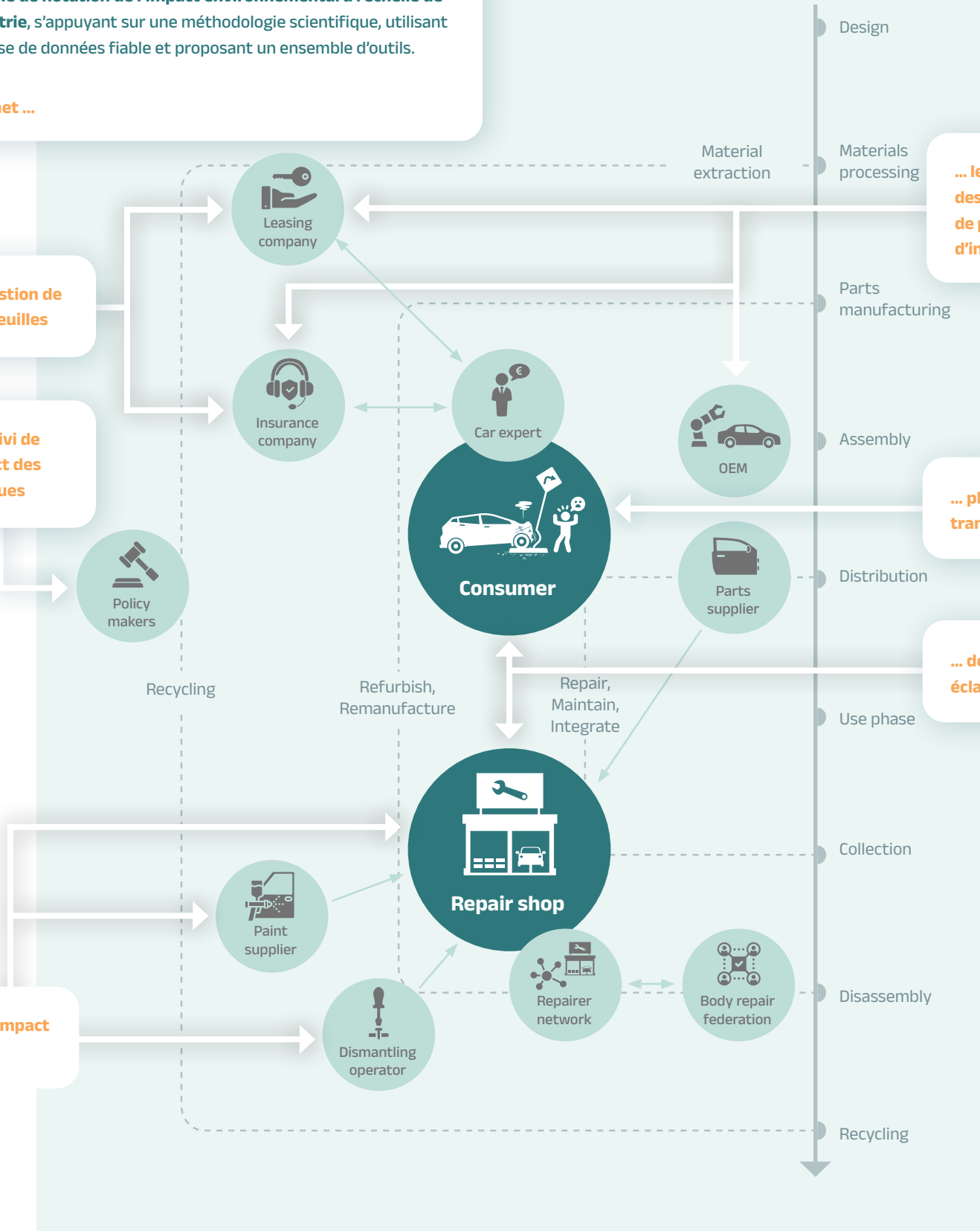


Figure 1: Vision 2027 conceptualisée pour l'Eco Repair Score®, affichant les avantages correspondants pour les parties prenantes

Une série de leviers et une possible trajectoire pour réaliser la vision

L'Eco Repair Score® a été introduit en 2021. Une preuve de concept a d'abord été développée en collaboration avec VITO. Pour démontrer la faisabilité d'automatiser le calcul de l'Eco Repair Score®, un projet pilote a été mis en œuvre en 2022 avec deux assureurs belges leaders sur le marché. Ce projet pilote a été couronné de succès. Un Eco Repair Score® peut être généré automatiquement, chaque fois que des coûts de réparation sont estimés et indépendamment du logiciel d'estimation des réparations utilisé. La calculatrice peut être utilisée en toute sécurité via une interface de programmation d'applications (API). Le calcul de l'Eco Repair Score® a été généré automatiquement et communiqué aux deux assureurs pour environ 13 000 sinistres.

Aujourd'hui, l'Eco Repair Score® permet d'évaluer les impacts environnementaux des réparations individuelles. D'autres développements sont prévus et déjà en cours. Destiné aux assureurs, aux propriétaires de flottes, aux sociétés de location, mais aussi aux réparateurs individuels, l'Eco Repair Scan regroupe l'Eco Repair Score® de plusieurs réparations. De cette manière, il permet de « scanner » la performance environnementale globale de réparateurs et/ou des portefeuilles individuels. Dans une prochaine étape, il pourra également servir de base à un outil d'amélioration et à des programmes de formation associés. L'Eco Repair Index est un concept qui vise à soutenir les décideurs politiques qui cherchent à obtenir des indicateurs de l'économie circulaire²¹. Cet indicateur reflète la totalité de tous les Eco Repair Score® sur une longue période pour l'ensemble du secteur. Jusqu'à présent, l'Eco Repair Score® a limité son périmètre aux activités de réparation des collisions. L'incorporation des activités d'entretien est également prévue.





