

AUTO Et si trop de voitures finissaient broyées avant l'heure? Enquête.

L'écologie passe à la casse

YANN HULMANN

Par petites grappes, sombres, les morceaux de ferraille broyée basculent du sommet du tapis roulant vers l'amorce de ferraille encore fumant. Quelque 400 véhicules terminent chaque jour leur vie du côté de l'entreprise de recyclage Thévenaz-Leduc (groupe Bares), à Ecublens. Cinq mille tonnes mensuelles de ferraille et autres métaux qui seront revendues aux aciéries helvétiques et européennes. De quoi donner de l'urticaire à ceux qui dénoncent un gaspillage. Trop de véhicules partiraient à la casse avant l'heure, dénoncent certaines voix. Mais qu'en est-il?

En 2012, sur près de 238 000 automobiles mises hors service, un peu moins de 100 000 ont fini leur parcours dans l'un des cinq broyeurs que compte le pays. Les autres ont pris le chemin de l'exportation. Direction l'Afrique (90%) et l'Europe de l'Est pour la majorité. Pas de quoi freiner l'expansion du parc automobile suisse, qui comptait quelque 4,3 millions de voitures de tourisme immatriculées en 2012, dont 328 000 nouvelles immatriculations.

Amaque écologique?

Des chiffres qui donnent le sourire aux importateurs automobiles suisses. Mais beaucoup moins aux défenseurs de l'environnement. Même si les nouvelles immatriculations comportent une majorité de véhicules moins gourmands en carburant et qui émettent moins de CO₂ que leurs prédécesseurs, des voix s'élèvent pour crier à l'arnaque écologique. Dans le canton de Neuchâtel, c'est Lucien Willemain qui traque ainsi le gaspillage et l'énergie grise depuis plusieurs années.

Selon le conférencier, auteur du livre «En voiture Simone!», opter pour une voiture neuve dite plus écologique serait un «non-sens écologique» justement. «Cette approche ne tient pas compte de l'énergie grise et de la pollution chimique qui ont été nécessaires à la fa-

brication de cette voiture.» Dans son combat contre Goliath, le jurassien d'origine dénonce aussi le fait que de «nombreuses» voitures finissent à la casse, alors qu'elles seraient encore aptes à circuler moyennant «quelques» travaux.

«Les voitures suisses partent souvent pour l'exportation.»



ROGER BLESI
DIRECTEUR
THÉVENAZ-LEDUC

«Quand les gens doivent mettre mille francs dans des réparations pour passer l'expertise, ils préfèrent souvent acheter une voiture neuve», note Frédéric Winkelmann, garagiste à La Chaux-de-Fonds. «Cela me fait mal au cœur quand je vois qu'on envoie une mécanique qui tourne à la casse pour une «raye» ou un «cabot». «Quand cela vaut la peine», reprend le mécanicien, «je peux mettre mille francs de travail dans une voiture pour ensuite la revendre 1500 ou 2000 francs.»

De quoi dépanner les petites bourses. Frédéric Winkelmann souligne toutefois que l'on est loin de l'avalanche de véhicules neufs envoyés à la casse. «En général, ces voitures ont entre 10 et 20 ans. Moyennant quelques réparations, je peux encore leur permettre de rouler deux ans, deux ans et demi.»

Même point de vue chez Sandy Monnet, également garagiste à La Chaux-de-Fonds. «Je suis anti-écologie de base, si je puis dire, mais je suis aussi contre la surconsommation. Alors, je contribue à ma manière, en réparant des voitures que d'autres envoient à la décharge.»

Alors que l'âge moyen du parc automobile est de 8,9 ans selon

auto-i-dat (fournisseurs de données automobiles), l'âge des véhicules en fin de vie atteint, lui, 15,4 ans selon la fondation Auto-Recycling Suisse. La tendance allant vers un vieillissement dans les deux cas, selon Auto-Recycling. Un parc automobile plus vieux, donc avec une durée de vie plus longue en définitive.

Roger Blesi, directeur de l'entreprise Thévenaz-Leduc, confirme que les voitures «suisses» sont d'excellente qualité. «C'est pourquoi, elles sont très souvent exportées au lieu d'être détruites.»

Ce qui ne rassure pas Lucien Willemain. «On pousse les gens à changer de voiture.» Lui-même prône notamment un moratoire de cinq ans sur la vente et l'importation de véhicules neufs.

Des occasions à la pelle

Car au-delà du débat sur la durée de vie des automobiles, la course à la voiture neuve, potentiellement plus écologique, aurait d'autres conséquences, selon Lucien Willemain. A commencer par l'explosion du parc de voitures d'occasion. «Des parkings entiers de véhicules qui attendent», image le Chaux-de-Fonnier.

Difficile, voire impossible, cependant de chiffrer l'effectif total des voitures d'occasion sur sol helvétique. Ce que Lucien Willemain, qui a passé des heures à fouiller les statistiques suisses sans succès, confirme.

