



## LUC DEBRAINE

Les lecteurs de *Temps* connaissent bien Luc Debraine, le journaliste et l'amoureux de la photo, longtemps membre de la rédaction. Actuel directeur du Musée de l'appareil photographique de Vevey, il gère les archives de son père, le reporter-photographe Yves Debraine, et il est l'auteur de nombreux livres. Le dernier publié cette année: *Les Gardes-temps*, aux Éditions Noir sur Blanc.

Mais Luc Debraine est aussi un passionné du monde automobile. Très tôt, il fréquente les circuits de F1, et dès les années 1990, il écrit régulièrement, dans *Le Temps* et ailleurs, sur ses technologies, ses enjeux environnementaux, son design, les courses... Dès 2009, il écrit *Les Voitures électriques* (Éditions Favre), avant *Hypercars* (Éditions Favre, 2014). «Malgré sa bonne réception à l'époque, le livre *Les Voitures électriques* est arrivé trop tôt, reconnaît-il. Moralité: avoir raison avant tout le monde ne sert à rien, à part alimenter l'orgueil par injection directe. C'est la belle leçon du journalisme et de la photographie: il faut être au bon endroit au bon moment.»

## Gare aux garages...

A l'arrivée de l'automobile, au tournant des XIXe et XXe siècles, les maréchaux-ferriers ont disparu. Les garagistes subiront-ils le même sort, un véhicule électrique étant plus simple à entretenir que son équivalent à essence? **Bernard Thuner**, longtemps au volant des concessions Autobritt à Genève, relaie ici les questions, les doutes et les opinions de sa clientèle à l'heure de la transition vers le tout électrique. **Nicolas Leuba**, président de la section vaudoise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, se veut optimiste quant à l'avenir des garages et des garagistes. Car qui dit mobilité, même dans cinquante ans, dit mécanicien, mécanicien, informaticien, logisticien, fournisseur d'énergie... Enfin, auteur du récent essai *Halte au gaspillage automobile*, **Lucien Willemain** plaint les garagistes plombés par la masse de leurs véhicules neufs. Pour réduire la consommation d'énergie, nous augmentons la consommation de voitures. Alors que, pour lui, la solution tient bien davantage dans la conservation, le plus longtemps possible, de nos anciens véhicules. En route! =

Automobile, une passion dépassée?

Durant tout l'été, nos invités invitent les leurs.

# Ce que les acheteurs de voitures demandent à leurs garagistes

OPINION



**BERNARD THUNER**  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
D'AUTOBRIITT SA, CONCESSIONS  
AUTOMOBILES À GENÈVE

Voilà que *Le Temps* me demande d'évoquer les interrogations de notre clientèle, à l'heure des changements profonds qui touchent l'automobile en général, et les garages en particulier... Pas de surprise: le principal questionnement concerne l'électrification des véhicules. Doit-elle être totale ou partielle, en d'autres termes 100% électrique ou hybride rechargeable? Les opinions de nos clients sont partagées, parfois bien arrêtées.

C'est compréhensible. L'électrification croissante de nos modèles modifie les relations avec nos clients. Les constructeurs tirent parti des changements technologiques actuels pour changer leurs systèmes de vente et de distribution. Ils encouragent les commandes directes sur internet, ce qui a bien sûr une influence positive sur leurs marges. Comme le client passe lui-même la commande, le travail de l'agent dans une concession est moins important, ainsi que sa rétribution.

Mais c'est ici que commence notre propre travail d'information. Nous accompagnons nos clients même s'ils décident de passer commande de leur véhicule sur internet. C'est une évidence: nous pouvons répondre à leurs nombreuses demandes parce que nous sommes toujours là! Si un jour ce ne devait plus être le cas, nous ressemblerions alors à ces compagnies d'aviation inatteignables, où plus personne ne répond au téléphone.

