

Faut-il garder sa voiture ou investir dans un modèle récent?

Dans son dernier livre, le Chaux-de-Fonnier Lucien Willemin dénonce le gaspillage automobile et recommande d'acheter d'occasion plutôt que neuf. Qu'en pense le président de la branche automobile neuchâteloise?

PAR SYLVIE.BALMER@ARCINFO.CH

A lors que la consommation d'énergie est devenue une préoccupation mondiale, «le gaspillage automobile fait, lui, l'objet d'une certaine opacité collective», constate le Chaux-de-Fonnier Lucien Willemin. Dans son livre «Halte au gaspillage automobile», publié en avril dernier, il rappelle que la production d'une voiture – et ses quelque 180 000 composants – est source de pollution. Et cela, de l'extraction des matériaux, comme l'aluminium, à la fabrication des composants électroniques, matières synthétiques, plastiques, etc.



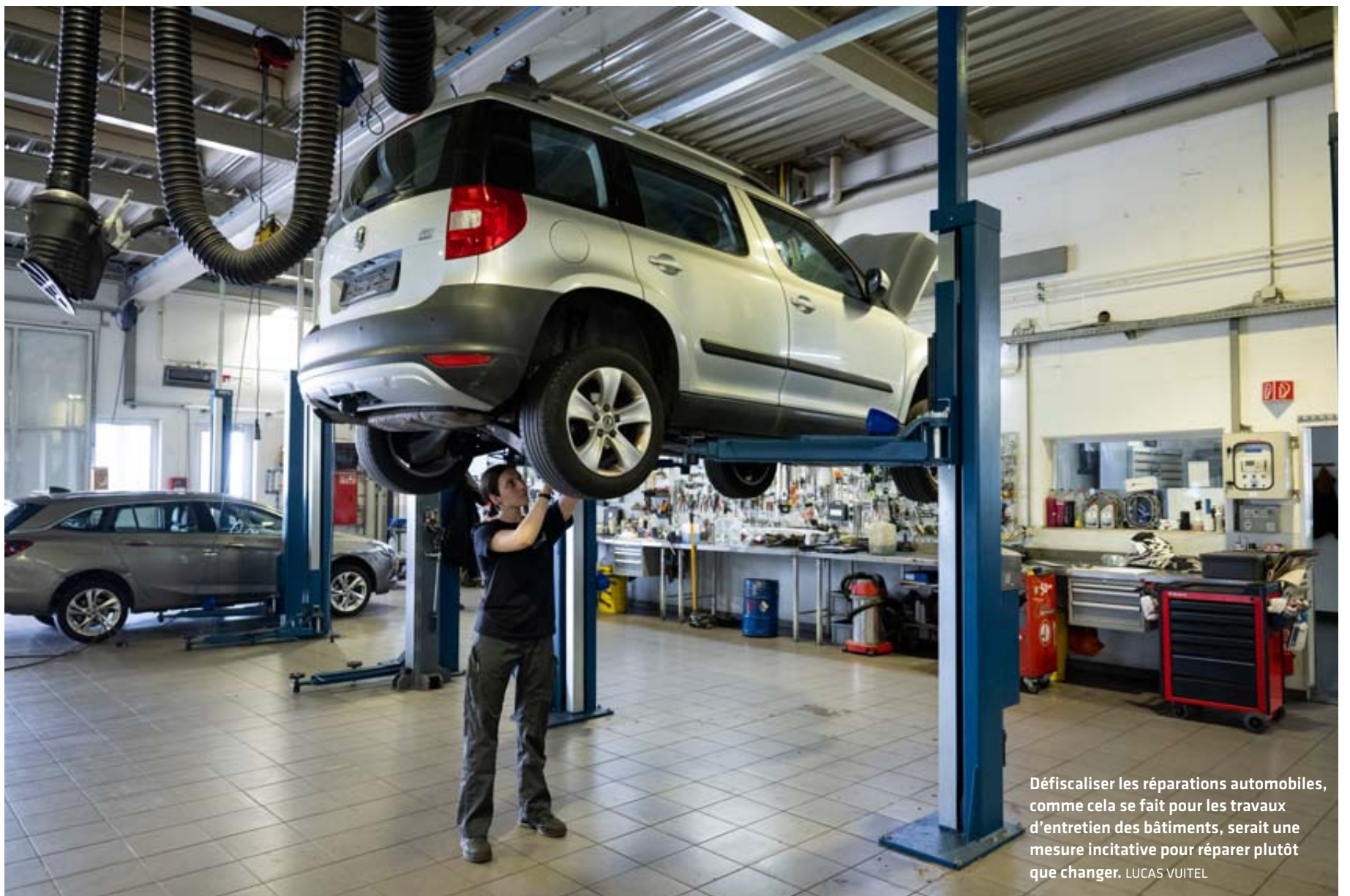
«La balle est dans le camp du gouvernement. Dans ce cas, c'est l'industrie qui répond aux injonctions de l'État. Pas l'inverse.»

