

# Quelles mesures prendre pour en finir avec le gaspillage automobile?

Faut-il proscrire l'exportation des véhicules d'occasion, défiscaliser les réparations automobiles, abolir les vignettes antipollution? L'Office fédéral de l'environnement répond.

Dans son livre «Halte au gaspillage automobile», l'auteur chaud-fonnier Lucien Willemin rappelle que la production d'une voiture, électrique ou pas, est source de pollution. Il invite donc le consommateur à «garder sa vieille voiture plutôt qu'en acheter une neuve pour moins polluer».

Nous avons demandé à l'Office fédéral de l'environnement (Ofev) de réagir à quelques-unes de ses propositions.

## 1. Abolir les primes à la casse et les vignettes automobiles obligatoires pour circuler dans certaines zones (Crit'Air en France ou Stick'Air à Genève).

D'un point de vue environnemental, une prime à la casse n'est pas avantageuse dans la grande majorité des cas, sauf peut-être pour les véhicules qui génèrent une très forte pollution durant leur phase d'utilisation et qui sont remplacés par des véhicules qui génèrent une pollution significativement moindre sur l'ensemble de leur cycle de vie.



97% des véhicules usagés sont traités et recyclés par des entreprises de broyage suisses. Ici, la zone industrielle de Champ-Colin, à Nyon, en 2014. CÉDRIC SANDOZ

Les vignettes Crit'air ou Stick'Air organisent la circulation différenciée lors des pics de pollution atmosphérique dans les agglomérations (ozone, etc.). Il s'agit là de réduire exceptionnellement et temporairement les émissions afin de protéger la santé des personnes.

La circulation différenciée peut s'accompagner de mesures complémentaires comme la gratuité des transports publics. Elle est supprimée lorsque les conditions météorologiques le permettent. Nous ne connaissons pas de données quantitatives qui démontrent que ce dispositif ponctuel influe sur le renouvellement du parc automobile dans les zones concernées.

## 2. Mettre en place une aide à la réparation automobile, voire défiscaliser le coût de celle-ci, comme cela se fait pour les travaux d'entretien des bâtiments.

Les investissements pour les travaux de rénovation et d'entretien énergétique des bâtiments sont en général très élevés et le retour sur investissement qui peut en découler s'inscrit sur le long terme, des décennies. Il n'y a pas assez de propriétaires qui améliorent leur bâtiment également d'un point de vue environnemental/énergétique lors de la rénovation. C'est donc en partie pour cela que des incitations fi-

nancières sont proposées dans ce domaine.

Dans le cadre de la réparation automobile, les investissements à consentir permettent un retour sur investissement plus rapide puisqu'il s'agit de réparer pour éviter de devoir racheter un autre véhicule immédiatement. La prise de décision quant à la réparation d'une automobile est donc plus simple et rentable et ne nécessite pas d'incitations particulières.

On constate que les produits coûteux sont souvent réparés et que ce sont surtout les produits très bon marché qui sont jetés alors qu'ils sont encore en état de marche (cf. étude ReUse, 2023).

Ce n'est donc pas pour les véhicules qu'un tel soutien aurait le plus grand impact environnemental. Il en va de même pour la suppression ou la réduction de la TVA, par exemple.

## 3. L'Etat doit offrir un soutien financier pour équiper les anciens véhicules thermiques avec des kits électriques.

Pour cela, il faudrait un écobilan pour chaque cas concret. Il est probable que l'avantage environnemental soit plus important lorsque les véhicules électriques sont réparés que lorsque les anciens véhicules à moteur à combustion sont transformés.

## 4. Créer des conditions pour généraliser la récupération des pièces avant la démolition des véhicules, afin de disposer d'un marché national de pièces détachées d'occasion.

Aujourd'hui déjà, des pièces réutilisables sont retirées des voitures avant leur mise à la casse, en plus des substances nocives. Si une réutilisation n'est pas possible, alors le recyclage des différents matériaux a tout son sens.

## 5. Autoriser l'octroi de leasing ou petits crédits uniquement pour les voitures qui ont au moins deux ans.

Pour l'instant, nous ne voyons pas comment la proposition d'interdire des leasings ou crédits pour l'acquisition de véhicules neufs peut amener des bénéfices tangibles pour l'environnement, étant donné que les voitures seront utilisées par d'autres personnes après la fin du leasing.

## 6. Proscrire les exportations de voitures usagées hors de nos frontières.

97% des véhicules usagés sont traités et recyclés par des entreprises de broyage suisses. Les trois pourcents restant sont exportés vers les pays limitrophes avec une autorisation de l'Ofev et y sont recyclés. Chaque année, environ 150 000 véhicules d'occasion sont exportés de Suisse vers l'étranger. Du point de vue de l'énergie et de l'environnement, il est généralement judicieux de prolonger au maximum la durée d'utilisation, que ce soit en Suisse ou à l'étranger.

«Halte au gaspillage automobile», par Lucien Willemin, Editions d'En Bas.

## «Fabriquer une voiture, c'est éradiquer la vie»

S'il rejoint Lucien Willemin sur certains points, Gaël Lanthemann n'est en revanche pas convaincu par sa proposition de ne pas activer de leasing sur les voitures de moins de deux ans.

«Si on ne vend plus de voitures neuves, comment prendre le virage de l'électrique?», demande-t-il. «Le véhicule électrique polluera moins sur l'entier de son cycle de vie, et ce d'autant plus que la possibilité de remplacement d'une batterie permettra d'augmenter la durée de détention moyenne d'un véhicule. Un moteur électrique ne subit que très peu d'usure. Par ailleurs, la voiture neuve se justifie également par l'augmentation du niveau de sécurité, participant à la baisse des accidents routiers.»

Si l'on suit les recommandations de l'Etat, investir dans une voiture électrique serait un geste écoresponsable. Mais Lucien Willemin estime que c'est sans compter l'extraction des matériaux nécessaires à leur construction, et leur démolition ensuite.

«Cette politique dope les achats de véhicules neufs et renforce le gaspillage», écrit-il. «Fabriquer une voiture, c'est éradiquer la vie à la surface de la terre.»

Et que deviennent les batteries? Leur coût,

entre 15 000 et 20 000 francs, n'incitera-t-il pas les propriétaires à acquérir un nouveau véhicule lorsqu'elles lâcheront?

«L'électrique, ça se répare», assure Gaël Lanthemann. «Notre but est d'investir dans la formation. Nous avons, aujourd'hui déjà, des formations d'experts en haute tension pour que l'on puisse ouvrir les batteries et remplacer les éléments défectueux», explique-t-il. «Et une batterie de véhicule peut ensuite avoir une deuxième vie. Elle peut, par exemple, servir de batterie tampon entre une installation photovoltaïque et l'automobile.»

## Le recyclage ne solutionne pas tout

Ce à quoi Lucien Willemin répond que le recyclage ne solutionne pas tout. «Lorsque l'on recycle, c'est trop tard. Les dégâts environnementaux ont déjà eu lieu lors de la fabrication.» Le président de l'UPSA rejoint toutefois Lucien Willemin lorsqu'il évoque un soutien financier de l'Etat pour équiper les anciens véhicules thermiques avec des kits électriques. «De fait, c'est une bonne idée, car c'est encore trop cher aujourd'hui. Actuellement, on ne le fait que sur des voitures d'exception.»



Avec l'électronique, il est plus difficile d'effectuer les réparations soi-même sans passer au garage. LUCAS VUITEL