Eco Repair Scan

L'Eco Repair Scan calcule l'impact environnemental de votre portefeuille.



Eco Repair Index

Dès que nous disposons de scores suffisants, cela vous permet de suivre de près la situation du marché.

Pour poursuivre ces développements et réaliser la vision 2027, une voie de transition peut être envisagée. Pour cela, il faut d'abord identifier les principaux obstacles pour accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®, puis déterminer les leviers associés pour les surmonter. Cette analyse est réalisée en s'appuyant sur les leçons tirées du projet pilote et en s'inspirant des développements précédents et en cours de scores environnementaux dans d'autres secteurs (voir la section Introduction).

Le manque de disponibilité et d'interopérabilité des données a constitué un obstacle important (en termes de temps et de coûts) au cours du projet pilote et devrait représenter un obstacle majeur pour accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®. En raison du paysage concurrentiel actuel du secteur, l'accès aux données sur les pièces (par exemple, la composition matière, la masse ou la taille) ou à des données spécifiques telles que la consommation d'énergie des réparateurs individuels reste confidentiel, fragmenté ou non disponible. Actuellement, différents logiciels d'estimation des réparations sont également utilisés par les assureurs et les sociétés de leasing. Pour garantir un échange de données sécurisé et fiable entre le logiciel dédié et l'Eco Repair Score®, le consentement du fournisseur de données est requis. À l'avenir, l'accès à des données non seulement statiques, mais aussi dynamiques (par exemple, l'état des pièces et leur niveau de fonctionnement) pourrait entraver l'adoption de l'Eco Repair Score®. L'amélioration de l'accès aux données et de leur interopérabilité est donc essentielle pour accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®. **Des projets de collaboration dans le cadre d'accords de non-divulgaration pourraient faire office de solutions intermédiaires.** Les décideurs européens peuvent toutefois actionner les leviers nécessaires, étant donné que les instruments politiques existants, tels que la directive sur les véhicules hors d'usage, pourraient être renforcés pour davantage **exiger la divulgation des données nécessaires**. De plus, ils peuvent soutenir et coordonner les efforts de collaboration de l'industrie pour développer des espaces de données européens (par exemple, Catena-X²²) et des passeports de produits numériques (par exemple, le projet pilote sur les batteries²³).

Les modèles d'entreprise dominants, basés sur les ventes, sont identifiés comme un obstacle majeur pour convaincre plusieurs parties prenantes des avantages d'accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®. Actuellement dirigée par le fabricant d'équipements d'origine (OEM) et ses fournisseurs, la chaîne de valeur est aujourd'hui principalement optimisée pour les ventes et se concentre sur la réduction des coûts des produits et l'optimisation des opérations internes. Au cours des dernières décennies, **le marché de la réparation s'est donc orienté vers le remplacement d'une pièce endommagée par une nouvelle pièce plutôt que vers sa réparation**. De cette façon, les réparateurs réduisent également leurs coûts de main-d'œuvre, étant donné que le remplacement est plus rapide et peut être effectué par un personnel moins qualifié. Au contraire, dans un futur scénario circulaire et à faible émission de car-

bone, les pièces réutilisées, remanufacturées, remises à neuf, réparées et à faible émission de carbone représentent une option courante pour la fabrication de nouveaux véhicules et une priorité pour les opérations de réparation dans les ateliers.

La transformation amorcée vers une chaîne de valeur automobile circulaire et **l'adoption prochaine de modèles d'entreprise révolutionnaires constitueront un levier** qui catalysera le besoin et l'adoption de l'Eco Repair Score®. Dans une chaîne de valeur circulaire, l'accent est en effet mis sur la maximisation de la valeur du véhicule et de ses composants tout au long de leur cycle de vie. La croissance de l'activité commerciale est donc orientée vers l'augmentation des revenus et de la rentabilité tout au long du cycle de vie du véhicule, plutôt que sur une simple augmentation de la production et sur la vente d'un plus grand nombre de véhicules et de pièces. Les équipementiers sont donc particulièrement exposés. Cependant, ils ont également un rôle central dans la chaîne de valeur pour façonner cette transformation de manière active et collaborative. L'expansion et l'opérationnalisation de modèles d'entreprise davantage axés sur les services (c'est-à-dire des offres « en tant que service » telles que la propriété sur la base d'un abonnement et les services de cycle de vie) offrent une opportunité, qui a déjà été saisie par plusieurs acteurs clés, pour capturer ces nouveaux et changeants flux de revenus²⁴.

