

Jeter ou réparer son auto?

Les voitures anciennes, donc plus polluantes, peuvent éviter la casse grâce à la notion d'énergie grise. Une belle polémique en perspective

Denis Robert

Au moment de payer leur taxe cantonale pour l'année 2014, les automobilistes neuchâtelois ont eu la surprise - agréable ou désagréable, selon les cas - de constater que son montant avait varié par rapport aux années précédentes. Et parfois dans des proportions considérables.

Neuchâtel a adopté en effet une nouvelle méthode de calcul de la taxe automobile. Celle-ci ne prend plus en considération la cylindrée et le poids de la voiture, mais ses émissions de CO₂. Celles-ci étant proportionnelles à la consommation de carburant théorique, cela revient à récompenser les détenteurs de véhicules peu gourmands en énergie.

Vieilles voitures favorisées

Mais un deuxième critère a aussi été introduit, à savoir que le montant de la taxe diminue de huit francs par année d'âge du véhicule. En clair, plus vous gardez votre voiture longtemps, moins la facture est salée.

Il s'agit ici de prendre en compte ce qui est communément appelé l'«énergie grise», c'est-à-dire la quantité d'énergie consommée pendant tout le cycle de vie du véhicule pour sa conception, sa fabrication (y compris l'extraction des matières premiè-



Mix & Remix ont illustré le livre de Lucien Willemin, *En voiture Simone!*

res), son transport, sa commercialisation, son utilisation, son entretien et, finalement, son recyclage ou élimination.

Neuchâtel est le premier - et actuellement le seul - canton de Suisse à avoir introduit ce critère de l'âge du véhicule dans le calcul de la taxe automobile. L'Office fédéral de l'énergie avait fait de l'énergie grise l'un de ses chevaux de bataille en 1991 déjà, en finançant une campagne d'information des consommateurs visant à les inciter à acheter «intelligent».

Il ne s'agissait alors pas tellement des voitures, mais de tous les objets et appareils de la vie quotidienne, des bâtiments, de l'alimentation, de l'habillement et même des services.

La prise en compte de la notion d'énergie grise dans le calcul de la taxe automobile, dont d'autres can-

tons s'inspireront peut-être, n'a pas été décidée tout à fait par hasard.

C'est l'intense travail de sensibilisation d'un homme, Lucien Willemin, auprès de diverses formations politiques, qui a fini par porter ses fruits et fait pencher la balance en faveur de l'introduction de ce critère écologique inédit. Lui-même se déclare apolitique, même si ses opi-

«En voiture Simone!»

● Le bréviaire de Lucien Willemin, dont plus de 2000 exemplaires ont déjà été écolés en Suisse romande, se lit en moins d'une heure. L'auteur y décortique l'énergie grise, c'est-à-dire «la pollution - notamment chimique - cachée dans chaque objet». Il le fait avec une force de conviction et une persévérance peu communes, ce qui explique sans doute le succès de ses conférences et le fait qu'il a été capable de rallier les autorités neuchâteloises à ses idées iconoclastes.

Sortir de l'ère du jetable pour revenir à celle du réparable est un discours auquel beaucoup de gens peuvent adhérer. Il est vrai que la plupart d'entre-nous sommes engagés dans une folle fuite en avant, à laquelle certains rêvent d'échapper.

Mais en menant ce qu'il appelle «une réflexion plus approfondie sur notre société et son avenir», Lucien Willemin n'hésite pas à préconiser

nions montrent clairement avec qui il a le plus d'affinités. «L'écologie, c'est prendre soin de la vie», clame-t-il pour souligner la dimension humaniste qu'il entend donner à son action. Après avoir travaillé dans le secteur bancaire, l'industrie horlogère et la promotion immobilière, Lucien Willemin a décidé de tout plaquer pour prendre sa retraite à 40 ans (il en a maintenant 45).

Jeter ou réparer?

Depuis lors, il donne des conférences pour sensibiliser le public au problème de l'énergie grise et a édité un petit ouvrage intitulé «En voiture Simone!» (voir encadré), qu'il qualifie d'interpellation citoyenne ou de «remue-méninges». Son credo: «La construction, la déconstruction et le recyclage d'une voiture sont beaucoup plus néfastes pour notre environnement que l'ensemble des gaz d'échappement rejetés à l'utilisation sa vie durant!»

Moralité: gardez votre vieille bagnole et faites-la réparer si nécessaire, plutôt que d'en acheter une nouvelle qui consomme peut-être 2 ou 3 litres aux 100 km de moins, mais contient une grande quantité d'énergie grise. Ce n'est sans doute pas l'avis des constructeurs, mais le débat est ouvert.

un programme politique dont le premier commandement appellerait à «stopper la vente et l'importation de véhicules neufs durant 5 ans au plan national et européens». Il réfute cependant toute idée de décroissance, expliquant que la croissance ne serait alors plus axée sur une économie de fabrication, mais sur une économie de réparation.