Bel avenir

On relèvera toutefois qu'en 2012, ce sont près de 720 000 voitures (735 000 en 2013) qui ont changé de propriétaire, comme le rapporte auto-i-dat. Des occasions qui se vendraient mieux ces dernières années. Même s'il reste «difficile de déterminer une tendance générale», confesse René Mitteregger, d'auto-i-dat. La faute aux évolutions saisonnières, selon l'expert.

En définitive, le parcours d'une voiture de l'usine d'assemblage à la case cimetière n'est pas des plus aisés à résumer.



Près de 400 véhicules terminent chaque jour ou presque leur vie broyées du côté de l'entreprise de recyclage Thévenaz-Leduc, à Ecublens. YANN HULMANN

Le conducteur-consommateur reste maître de ses choix. Et c'est bien sur lui que tout repose, la course à la croissance économique qui l'incite à consommer du neuf plutôt qu'à réparer. Quitte, souvent, à s'offrir un leasing pour donner un semblant de volume à son portefeuille.

A jeter un simple coup d'œil par la fenêtre, le business automobile a encore un bel avenir devant lui. ◊

INFO

A lire sur la thématique:
«En voiture Simone!», de Lucien Willemain, Editions G d'Encre, 48 pages.

Un monstre fragile

Une fois qu'il s'est assuré que le véhicule n'a rien de radioactif, le recycleur pèse puis achète la voiture en fin de vie. Autour d'une centaine de francs l'unité chez Thévenaz-Leduc.

«On récupère les fluides (essences, huile, etc.), le catalyseur et la batterie», détaille Roger Blesi. Depuis une année, la société récupère aussi le plastique. «Les éléments du type pare-chocs par exemple.» Des composants qui seront vendus comme la ferraille et les métaux. Les roues sont d'ailleurs aussi démontées pour récupérer acier ou alu, le pneu étant, lui, recyclé. Face à la concurrence allemande et française, les recycleurs sont sans cesse amenés à aller plus loin, à se renouveler, pour rester compétitifs.

Élément central de l'installation de recyclage, la broyeuse ronronne. Les voitures, mélangées à du fer léger (vélo, trottinette), transitent par un imposant tapis, aux aulures de benne, avant de voyager vers le compresseur, qui les servira au broyeur lui-même. Seize marteaux de 200 kg pièce qui tournent sur un rotor de 40 tonnes. Une machinerie de 2000 chevaux qui atteint les 600 tours/minute. «Grande mais fragile», souligne Roger Blesi. Au cours du processus, les explosions d'airbags et de bonbonnes de gaz vides (lâchées par des petits malins) mènent la vie dure à l'installation.

A la sortie du monstre, un aimant inversé sépare les différentes familles de métaux. Aspiration, tri manuel et calibrage permettent ensuite de récolter les résidus de broyages indésirables pour que la ferraille ressorte seule ou presque. ◊

RECYCLEUR DEPUIS 1953

Le groupe Bares compte 220 employés répartis sur neuf sites en Suisse, dont Ecublens, où se trouve le siège de l'entreprise. Outre le recyclage de véhicules, l'entreprise, dirigée par la famille Balmelli depuis 1953, traite papier, plastique, données sensibles, etc. ◊

TROIS QUESTIONS À...



LUCIEN WILLEMMAIN
CONFÉRENCIER

«La tendance est à changer de voiture tous les trois, quatre ans»

Au regard des statistiques, le parc automobile suisse aurait tendance à prendre de l'âge. N'est-ce pas rassurant pour vous?

Les statistiques ne disent pas tout. Il existe un flou artistique. Imposable, par exemple, de savoir combien de voitures se trouvent sur le sol suisse. Comment voulez-vous dès lors analyser l'effet de notre mode de consommation automobile sur l'environnement? Lors de notre visite à la casse auto d'Ecublens, nous avons vu beaucoup de voitures qui avaient bonne allure, dont une Jaguar récente et rutilante. A voir l'état impeccable de la carrosserie, c'est certainement un problème mécanique qui fa amenée à

être détruite. Une réparation aurait pu lui prolonger la vie. Tout ce matériel en bon état qui finit broyé, c'est un énorme gaspillage énergétique.

Une voiture de 10 ans, voire 20 ans qui part à la casse, cela vous choque? Si elle peut encore rouler bien sûr. J'ai une voiture qui a 15 ans et 180 000 km qui fonctionne parfaitement. Et son entretien ne me demande pas tant de frais que ça. Malheureusement, la tendance aujourd'hui est à changer de voiture tous les trois, quatre ans. Dans la tête de la plupart, une voiture qui a huit ans est déjà vieille. Quand on y réfléchit, c'est fou.

Que proposez-vous pour changer cet état de fait?

Nous avons besoin de programmes politiques qui nous incitent à user notre parc de voitures. Mais aujourd'hui, on fait tout le contraire, on nous invite à changer de véhicules pour, nous dit-on, moins polluer! Comme si la voiture dont je me sépare polluera moins aux mains d'un autre conducteur dans un autre pays. User le parc existant est une bonne chose pour l'environnement et l'économie. Cela donne du travail de réparation et permet également aux garagistes de désengorger leur parc d'occasions, donc de respirer financièrement. ◊