En parallèle, différents mécanismes sous-jacents pourraient également être mis en œuvre pour **privilégier la réparation par rapport au remplacement**. Les assureurs et les sociétés de leasing pourraient proposer un coût « réel » de la main-d'œuvre, qui tienne compte non seulement du tarif et du temps de travail, mais aussi de la qualification de la main-d'œuvre pour effectuer des réparations de qualité et respectueuses de l'environnement. Pour exploiter davantage le potentiel des processus de conservation de la valeur, les décideurs politiques peuvent également soutenir les réparateurs. Des **réductions de la taxe sur la valeur ajoutée** pourraient être envisagées pour les services de réparation respectueux de l'environnement, les produits remanufacturés et remis à neuf ou, par exemple, les pièces détachées contenant des matériaux recyclés. Des **fonds** pourraient être alloués à la numérisation des marchés de l'occasion, pour une meilleure adéquation entre l'offre et la demande. **La réglementation existante sur l'accès aux informations relatives à la réparation et à l'entretien des véhicules²⁵ pourrait être adaptée** pour inclure des informations sur la remise à neuf, la refabrication et des informations relatives à la réparation au niveau des pièces (et pas seulement pour le véhicule dans son ensemble).

Le manque de sensibilisation des parties prenantes, d'harmonisation et de confiance méthodologique sont des obstacles supplémentaires à surmonter pour établir un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle sectorielle. La sensibilisation des consommateurs à leur libre choix de réparateurs et la possibilité qu'ils ont d'adopter des comportements écologiques, ainsi que la sensibilisation des acteurs industriels à l'évolution de leur rôle dans une chaîne de valeur circulaire sont des leviers importants. **La mise en place d'une initiative de collaboration multipartite est essentielle** pour ultérieurement impacter l'ensemble du



secteur et **éviter la prolifération de systèmes de notation divergents** qui pourraient eux-mêmes reposer sur des données et des méthodologies d'évaluation différentes. En s'appuyant sur un partenaire scientifique indépendant et de premier plan, il sera fondamental de garantir la transparence méthodologique et la vérification des données dans le calcul de l'Eco Repair Score®. **La mise en œuvre de programmes de transparence** reposant sur la vérification par des tiers et le **suivi actif des développements méthodologiques** de l'EEP de la CE²⁶ constitueront des leviers supplémentaires essentiels.

Cette analyse a permis d'identifier les principaux leviers pour atteindre la vision 2027 de l'Eco Repair Score®. Il apparaît clairement que la mise en œuvre d'une collaboration multipartite sera une condition préalable fondamentale à la concrétisation de ces leviers. **Les décideurs politiques ont un rôle essentiel à jouer pour garantir des conditions de concurrence équitables et mettre en place un cadre favorable à l'Eco Repair Score®.** Une telle initiative jouit d'une plus grande crédibilité pour agir d'une seule voix et collaborer avec les décideurs politiques européens et nationaux. Faisant office de boussole mentale et de base de travail collective, des situations intermédiaires envisagées à court et moyen terme peuvent donc être proposées. Cette possible trajectoire pour l'Eco Repair Score® est illustrée avec la Figure 2.