Les principales préoccupations concernent l'autonomie et la recharge des batteries. A mes yeux, le système qui se met en place n'est pas optimal. On fait croire aux gens qu'ils pourront facilement disposer de bornes à domicile, plutôt que de devoir se rendre dans des stations de recharge. La vérité est que nous n'avons pas été très bons, nous les professionnels de l'automobile, à commencer par les constructeurs. A l'exception de Tesla, qui a rapidement mis en place sa propre

structure, longtemps gratuite, les marques ont commencé à fabriquer des voitures électriques sans trop se préoccuper de l'enjeu de la recharge. Nous avons été contraints d'apprendre en même temps que nos clients.

Si les constructeurs nous ont parfois un peu forcé la main pour travailler avec tel ou tel réseau électrique, nous commençons à avoir un choix assez large de fournisseurs de bornes. Notre expérience des autonomies réelles, des durées de recharge, des standards de prises, ainsi que des possibilités d'installation à domicile est aussi meilleure.

Mais les bornes à domicile ne concernent que les propriétaires de logements. Si vous êtes locataire, les démarches sont plus compliquées, elles passent par des discussions avec le bailleur ou la copropriété. Les obstacles sont alors nombreux. Si l'on veut que les véhicules électriques se généralisent, il faudra prendre en compte que leurs futurs possesseurs, dans leur majorité, ne pourront pas les recharger chez eux. Et à chacun son métier. Il n'est pas de notre compétence d'aller installer des bornes de recharge chez nos clients. Le métier d'électricien nécessite tout un savoir-faire, et une maîtrise fédérale.

Aujourd'hui, nous rêvons un peu, avec cette promesse d'arriver le soir chez nous, de brancher notre voiture sur le réseau, puis de repartir le matin avec des batteries pleines. Nous rêvons aussi d'arriver dans une station de recharge rapide et d'en repartir après quelques minutes. La réalité est que les superchargeurs sont encore rares et que toutes les voitures électriques ne les acceptent pas. De plus, ces infrastructures nécessitent de lourds investissements. En d'autres termes, si vous êtes propriétaire ou si vous bénéficiez d'une structure de recharge sur votre lieu de travail, vous n'aurez pas de problèmes, ces installations fonctionnent aujourd'hui très bien. Si vous n'êtes pas dans cette situation, la situation sera bien plus compliquée. Voilà ce que nous devons expliquer à notre clientèle, en toute transparence, même si elle doit ensuite renoncer à l'achat d'une voiture 100% électrique. Cela arrive encore souvent.

Cette prudence explique le succès des véhicules hybrides rechargeables, une technologie qui a beaucoup évolué. Des modèles proposent désormais une autonomie d'une centaine de kilomètres en mode tout électrique, alors que la



Station de recharge super rapide avec capteurs solaires dans une aire de repos près de Lenzburg, sur l'A1. La station peut recharger jusqu'à quatre véhicules en même temps, et fournit en quinze minutes de quoi rouler jusqu'à 300 kilomètres. (25 JANVIER 2022/GAËTAN BALLY/KEYSTONE)

**Nous rêvons d'arriver dans une station de recharge rapide et d'en repartir en quelques minutes. La réalité est que les superchargeurs sont encore rares**

norme était plutôt d'une trentaine de kilomètres dans un passé encore récent. Cela sécurise les automobilistes, qui ne sont plus obligés de se lancer dans l'aventure stressante de la recherche de bornes locales et de leur batteries arrivent en bout de charge.

Nous en débattons avec nos clients: la solution du véhicule hybride rechargeable est parfois sujette à caution. Les constructeurs vantent un fonctionnement optimal avec des consommations très basses. Mais si l'on ne recharge pas ou trop peu souvent sa voiture, il faut admettre que le calcul final sera mauvais. Il importe donc de brancher régulièrement sa voiture pour en tirer le meilleur parti. Compte tenu de la taille relativement petite des batteries, le temps de recharge est court. Il est aussi possible d'avoir recours à des prises électriques conventionnelles. Quoiqu'il en soit, une chose est certaine: les acquéreurs de véhicules hybrides aujourd'hui seront les acquéreurs de véhicules 100% électriques demain.

