

## Conférence à Genève

# «Nous gaspillons des voitures au nom du climat»

Auteur du livre «Halte au gaspillage automobile», le Neuchâtelois Lucien Willemin prône l'achat de véhicules d'occasion plutôt que neufs, qu'ils soient électriques ou non.

Rachad Armanios

Changer de voiture pour sauver la planète? Surtout pas, prévient Lucien Willemin, qui invite à prendre soin jusqu'au bout de son véhicule et de racheter d'occasion. Un point de vue intéressant alors que Genève vote sur l'imposition des véhicules et que le Salon de l'auto revient dans le canton à la fin du mois. L'auteur donne une conférence vendredi à Satigny.\*

**Les fabricants et les pouvoirs publics poussent à acheter des voitures électriques. N'est-ce pas favorable pour lutter contre le réchauffement climatique?**

À première vue, oui. Mais en nous invitant à changer régulièrement de voiture pour rejeter moins de CO<sub>2</sub> et consommer moins d'énergie ici, nous sommes invités à augmenter notre consommation de véhicules. Résultat, nous gaspillons des voitures. Et gaspiller n'est bon ni pour le climat, ni pour l'environnement, ni pour la biodiversité, ni pour le vivant dans sa globalité. Ainsi, on pousse au gaspillage sous couvert d'écologie, c'est fou et antinomique! Nécessitant 180'000 composants en moyenne venant du monde entier, la voiture est l'objet le plus complexe et le plus polluant à fabriquer de notre quotidien. Une voiture a plusieurs fois fait le tour du monde avant même de rouler. Atteindre la matière première implique la déforestation et l'extraction de ces matières, tout comme la fabrication des composants nécessite des procédés chimiques qui envoient des substances toxiques dans l'air, l'eau et les sols. Au prétexte de moins polluer chez nous, nous acceptons de rejeter d'énormes quantités de CO<sub>2</sub> et de substances chimiques ailleurs.

**Les voitures électriques seraient une hypocrisie?**

Je n'oppose pas électrique et thermique, mais je mets en lumière le surplus de voitures généré par les politiques actuelles qui poussent au changement régulier du parc automobile, vu comme bon pour la planète. Il y a quinze ans, c'était le diesel qui était valorisé. Si nous restons inscrits dans la quantité actuelle, thermique ou électrique, nous ne nous en sortirons pas!

**Que préconisez-vous?**

Il s'agit de valoriser les voitures d'occasion et d'utiliser nos véhicules jusqu'au bout ici. Entre 2017 et 2021, la Suisse a importé 310'000 voitures par an en moyenne pour en exporter 160'000 usagées. Cela signifie que 52% du parc remplacé est parti à l'étranger, où il a continué à rouler et à polluer plus qu'ici car, en Afrique notamment, on enlève l'électronique des moteurs, avec pour résultat une combustion moins bonne et une consommation supérieure. Exporter nos anciens véhicules aggrave la situation globale et engendre une perte de ma-



**Contre-productif**

Lucien Willemin souligne les dégâts écologiques des politiques incitant à changer de véhicule.

LDD/GIOVANNI SAMMALI - LE 6

## Boom des gros modèles électriques dans le canton

● Faire évoluer le parc automobile vers des modèles électriques, de préférence de petite taille. C'est la vision que défend le Conseil d'État genevois en soutenant le contre-projet visant une réforme de l'impôt auto soumis au vote le 3 mars. En décembre dernier, dans le contexte du régime actuel, il avait aussi abaissé la limite de poids - de 2500 à 2300 kilos - à partir de laquelle une exonération d'impôt de deux ans plus celle de l'année de l'immatriculation est accordée aux modèles électriques. Avec ce commentaire: «Il s'agit de ne pas favoriser l'achat de véhicules lourds.»

Or, quelle tendance se dessine sur ce marché? Si l'on s'intéresse aux nouvelles immatriculations, on voit que les voitures de tourisme électriques ont progressé à Genève, depuis 2020, de quasi trois points chaque année, pour atteindre 15% de part de marché en 2023. Mais on est loin de tendre vers la sobriété sur ce segment: qu'importe l'absence d'exonération d'impôt, la part des engins électriques de plus de 2500 kilos a bondi. En 2020, elle était de 25%, elle est aujourd'hui de 50%.

Cette tendance, qui ne concerne pas que Genève, suscite le débat. En Suisse, l'impact carbone (du fait de son énergie grise) d'un gros modèle électrique reste deux fois inférieur à celui d'un même modèle à moteur thermique. Mais les critiques s'amplifient sur ces voitures XL du fait de leur glotonnerie en métaux critiques, à savoir tous les composants rares qu'il faut pour les construire, essentiellement dans les batteries.