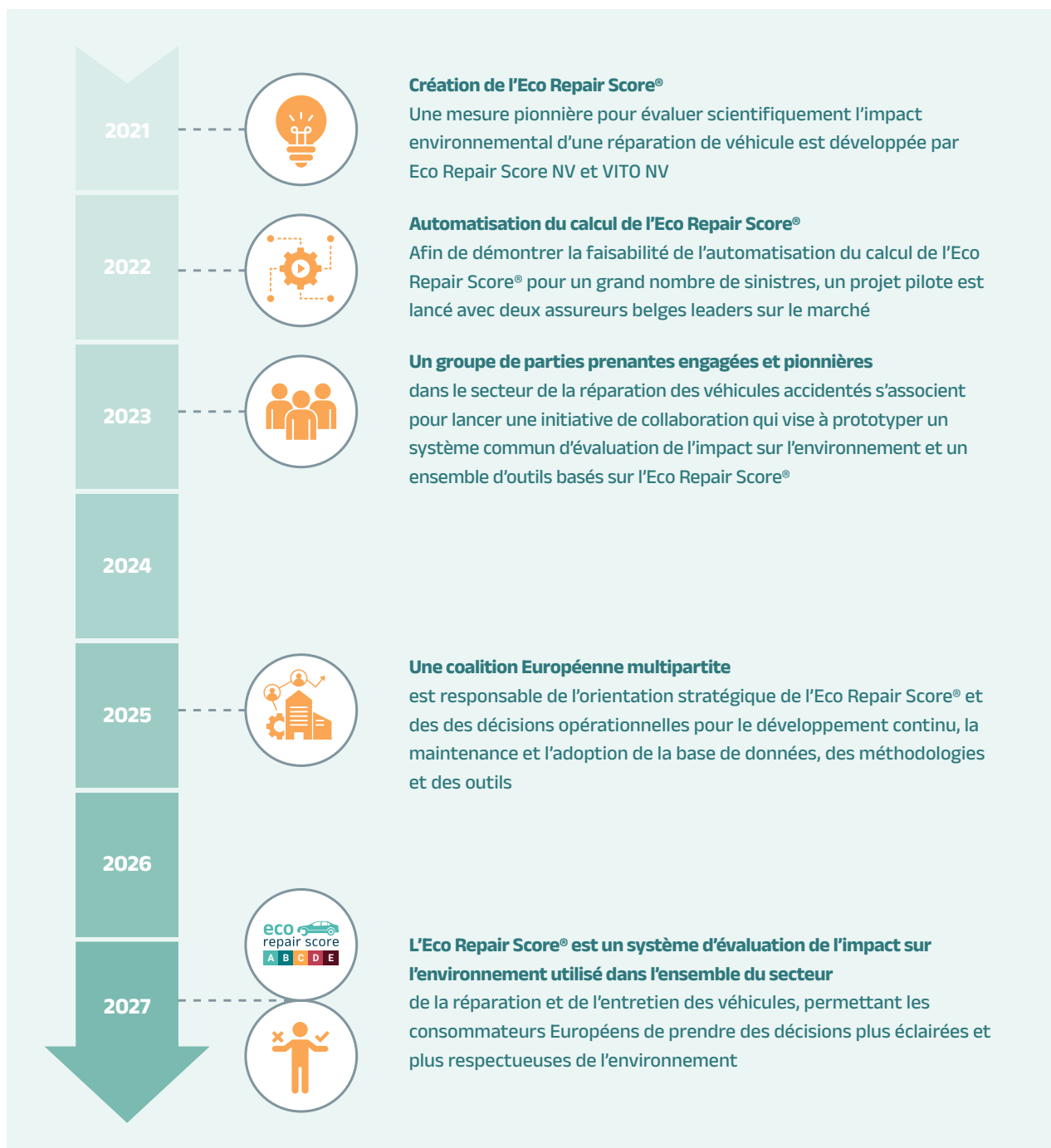


Figure 2: Possible trajectoire pour atteindre la Vision 2027 pour l'Eco Repair Score®



Prochaines étapes et actions immédiates

A partir de l'analyse des principaux obstacles et de l'identification des leviers nécessaires pour accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®, une possible trajectoire a été envisagée pour réaliser la Vision 2027. **Trois actions immédiates et concrètes** sont donc proposées pour engager l'Eco Repair Score® sur la voie d'un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle du secteur.

1. Mise en œuvre de la coalition Eco Repair Score®

Outre l'amélioration de l'accès aux données et de l'interopérabilité, il est clair que la collaboration est fondamentale et que les efforts d'un acteur individuel ne permettront pas de faire évoluer l'Eco Repair Score® vers un système de notation de l'impact environnemental à l'échelle sectorielle. Une collaboration a déjà été engagée avec VITO, ainsi qu'avec deux assureurs belges de premier plan. Ce-faisant, nous entendons poser les bases d'une coalition européenne multipartite. Dans un premier temps, nous allons identifier et créer un groupe de parties prenantes ardemment engagées et pionnières. Ce groupe unira ses forces afin d'harmoniser et d'affiner la vision de l'Eco Repair Score®. Il définira également le cadre technique (par exemple, l'ensemble des outils dont le développement est prévu, l'accès aux données et leur transparence, etc.) et la future gouvernance de la Coalition.



2. Établissement d'un dialogue avec les décideurs politiques sur les ambitions de la Coalition Eco Repair Score®

En 2022, l'Eco Repair Score® a été présenté aux législateurs belges. Les propositions de révision de la directive sur les véhicules hors d'usage, la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises, la directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir pour la transition écologique, la justification des allégations écologiques, l'établissement d'un droit de réparation, etc. sont désormais des actions et des initiatives politiques importantes de l'UE qui pourraient faciliter le déploiement de l'Eco Repair Score®. Il sera essentiel d'accompagner ces actuelles, et à venir, prises de décisions politiques et de collaborer étroitement avec les responsables politiques européens et nationaux. Cette action

visé à sensibiliser les décideurs politiques aux ambitions de la Coalition Eco Repair Score®, aux avantages pour la mise en œuvre des politiques et à leur rôle dans la mise en place des cadres juridiques appropriés. Une fois que la gouvernance de la Coalition aura été définie, des canaux de communication avec les décideurs politiques de haut niveau seront déterminés pour discuter des mécanismes de collaboration et de soutien possibles.



3. Sensibilisation des organisations de consommateurs aux ambitions de la Coalition Eco Repair Score®

La sensibilisation des parties prenantes, et en particulier des consommateurs, a été identifiée comme un levier essentiel pour assurer l'adoption de l'Eco Repair Score®. Les organisations de consommateurs européennes et nationales visent à protéger et à promouvoir les intérêts des consommateurs. Elles forment des parties prenantes importantes dans les processus d'élaboration des politiques de l'UE et peuvent organiser des campagnes de sensibilisation du public. Elles peuvent donc jouer le rôle de messagers efficaces pour garantir l'adoption de l'Eco Repair Score® par les consommateurs. Aujourd'hui, le site Web Eco Repair Score® permet déjà aux consommateurs de calculer l'impact environnemental des réparations de leur véhicule. Dès le lancement de la Coalition, des contacts seront établis avec des organisations de consommateurs spécifiques afin de les informer des ambitions de la Coalition.

En plus de ces actions immédiates et concrètes, davantage d'étapes suivantes peuvent également être identifiées. Avec la participation de plus de 100 organisations mondiales et 250 dirigeants, l'initiative sur les voitures circulaires vise à accélérer la transition vers la circularité dans le secteur automobile²⁷. Cet écosystème collaboratif peut servir de possible plateforme pour diffuser notre vision et les ambitions futures de la Coalition. De même, nous suivrons activement le développement de la Coalition sur les indicateurs de l'économie circulaire, récemment lancée²⁸, pour établir des liens avec les parties prenantes concernées et notamment développer l'Eco Repair Index. Il sera également important de sensibiliser l'industrie de la réparation des dommages dus aux collisions et de l'entretien automobile à son rôle dans l'accroissement de la circularité de l'automobile et la réduction de son impact environnemental. Une stratégie de diffusion ciblée sera envisagée.