Nos clients, en particulier ceux qui sont contre la motorisation électrique, nous posent souvent la ques-

tion de l'hydrogène. Je leur réponds que l'électricité a l'avantage d'être une solution déjà disponible. Les constructeurs ont et vont encore investir des sommes faramineuses dans son introduction massive. Ils ont poussé les instances politiques à statuer en sa faveur, ce qui leur a permis d'avoir une feuille de route très claire. Seuls quelques franchiseurs minoritaires font le pari de l'hydrogène. On en revient toujours aux questions de l'offre et de la demande, de la volonté politique et des infrastructures de distribution de ce carburant.

On ne nous pose jamais, ou très peu, la question de la nécessité de nouvelles spécialisations dans nos garages. Le travail sur un véhicule électrique est pourtant si différent de celui que nous avons longtemps connu! Les spécificités techniques, les cycles de vie des composants, les outils, l'entretien, les normes

de sécurité de ces voitures constituent un autre monde. L'enjeu est primordial pour nous, surtout pour la douzaine d'apprentis que nous formons chaque année. Les garages suisses vont compter toujours plus d'électromécaniciens ou de mécaniciens. Pour nos collaborateurs, cela fait beaucoup de savoirs à acquérir.

Les changements à l'œuvre sont très concrets. Nous représentons des marques comme Jaguar, laquelle a une histoire ancienne et prestigieuse. Or ce constructeur ne développera bientôt plus aucun modèle thermique. Presque toutes les marques automobiles ont abandonné les moteurs V12. Ce sera bientôt le cas des V8. Si un client désire un Range Rover sportif, il est désormais évident qu'il optera pour un modèle hybride. La version thermique n'est d'ailleurs quasiment plus à notre catalogue.

Nous proposons certes encore quelques modèles d'exception à la technologie traditionnelle. Mais pour combien de temps? Les normes d'homologation sont de plus en plus strictes, les charges fiscales de plus en plus lourdes. Il faut l'avouer: ce monde-là vit ses dernières heures. Cela me rappelle l'arrivée du pot catalytique en 1987, je l'ai vécue. Juste avant l'introduction de ce dispositif antipollution obligatoire, des clients se sont précipités dans les concessions pour acheter les derniers modèles sans catalyseur, tant ils se méfiaient de cette nouveauté. Pour eux, c'était une aberration réglementaire en provenance des États-Unis. Aujourd'hui, lorsqu'on découvre qu'une voiture ancienne n'est pas dotée de pot catalytique, on ouvre des yeux ronds...

Notre clientèle est aussi toujours plus attentive au marché de l'occasion, pour plusieurs raisons. Le prix des voitures neuves a pris l'ascenseur à cause des nouvelles technologies, des normes européennes en matière d'émissions, de l'exigence de traçabilité ou des équipements de sécurité. Conséquence: le nombre d'acheteurs de véhicules neufs tend à baisser, comme la production des constructeurs, en tout cas en Europe. Cela dynamise encore davantage le marché de la voiture d'occasion. Son volume annuel en Suisse (environ 700 000 ventes) est déjà plus de deux fois supérieur à celui de la voiture neuve (environ 300 000). Un facteur d'accélération de ce marché a été la pandémie de covid, marquée par des ruptures dans la disponibilité des véhicules neufs. Comme ces derniers devenaient rares, les offres commerciales, naguère très attractives en raison d'une suroffre, ont diminué, voire disparu. Du coup, le marché de l'occasion a pris de la valeur. Il s'est désormais un peu tassé.

