

ÉLIMINATION
DES VOITURES

Le changement fréquent de voiture est un non-sens écologique très répandu. C'est l'un des plus formidables gaspillages liés à notre modèle de consommation. Enquête.

Quand l'écologie passe à la casse

YANN HULMANN

Par petites grappes, les morceaux de ferraille broyée basculent du sommet du tapis roulant vers l'amoncellement de ferraille encore fumant. Chaque jour, quelque 400 véhicules terminent leur vie du côté de l'entreprise de recyclage Thévenaz-Leduc (groupe Baresc), 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 en Suisse, 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.

Arnaque 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 Willemin (lire ci-dessous) 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 fabrication de cette voiture.» Dans son combat contre Goliath, le Jurasien 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.

«Quand les gens doivent mettre 1000 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 on envoie une mécanique qui file à la casse pour une rayure ou une cabosse. Quand cela vaut la peine, je peux mettre 1000 francs de travail dans une voiture pour ensuite la revendre 1500 ou 2000 francs.»

«Plutôt que de mettre 1000 francs dans des réparations, les gens préfèrent acheter une voiture neuve» F. WINKELMANN

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 antiécologie 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, d'après la fondation Auto-Recycling Suisse. La tendance allant vers un vieillissement dans les deux cas, note Auto-Recycling.

Des occasions à la pelle

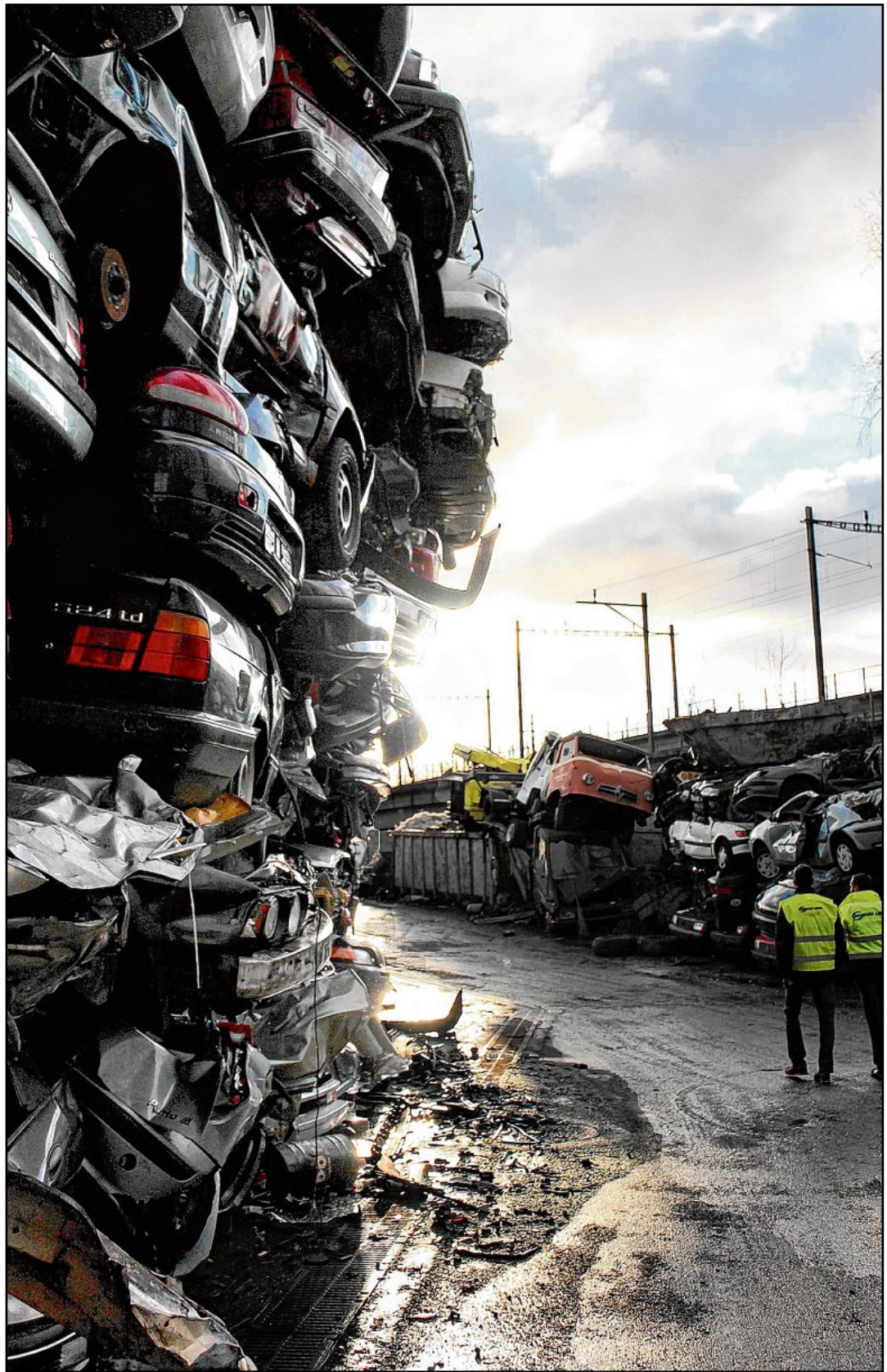
Roger Blesi, directeur de l'entreprise Thévenaz-Leduc, confirme que les voitures «suisse» sont d'excellente qualité. «C'est pourquoi elles sont très souvent exportées au lieu d'être détruites.» Ce qui ne rassure pas Lucien Willemin: «On pousse les gens à changer de voiture.» Lui-même prône notamment un moratoire de cinq ans sur la vente et l'importation de véhicules neufs.

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 Willemin. A commencer par l'explosion du parc de voitures d'occasion. Difficile, voire impossible, cependant de chiffrer l'effectif total des voitures d'occasion sur sol helvétique. Ce que confirme Lucien Willemin, qui a passé des heures à fouiller les statistiques, sans succès.

Course à la croissance

En 2013, ce sont près de 735 000 voitures (720 000 en 2012) 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 aisé à résumer. Le conducteur consommateur reste maître de ses choix. Et c'est bien sur lui que tout repose, la course à la croissance économique l'incitant à consommer du neuf plutôt qu'à réparer. Quitte, souvent, à s'offrir un leasing pour donner un semblant de volume à son portefeuille. Le marché de l'automobile a encore un bel avenir devant lui. ARPRESSE



Chaque jour, près de 400 automobiles terminent leur vie broyées, du côté de l'entreprise de recyclage de Thévenaz-Leduc à Ecublens. YANN HULMANN

«Il faut nous inciter à user le parc automobile»



L'irrésistible attrait pour la nouveauté automobile a pour corollaire un lourd bilan écologique. KEYSTONE

Dans le canton de Neuchâtel, Lucien Willemin traque depuis des années le gaspillage et l'énergie grise liés aux fréquents changements de voitures particulières.

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



Lucien Willemin: Les statistiques ne disent pas tout. Il existe un flou artistique. Impossible, 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 l'a amenée à être détruite. 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-t-il?

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. C'est fou!

Les habitudes sont bien ancrées dans les têtes. 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 véhicule 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. YH

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 de 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 transitent par un imposant tapis, aux allures de benne, avant de voyager vers le compresseur, vient ensuite le broyeur: seize marteaux de 200 kg pièce qui tournent sur un rotor de 40 tonnes. Au cours du processus, les explosions d'airbags et de bombes de gaz vides (laissées par des petits malins) mènent la vie dure à l'installation, avant de pouvoir récolter résidus indésirables et ferraille réutilisable. YH