Conclusion

Pour atteindre les objectifs climatiques, l'ensemble de la chaîne de valeur automobile doit être fondamentalement repensé. En vue d'accélérer la transition vers une industrie automobile circulaire, il est indispensable de renforcer l'accent actuellement mis sur le recyclage et de libérer le potentiel des processus de conservation de la valeur. Si la réparation et l'entretien des véhicules et des pièces détachées sont déjà des activités importantes dans la chaîne de valeur de l'industrie automobile, elles ne sont pas menées à l'échelle et de la manière nécessaires pour s'aligner sur un scénario de 1,5 °C.

Les pièces réutilisées, remanufacturées, remises à neuf, réparées et à faible teneur en carbone doivent devenir l'option par défaut pour la production de nouveaux véhicules et être prioritaires pour les opérations de réparation dans les ateliers. Si certaines pratiques écologiques isolées ont commencé à apparaître au sein de la chaîne de valeur, il n'existe encore aucune méthode commune pour mesurer la performance environnementale dans ce secteur. Il est donc difficile pour les entreprises individuelles de saisir et de rendre compte de manière fiable des avantages associés aux mesures d'atténuation appliquées. Il est clair qu'une telle transformation systémique exige également de repenser notre système de consommation. Les consommateurs sont prêts à s'engager dans cette transition et à faire des choix respectueux de l'environnement. Jusqu'à présent, les réparations d'un véhicule endommagé par une collision ne sont encore estimées qu'en euros.

L'Eco Repair Score® a été développé pour fournir des informations complémentaires et transparentes au consommateur, ainsi que pour permettre aux entreprises d'évaluer, d'améliorer et de communiquer leurs performances environnementales. Il s'agit d'une méthode de calcul pionnière et novatrice qui mesure et communique l'impact environnemental de la réparation d'un véhicule en un score unique.



Ce rapport a présenté une vision de l'Eco Repair Score®. Aujourd'hui, un projet pilote a déjà démontré la faisabilité d'automatiser le calcul de l'Eco Repair Score® pour un grand nombre de sinistres. D'ici 2027, nous aspirons à ce que l'Eco Repair Score® devienne un système de notation de l'impact environnemental de la réparation et de l'entretien des véhicules à l'échelle sectorielle. Ce score transparent permettra aux consommateurs européens de prendre des décisions de réparation plus éclairées et plus respectueuses de l'environnement. En nous appuyant sur les leçons tirées de ce projet pilote et en nous inspirant des développements antérieurs et en cours de scores environnementaux dans d'autres secteurs, nous avons identifié plusieurs leviers et une possible trajectoire pour réaliser cette vision.

Nous considérons qu'une collaboration multipartite est fondamentale pour accroître l'envergure de l'Eco Repair Score®. En 2023, nous allons lancer cette Coalition européenne. Nous allons d'abord identifier un groupe de parties prenantes ardemment engagées et pionnières et nous allons affiner ensemble la définition des objectifs. Nous engagerons ensuite un dialogue avec les responsables politiques à la fois pour garantir le déploiement d'un cadre politique favorable et pour déterminer les mécanismes de collaboration possibles. Par la suite, nous établirons des contacts avec les organisations de consommateurs pour les sensibiliser et garantir que les consommateurs ont véritablement les moyens d'agir.

La transition vers une industrie automobile circulaire sera collaborative. Les activités de réparation et d'entretien respectueuses de l'environnement devront nécessairement devenir la norme. Nous considérons ce rapport comme un travail préliminaire, mais il faut aller beaucoup plus loin pour que cette vision puisse véritablement se concrétiser. Nous appelons donc toutes les parties prenantes intéressées et pionnières à se joindre à cet effort important.

ANNEXE

Modèle de calcul de l'Eco Repair Score®

Comme expliqué ci-dessus, l'Eco Repair Score® est déterminé sur la base d'une analyse du cycle de vie (ACV) de la réparation des dommages causés par la collision du véhicule. Le modèle de calcul prend en compte les pièces de la carrosserie qui sont affectées dans la majorité des sinistres, mais aussi les vitres, les feux, les roues, les pneus et les refroidisseurs. L'inventaire du cycle de vie a été réalisé en s'appuyant sur le savoir-faire d'Eco Repair Score SA dans le domaine de l'expertise automobile. VITO a recueilli des données sur l'impact environnemental des entrées (matériaux et énergie) et des sorties (déchets et émissions) inventoriés dans des bases de données (par exemple, Ecoinvent) et dans la littérature. Les calculs sont effectués à l'aide du logiciel SimaPro et utilisent les indicateurs d'impact de la méthode ReCiPe 2016, plus précisément la version hiérarchique v1.04²⁹. Au niveau du résultat final, ces impacts sont ensuite agrégés en indicateurs de dommages dans trois domaines de protection, à savoir la santé humaine, la qualité des écosystèmes et la rareté des ressources, puis pondérés en un score unique³⁰. Pour illustrer ce modèle de calculatrice Eco Repair Score®, un exemple est fourni pour le remplacement d'une portière endommagée d'une BMW 3 (de 2015) par une portière neuve. L'impact environnemental résultant associé à ce remplacement est exprimé dans les trois figures suivantes (présentées respectivement par catégories d'impact environnemental, catégories de dommages et impact total pondéré). Ces chiffres montrent que, dans cet exemple, pour tous les indicateurs, l'énergie utilisée pour la réparation (électricité et gaz naturel) et l'acier nécessaire à la production de la nouvelle portière sont les principaux contributeurs à l'impact environnemental