«Un gros SUV doté d'une batterie de 100 kWh, de type Tesla Model X ou Audi Q8 e-tron, consomme trois fois plus de cuivre et d'aluminium, et cinq fois plus de lithium, de nickel, de cobalt, de manganèse et de graphite qu'une petite citadine d'une batterie de 20 kWh, de type Renault Twingo ZE», relève une récente étude de WWF-France (novembre 2023). «Avec la même quantité de métaux critiques que celle utilisée pour produire une batterie de gros SUV, il est donc possible de fabriquer la batterie de cinq petites citadines électriques, seize minivoitures ou 250 vélos à assistance électrique.»

Ces comparaisons s'inscrivent dans un contexte où la pénurie de matériaux menace le développement du marché de la voiture électrique, pourtant essentiel à la transition, souligne encore l'étude. D'ici à 2040, le marché automobile devrait en effet représenter plus de 50% de la demande en métaux critiques liée à la transition écologique.

L'un des enjeux environnementaux est donc l'allègement des modèles, tous segments confondus d'ailleurs, puisque nombre de puissantes et grosses voitures thermiques émettent plus de CO<sub>2</sub> que les petites citadines. Or, ces dernières années, les modèles n'ont cessé de prendre du poids, du fait de l'électrification, mais pas seulement. Les constructeurs ont aussi développé leur gamme de véhicules chers, de type gros SUV, pour combler la baisse globale des ventes. Le boom des gros modèles est donc aussi un reflet de l'offre.

Selon Jean-Jacques Morard, qui s'occupe de la commission politique au sein de la section genevoise de l'ACS (Automobile Club Suisse), le marché de l'électrique est logiquement

tourné vers le haut de gamme aussi parce que les conditions ne sont pas encore réunies pour le voir se démocratiser. «Il manque encore les infrastructures. Il est plus facile pour quelqu'un de rouler à l'électrique s'il habite dans une villa, possède sa borne privée à l'entrée de son garage, et travaille dans une grande entreprise offrant des parkings avec recharge. Tout à l'inverse, quelqu'un qui habite dans un immeuble et ne bénéficie peut-être pas de tels services sur son lieu de travail n'a aucun encouragement à passer au 100% électrique.»

Directeur de TCS-Genève, Yves Gerber pense toutefois que tôt ou tard, le marché va se réorienter drastiquement. «La part modale de la voiture ne va pas faiblir, mais l'avenir est à la micromobilité, à la mobilité de partage et à l'intermodalité. Cela va transformer le profil des voitures, leur taille va se réduire et elles seront toujours plus connectées, y compris entre elles et d'autres modes de transport. On peut prédire que ces tendances vont arriver via les grandes villes.»

Cathy Macherel

tières premières. C'est aberrant sur les plans climatique, écologique et économique. Garder ces véhicules (donc ces matières) ici permettrait de créer une réelle économie circulaire, en renforçant les filières de recyclage et de récupération de pièces en Suisse. Quant aux garagistes, ils doivent financer le surplus et souffrent de difficultés financières dues au fait que le capital immobilisé sur leurs parcs d'occasions coûte en intérêt et perd chaque jour de la valeur. En achetant neuf, nous nourrissons les multinationales et pas vraiment les garagistes, qui touchent entre 4% et 6% du prix d'achat seulement.

**Pour l'environnement, vaut-il mieux acheter une thermique d'occasion ou une électrique neuve?**

La première, pour éviter le gaspillage et ses dégâts. Une voiture, c'est très précieux au vu de tout ce qu'il faut abîmer pour qu'elle existe.

**Y a-t-il une prise de conscience politique, selon vous?**

Les politiques proposées ne le laissent pas penser. Lausanne qui annonce vouloir bannir tous les véhicules à essence de la ville en 2030, la vignette Stick'Air à Genève ou la taxe automobile axée sur le CO<sub>2</sub> sont des propositions qui incitent au gaspillage automobile. Toutefois, une motion parlementaire PLR déposée à Berne demande de comptabiliser le parc d'occasions qui n'est pas immatriculé et dont on ne connaît pas le nombre, c'est un début.

**Ne pas surtaxer les voitures polluantes signifierait qu'on ne veut pas agir pour le climat, non?**

Au contraire, cela voudrait dire qu'on veut agir pour le climat en évitant le gaspillage automobile. C'est accepter de polluer un peu plus ici pour polluer beaucoup moins ailleurs.

**Le Salon de l'auto revient à Genève. Ça vous inspire quoi?**

La technologie dite «propre» y sera certainement la reine. Et pourtant, elle n'existe pas, car avant d'être propre ici, elle a dû être fabriquée et salir ailleurs. Mais je ne suis pas un antivoiture. En tant que jurassien d'origine, je suis conscient que, dans certaines régions, la voiture est nécessaire.

**Réparer plutôt que racheter, d'accord, mais ça peut coûter très cher...**

Ce qui coûte très cher, c'est la dévaluation rapide d'une voiture neuve et non pas la réparation. Et réparer plutôt que changer, c'est une vision moderne!

\* «Climat: pourquoi garder sa vieille voiture?»

Conférence de Lucien Willemin, le 16 février à 19 h à la Salle Montfleury, complexe communal, Satigny