

Et si faire vivre nos voitures d'occasion était la solution la plus écologique?

DILEMME - A l'heure d'une transition à marche forcée vers la mobilité électrique, de nombreuses voix s'élèvent pour au contraire maintenir en état le plus longtemps possible nos anciens véhicules. Divers éléments plaident en effet en ce sens, même si la réalité est plus nuancée selon des experts vaudois.



L'utilité écologique du remplacement de son vieux véhicule relève de nombreux critères. 123RF

Depuis au moins deux décennies, autorités politiques, constructeurs automobiles et même des associations écologistes nous y engagent fortement: pour limiter l'impact du changement climatique, il faut mettre au rebut le plus vite possible nos anciens véhicules bien trop polluants, pour en acquérir de nouveaux, dont les émissions de CO₂ dans l'atmosphère sont bien inférieures, voire nulles lorsqu'il s'agit de voitures électriques. Résultat: notre parc automobile se renouvelle à grande vitesse et chaque année en moyenne 300 000 nouveaux véhicules sont immatriculés en Suisse. A l'autre bout de la chaîne, ce sont en revanche 160 000 voitures qui sont réexportées et 80 000 envoyées à la casse. Problème: rem-

placer un véhicule avant qu'il n'ait payé sa «dette écologique», en clair avant que le coût environnemental de sa fabrication n'ait été réellement amorti, nuit à l'environnement. Matières premières et énergie utilisées, déchets produits lors de la fabrication d'une voiture... autant de paramètres qui plaident pour que l'on maintienne en vie le plus longtemps possible nos véhicules. Ceux qui en revanche appellent à un renouvellement rapide de notre parc automobile mettent en avant l'urgence face à un réchauffement climatique de

plus en plus patent, en lien avec nos émissions de CO₂ dans l'atmosphère, et dans lesquelles le trafic routier à une large part. Et à cette aune-là en effet, il est sans l'ombre d'un doute très pertinent de renoncer à son ancien véhi-

«Il faut tenir compte d'autres paramètres que le CO₂»

Annelore Kleijer, ingénieure spécialiste en écobilans

culé pour en acquérir un neuf. «Pour mieux évaluer l'impact écologique de l'automobile, il faut tenir également compte d'autres paramètres que le CO₂, nuance Annelore Kleijer, ingénieure spécialiste en écobilans. La Confédération a ainsi établi un indicateur, l'écopoint qui même s'il n'est pas parfait, tient en plus compte des ressources que l'on doit extraire pour fabriquer une automobile, de la pollution des sols, de l'eau et de l'air ainsi que des déchets produits par ce processus. Et dans ce cas, le différentiel plaide bien moins clairement pour le remplacement de nos véhicules». L'autre paramètre dont il faut également tenir compte est le devenir des véhicules que l'on désimmatricule chez nous. Ceux-là en effet ne sont pas forcément retirés de la circulation pour être envoyés à la casse et recy-

clés, mais très souvent réexportés à l'étranger où ils continueront à rouler. «Chaque année, plus de 150 000 de nos "vieux" véhicules partent rouler dans des pays moins organisés qu'ici, déplore Lucien Willemin, auteur du livre "Halte au gaspillage automobile". Là-bas, ils sont dénués de leur électronique, ce qui a pour conséquence de laisser échapper une fumée noire, donc de polluer plus qu'ici. Ainsi, exporter nos véhicules aggrave la situation écologique globale et affermit la crise climatique. Ce simple fait devrait nous sauter aux yeux!».

Au cas par cas...

«Il faut se méfier des schémas préétablis, observe pour sa part Gil Egger, journaliste automobile à Lausanne Cités. Garder sa voiture durant son cycle de vie complet pour qu'elle soit à la fin réellement recyclée a du sens. En revanche, la changer pour que

quelqu'un d'autre termine son cycle de vie ailleurs ne règle pas le problème, bien au contraire, cela ne fait qu'ajouter une voiture de plus en circulation». Et d'ajouter: «La question de la durée de vie d'une voiture est très complexe tant elle dépend de nombreux paramètres: son âge, son exportation dans des pays peu regardants sur les critères environnementaux, son bilan écologique, les normes d'émissions auxquelles elle répond, etc. Il est difficile de dire que garder sa voiture est forcément écologique. Cela doit en fait se discuter au cas par cas. Pour prendre un exemple extrême, changer un vieux diesel de vingt ans très polluant est une évidence, même en tenant compte du coût écologique de sa fabrication». Cette conclusion, l'Association transports et environnement (ATE), qui a mené de nombreuses études sur la question, y est également arrivée. «De notre point de vue, la meilleure voiture c'est évidemment celle que l'on n'a pas. Par contre, il y a des gens qui en ont besoin et pour eux, cette question du maintien de la voiture d'occasion le plus longtemps possible est importante, note David Raedler, président de la section vaudoise de l'association et élu vert au Grand conseil vaudois. Et la réponse est très simple: si on roule beaucoup, au moins tous les deux jours, il faut changer son véhicule pour un modèle plus récent et moins polluant. Dans ce cas en effet, le paramètre «émissions de CO₂» est prépondérant sur celui de l'énergie grise qu'il faut pour fabriquer une automobile. Si en revanche on roule peu, il faut garder sa voiture le plus longtemps possible».

Charaf Abdessemed

Etonnant mystère sur le nombre réel de véhicules en Suisse

Aussi incroyable que cela puisse paraître, il est impossible de savoir le nombre exact de véhicules présents sur le territoire suisse. En effet, la quantité de véhicules répertoriée par les statistiques officielles ne comprend que ceux qui sont immatriculés, les véhicules non immatriculés disparaissant des relevés. Auteur d'une motion déposée aux Chambres fédérales, le PLR Bauer note ainsi: «L'expérience de certains professionnels de l'automobile tend en effet à démontrer qu'une partie des véhicules détruits le sont trop tôt. Cela semble indiquer que d'une part, il y aurait trop de voitures en Suisse par rapport aux besoins du marché, ce qui oblige à faire de la place, et que d'autre part, nous gaspillons une quantité non négligeable d'énergie grise et de ressources naturelles et cela même si ces véhicules passent par la case recyclage». En octobre dernier, le Conseil fédéral a refusé d'entrer en matière sur cette motion, ensuite repêchée par le Conseil aux Etats qui l'a renvoyée en Commission en décembre dernier.



Dans le Canton, un peu plus de 3% des voitures roulent actuellement à l'électrique. 123RF

PUB

DEPUIS 1989

35 ans

Jusqu'à -50%
CASSÉS!

SALDES

Exemples selon stock disponible

Matelas TEMPUR Cloud 21	180/200	1'395.-	2'790.-
Matelas ROVIVA Evos 22 soft, médium ou firm	160/200	2'590.-	3'780.-
Sommier SWISSFLEX Uni 75 à 2 moteurs	80 ou 90/200	990.-	1'950.-
Pack box Séléne avec base, tête de lit et matelas tonic	160/200	1'990.-	3'745.-
Canapé-lit NOKTO avec matelas puro microfibre hippo	140	1'990.-	3'083.-
Lit SUPERBA Box 25 électrique à 2 moteurs tête arosa	180/200	2'990.-	5'100.-
3 tissus à choix sans matelas			

Rue St-Martin 34
1005 Lausanne
021 323 30 44
confort-lit.ch