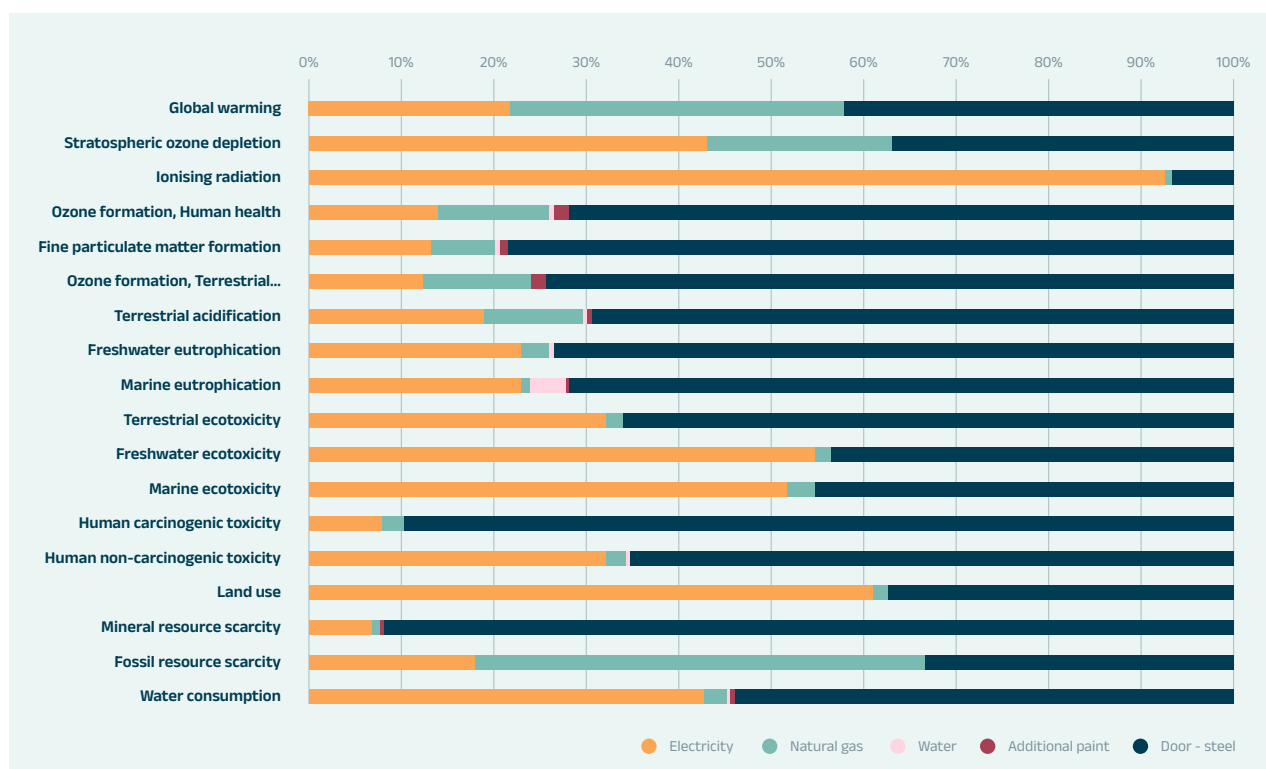


Figure 3: Résultat : Profil environnemental de la réparation d'un véhicule — Catégories d'impact