GAËL LANTHEMANN
PRÉSIDENT DE LA SECTION NEUCHÂTELOISE
DE L'UNION PROFESSIONNELLE SUISSE
DE L'AUTOMOBILE (UPSAs)

«Un bolide, au vu du nombre phénoménal de pièces à réunir pour le constituer, a déjà parcouru des centaines de milliers de kilomètres avant même qu'on le fasse démarrer pour la première fois», écrit-il. D'où son appel aux instances gouvernementales pour un changement de cap, avec un credo: réparer plutôt que remplacer.

Réparer, c'est possible mais...

Mais le consommateur a-t-il autant de marge de manœuvre que lorsqu'il s'agit de s'habiller en seconde main? Nous avons demandé à Gaël Lanthemann, président de la section neuchâteloise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSAs), son avis sur la question. Doit-on garder sa vieille voiture plutôt que d'en acheter une neuve? «Ce point était à l'ordre du jour de la Journée



Défiscaliser les réparations automobiles, comme cela se fait pour les travaux d'entretien des bâtiments, serait une mesure incitative pour réparer plutôt que changer. LUCAS VUITEL

suisse des garagistes au début de cette année. Lorsque l'on voit le coût écologique de production, que ce soit d'un ordinateur ou d'une voiture, cela pose en effet question.»

Problèmes de livraison

En Suisse, avant la pandémie, sur près d'un million de transactions concernant les véhicules chaque année, un tiers concernait du neuf contre deux tiers d'occasion. «Cela montre que l'on répare plus que l'on achète», déduit-il. «Par ailleurs, le nombre de véhicules neufs mis en circulation est tombé d'environ 300 000 à 225 000 en 2022, en raison de problèmes à la livraison imputés à la crise sanitaire, puis à la guerre en Ukraine.» Réparer, c'est toujours possible. «Mais cela peut prendre du temps... Et de l'argent. Certain-

Certaines réparations coûtent cher, ce qui a pour conséquence d'expédier des voitures à l'étranger, où elles seront réparées par une main-d'œuvre meilleur marché ou remises en circulation là où la législation, notamment sur les normes écologiques, est moins drastique.

es réparations coûtent cher», déclare-t-il. Ce qui a pour conséquence d'expédier des voitures à l'étranger, où elles seront réparées par une main-d'œuvre meilleur marché ou remises en circulation là où la législation,

notamment sur les normes écologiques, est moins drastique. C'est le cas, par exemple, des véhicules diesel lorsque le filtre à particules n'est plus performant.

«Sur ce point, je suis d'accord avec Lucien Willemin, c'est regrettable. Mais c'est l'État qui détient les clefs. Il va de sa responsabilité de proposer des mesures incitatives», estime Gaël Lanthemann, en relevant qu'il y a des incitations pour acquérir une voiture neuve, mais aucune aide à la réparation. De plus, une prime à la réparation serait directement profitable à l'économie locale. Il existe bien des crédits à la réparation. «Mais les taux sont hauts et ils sont généralement moins connus ou moins proposés par les garages.» Gaël Lanthemann rejoint également Lucien Willemin sur le

fait que «l'État pourrait permettre de défiscaliser les réparations automobiles, comme cela se fait pour les travaux d'entretien des bâtiments».

Disparition des ferrailleurs

Côté pratique, on peut se heurter à des problèmes de livraison de pièces détachées, plus ou moins accentués selon les marques. Lucien Willemin recommande de créer des conditions pour généraliser la récupération des pièces avant la démolition des véhicules. Or, on constate que les ferrailleurs ont disparu... Avec l'électronique, il est plus difficile de mettre les mains dans son moteur. Et la diversité des marques et modèles a entraîné la multiplication des pièces. Fini de réparer soi-même, on doit passer chez le garagiste, et les coûts peuvent

pousser certains à préférer acheter neuf.

«Le frein fondamental en Suisse, c'est le coût de la main-d'œuvre», rappelle Gaël Lanthemann.

«Les consommateurs, comme les professionnels, sont captifs d'un système et de réalités économiques. La balle est dans le camp du gouvernement. Dans ce cas, c'est l'industrie qui répond aux injonctions de l'État. Pas l'inverse», souligne-t-il. Dans sa conclusion, l'auteur chaux-de-fonnier Lucien Willemin, rejoint par une dizaine de personnalités (écotoxicologue, sociologue, climatologue etc.) «remercie par avance les politiciennes et politiciens conscients, soucieux du bien public et de bonne volonté, qui permettront ce changement de cap en matière automobile.»