L'auteur d'«En voiture Simone!» s'efforce par ailleurs de démontrer, par un raisonnement tenant davantage de la prestidigitation que de la logique mathématique, qu'une voiture neuve aurait déjà parcouru 900 000 km avant même qu'on en fasse démarrer le moteur pour la première fois. Cette démonstration hasardeuse fragilise quelque peu une argumentation par ailleurs parfaitement défendable sur l'essentiel. **D.R.**

En voiture Simone! Editions G d'Encre, 2013, 48 pages, 12 fr.

L'UPSA s'inquiète de l'état des voitures sur nos routes

Selon les statistiques, un quart des véhicules circulant en Suisse présentent des défauts techniques

Alain Giroud / UPSA

Dire que l'UPSA, l'Union Professionnelle Suisse de l'Automobile, est inquiète est un euphémisme. Les pros de la profession prétendent en effet depuis longtemps que l'état technique du parc automobile suisse n'est pas assez satisfaisant. Beaucoup d'usagers circulent en effet avec des véhicules ne présentant pas toute la sécurité indispensable.

Bien entendu, certaines voix s'élèvent en expliquant que les garagistes préchent pour leur paroisse, qu'ils aimeraient augmenter leur chiffre d'affaires en contrôlant plus souvent les voitures de leurs clients.

Des statistiques allemandes très inquiétantes

Mais une nouvelle donnée vient démentir ce doute envers la profession. Des statistiques allemandes récentes démontrent en effet qu'un quart des



Lors des contrôles techniques, ici à Genève, il y aurait un quart de voitures défectueuses. DI NOLFI

véhicules sillonnant les routes de ce pays ne répondent pas aux normes de sécurité minimum.

L'association *Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ)* publie en effet des chiffres alarmants: dix millions de voitures sur les 43,9 millions en circulation sont défectueuses. Soit quasi un quart du parc. Ces statistiques recoupent celles de l'UPSA qui voit ainsi ses craintes confirmées pour notre pays.

Du coup, l'organisation profes-

sionnelle est confortée dans ses efforts de combattre la prolongation des intervalles entre les contrôles des voitures de tourisme prévue par l'Office fédéral des routes.

Rappelons que l'Office fédéral des routes prévoit de prolonger le premier contrôle des voitures de tourisme de quatre à six ans.

A cette heure, des statistiques ne sont disponibles que dans trois cantons suisses: Zoug, Argovie et Neuchâtel. Ils corroborent les chiffres al-

lemans. En effet, une voiture sur quatre échoue en moyenne au contrôle périodique des véhicules automobiles. Et les services des autos de ces cantons précisent que ces mauvais résultats seraient beaucoup plus élevés si le 70% des propriétaires ne confiaient pas leurs véhicules à un garagiste avant le passage au contrôle.

Le constat alarmant de la police lucernoise

La police lucernoise s'est livrée à fin mai à des vérifications sur le réseau routier, a constaté des défauts détectés relevant de la sécurité automobile sur la moitié des voitures examinées et a même interdit à un quart d'entre elles de poursuivre leur route.

L'UPSA exige aujourd'hui une transparence totale sur l'état véritable du parc et demande à la ministre des Transports Doris Leuthard de permettre aux services cantonaux des automobiles de divulguer au public les chiffres des défauts détectés sur les voitures lors des contrôles des véhicules à moteur.

Elle attire aussi l'attention sur les retards très importants enregistrés dans les services cantonaux des automobiles pour les contrôles et précise que chaque année 30 000 à 40 000 véhicules de plus sillonnent les routes sans avoir été vérifiés.

PUBLICITÉ

Centre technique TCS Genève
Une signature qui compte

Prenez rendez-vous du lundi au vendredi 8h - 12h, 13h - 17h ☎ 022 782 77 95

Test TCS pré-expertise, test TCS occasions, test antipollution, diagnostic électronique, partiel, service climatisation, rénovation des phares, test TCS printemps, contrôle motos-scooters, test TCS vacances: soumettez votre véhicule à l'expertise de nos spécialistes!

Nouveau: Nettoyage partiel ou complet de votre véhicule dès CHF 45.-

PUBLICITÉ

MOUNTAIN SPORT

SÉRIE SPÉCIALE SUBARU IMPREZA 4x4 MOUNTAINSPORT DÈS FR. 24'000.-

AVEC PACK MOUNTAIN-SPORT D'UNE VALEUR DE FR. 3'000.- POUR FR. 100.- Jusqu'à épuisement des stocks.

Emil Frey SA, Centre Subaru aux Vernets
13, Rue François-Dussaud, 1227 Genève-Acacias
022 308 5 508, www.dragoncars.ch

90 ans

Modèle présenté: Impreza 1.6i AWD Swiss one MountainSport, man., 5 portes, catégorie de rendement énergétique D, CO₂ 144 g/km, consommation mixte 6,2 l/100 km, Fr. 24'000.- (prix comprend Fr. 100.- pour le Pack MountainSport). Moyenne de toutes les voitures neuves vendues en Suisse (toutes les marques): CO₂ 148 g/km.