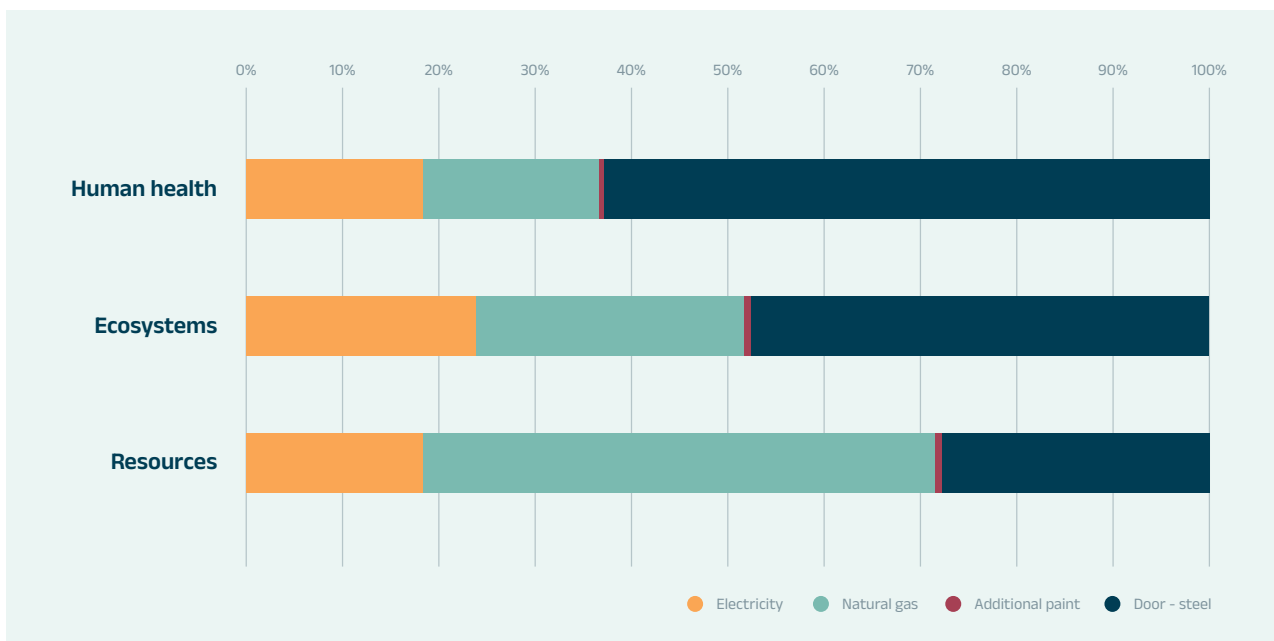


Figure 4: Résultat : Profil environnemental de la réparation d'un véhicule — Catégories de dommages

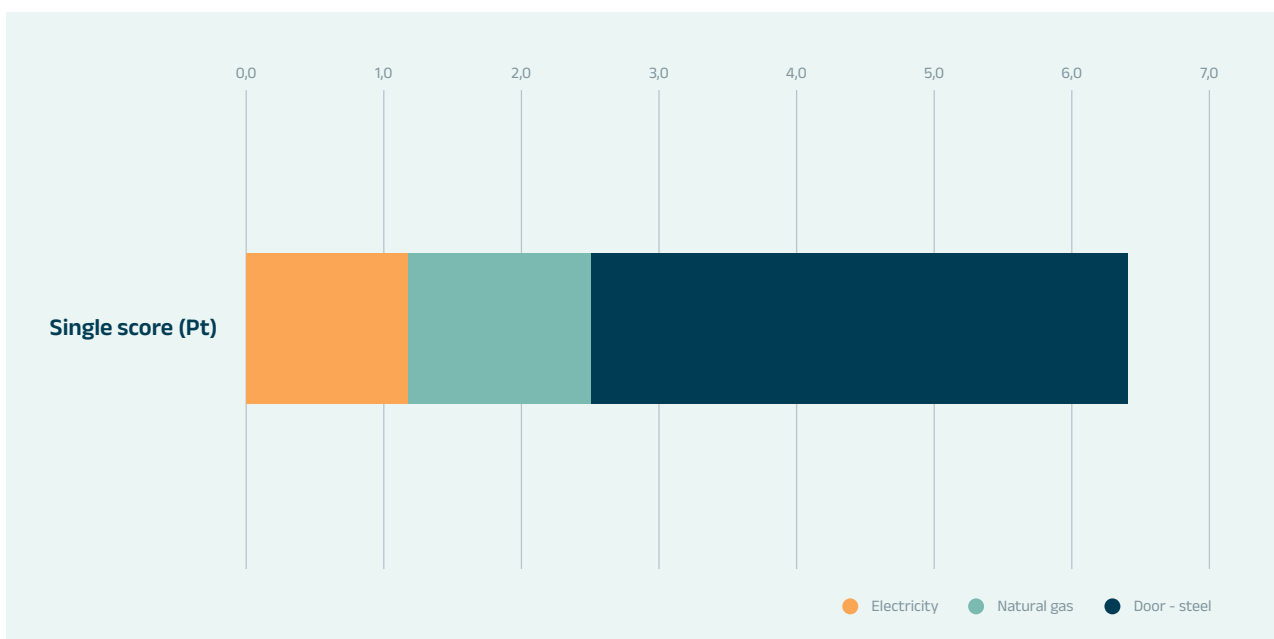


Figure 5: Résultat : Profil environnemental de la réparation d'un véhicule — Score unique pondéré

Le tableau ci-dessous présente le système de catégorisation pour l'Eco Repair Score®.

A	Les réparations qui obtiennent un Eco Repair Score® « A » ont le plus faible impact sur l'environnement. Il s'agit de dommages généralement mineurs, dont la réparation est effectuée au moyen d'une « réparation intelligente » ou d'un débosselage sans peinture. Ici, aucune pièce n'est remplacée et aucune pièce n'est recyclée. La consommation de peinture est très limitée, voire nulle.
B	Les réparations ayant obtenu un Eco Repair Score® « B » ont un impact environnemental inférieur à la moyenne. Dans ce cas, les pièces sont réparées plutôt que remplacées. Lorsque les pièces sont remplacées par des pièces d'occasion, l'impact environnemental est généralement nettement inférieur à celui d'un remplacement par des pièces neuves.
C	Les réparations ayant obtenu un Eco Repair Score® « C » ont un impact environnemental moyen.
D	Les réparations ayant obtenu un Eco Repair Score® « D » ont un impact environnemental supérieur à la moyenne. Dans ce cas, les pièces sont davantage susceptibles d'être remplacées que réparées. De nouvelles pièces doivent être fabriquées, transportées et peintes par pulvérisation. La pièce remplacée et l'emballage doivent être recyclés.
E	Les réparations ayant obtenu un Eco Repair Score® « E » ont l'un impact environnemental le plus important. Cela inclut les dommages majeurs, où des pièces de carrosserie de grandes dimensions doivent être remplacées par des pièces neuves. De nouvelles pièces doivent être fabriquées, transportées et peintes par pulvérisation. Les pièces remplacées et l'emballage doivent être recyclés.

Contributeurs

Eco Repair Score SA, ir. Wout Van Den Abbeele, Managing Director

VITO SA, Philip Marynissen, Business Development Manager

Le Blévennec Consulting, Kévin Le Blévennec, Independent Circular Economy Strategist

Références

- 1 Propres calculs basés sur le comparateur en ligne de l'Ademe (Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), <https://datagir.ademe.fr/apps/impact-co2/>
- 2 DG Environnement, Groupes d'experts de la Commission européenne, <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&do=-groupDetail.groupDetail&groupID=3710>
- 3 Commission européenne, Le pacte vert pour l'Europe, 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>
- 4 Conseil international pour un transport propre, « Transport could burn up the EU's entire carbon budget », 2021, <https://theicct.org/blog/staff/eu-carbon-budget-apr2021>
- 5 Forum économique mondial, Raising Ambitions: A new roadmap for the automotive circular economy, 2020, https://www3.weforum.org/docs/WEF_Raising_Ambitions_2020.pdf
- 6 Analyse stratégique d'Accenture basée sur : BloombergNEF, "Electric Vehicle Outlook 2020", 2020; OECD, "ITF Transport Outlook 2019", 2019
- 7 Forum économique mondial, Forging Ahead: A Materials Roadmap for the Zero-Carbon Car, 2021, <https://www.weforum.org/reports/forging-ahead-a-materials-roadmap-for-the-zero-carbon-car/>
- 8 VITO, Circular economy definition, <https://vito.be/en/circular-economy>
- 9 Association des constructeurs automobiles européens, Average Age of the EU Motor Vehicle Fleet, by Vehicle Type, 2021, <https://www.acea.be/statistics/article/average-age-of-the-eu-motor-vehicle-fleet-by-vehicle-type>
- 10 Forum économique mondial, Paving the Way: EU Policy Action for Automotive Circularity, 2021, https://www3.weforum.org/docs/WEF_Circular_Cars_Initiative_Paving_the_Way_2021.pdf
- 11 Commission européenne, Proposition de directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir pour la transition écologique, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0143&qid=1649327162410>
- 12 Santé Publique France, Nutri-score, <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/nutrition-et-activite-physique/articles/nutri-score>
- 13 Foodnavigator.com, First Nutri-score for nutrition, now Eco-Score for the environment, 2021, <https://www.foodnavigator.com/Article/2021/01/12/Eco-Score-New-FOP-label-measures-the-environmental-impact-of-food#>
- 14 L'Oréal Group, EcoBeautyScore Consortium – Communiqué de presse, 2022, <https://www.loreal.com/en/press-release/commitments/ecobeautyscore-consortium/>
- 15 Pierre Fabre, Creation of the Green Impact Index Consortium – Communiqué de presse, 2022, https://www.pierre-fabre.com/en/press_release/creation-of-the-green-impact-index-consortium
- 16 Glimpact, Project results – Communiqué de presse, 2022 https://tool.glimpact.com/content/CP_XTEX_2.pdf
- 17 Propres calculs basés sur une analyse de marché de Graphical Research, <https://www.graphicalresearch.com/industry-insights/1775/europe-automotive-collision-repair-market>
- 18 Propres calculs sur la base d'une valeur de 200 kg d'équivalents de CO2 pour une réparation typique

- 19 Propres calculs basés sur les données d'Eurostat : 6,8 tonnes de CO2 par personne en 2019 dans l'UE-27, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Greenhouse_gas_emission_statistics_-_carbon_footprints
- 20 Propre analyse de marché, reposant sur l'enregistrement des marques validé et suivi par Bureau M.F.J. Bockstael
- 21 Commission européenne, a monitoring framework for the circular economy, 2018, <https://ec.europa.eu/environment/circular-economy/pdf/monitoring-framework.pdf>
- 22 Catena-X, Projet collaboratif pour un écosystème de données ouvert et sécurisé pour l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, <https://catena-x.net/en/>
- 23 Global Battery Alliance, Battery passport, <https://www.globalbattery.org/battery-passport/>
- 24 Forum économique mondial, Driving Ambitions: The Business Case for Circular Economy in the Car Industry, 2022, https://www3.weforum.org/docs/WEF_Driving_Ambitions-2022.pdf
- 25 Commission européenne, Access to vehicle repair and maintenance information, 2016, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/access-vehicle-repair-and-maintenance-information_en
- 26 Commission européenne, European Platform on Life Cycle Assessment, <https://eplca.jrc.ec.europa.eu/EnvironmentalFootprint.html>
- 27 Forum économique mondial, The Circular Cars Initiative, 2020, <https://www.weforum.org/projects/the-circular-cars-initiative>
- 28 Plateforme pour l'accélération de l'économie circulaire, Circular Economy Indicators Coalition, 2023, <https://pacecircular.org/circular-economy-indicators-coalition-0>
- 29 Huijbregts, M.A.J., Steinmann, Z.J.N., Elshout, P.M.F., Stam, G., Verones, F., Vieira, M.D.M., Van Zelm, R., ReCiPe2016. A harmonized lifecycle impact assessment method at midpoint and endpoint level. Report I: characterization. RIVM Report 2016-0104. National Institute for Human Health and the Environment, Bilthoven, 2016
- 30 Les facteurs de normalisation et de pondération H/A mondiaux sont utilisés (2010)

Eco Repair Score SA

Sparrenhofstraat 8
9250 Waasmunster
Belgique

info@ecorepairscore.com
www.ecorepairscore.com