Cette réalité nous encourage à adapter notre structure, sur le processus de suivi du véhicule d'occasion de son entrée à sa sortie de nos concessions. Nous mettons en place une équipe dédiée, ce qui n'était pas le cas auparavant. Cette tendance est même en train de s'industrialiser chez les gros distributeurs. En France par exemple, le groupe suisse Emil Frey a créé des usines de reconditionnement de véhicules d'occasion. Toutes les reprises sont dirigées vers ces structures, dotées de compétences ultra-spécialisées. Là aussi, un nouveau monde se dessine. =

Il reste qu'avec l'électrification et la digitalisation des véhicules, nous estimons que nous nous dirigeons sur un monopole des grands constructeurs, à l'image de ce qui s'est déjà passé avec les GAFA au niveau de l'informatique et des télécommunications. Les consommateurs, les garagistes et entrepreneurs en matière de mobilité deviennent captifs d'un environnement dont il sera difficile de sortir. Cela nuit à la liberté de choix, économique et individuelle et doit être combattu.

C'est en étant nombreux et en osant faire ce que nos prédecesseurs n'avaient pas tenté que notre union a pu réaliser des avancées techniques, économiques politiques et sociales. De la même manière, nous affronterons les défis des prochaines années avec cette certitude: les métiers de l'automobile ont de l'avenir! =

# Pour le climat, nous gaspillons des voitures

OPINION



**LUCIEN WILLEMMAIN**  
CONFÉRENCIER, AUTEUR  
DE «HALTE AU GASPILLAGE AUTOMOBILE»  
(ÉDITIONS D'EN BAS, 2023)

Changer de voiture pour une neuve, c'est le réflexe collectivement cultivé pour améliorer la situation climatique. Si bien que lorsque nous changeons de véhicule pour un neuf, nous avons l'impression de participer à la protection du climat et de l'environnement. Et pourtant!

Focalisés sur le changement climatique, nous sommes incités à changer régulièrement de voiture afin d'économiser de l'énergie et réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Ainsi pour diminuer notre consommation d'énergie, nous augmentons notre consommation de véhicules. Résultat: nous gaspillons! Or le gaspillage n'est bon ni pour le climat, ni pour l'environnement, ni pour la biodiversité. Cette politique poussant au gaspillage automobile est réduite et fâcheuse pour nos vies.

En effet, à chaque fois que nous fabriquons une voiture, non seulement nous consommons de grandes quantités d'énergie grise (rejets CO<sub>2</sub>) et affaiblissons les ressources naturelles, mais nous rejetons des substances chimiques dans l'air, l'eau et les sols. Soit des substances toxiques qui tuent la vie!

Alors garder sa «vieille» voiture ou acheter une neuve? Un dilemme, que cette question!

Mais... à vrai dire, pas si on la regarde sous l'angle de la pollution chimique et de la vie. Car sous cet angle, cela devient clair: Plus nous fabriquons de voitures, plus nous rejetons des substances toxiques dans notre environnement et plus nous effaçons la vie à la surface de la planète. Un empioisonnement et une perte en biodiversité inculcables par nos écoblans et irrémédiables, mais surtout qui ne sont pas compensables par l'utilisation de l'objet roulant.

Contrairement au CO<sub>2</sub>, la pollution chimique n'est pas compensable. Les dégâts causés par les produits toxiques envoyés lors de la fabrication dans l'air, l'eau et les sols sont irréversibles. Donc j'ai beau parcourir des millions de kilomètres avec la même voiture, je n'arriverai jamais à revenir en arrière. Idem pour la perte en biodiversité. Ainsi, à chaque fois que je décide de me séparer de mon ancien véhicule pour en acheter un neuf, j'acte un empioisonnement supplémentaire du vivant et j'amplifie la décroissance de la vie sur la Terre.

Dès lors, garder sa «vieille» voiture est plus écologique que la changer pour une neuve.

De plus, il y a aussi le problème lié à l'exportation.

Or, les exportations sont en constante augmentation. De 118 000 voitures en 2015, elles sont passées à 163 000 en 2021 (+38%), à la conquête d'autres horizons. Pour la plupart, c'est sur le continent africain qu'elles continuent à rouler, de pays exemptés de contrôles périodiques. Là-bas, nos véhicules se voient dénués de leurs systèmes électroniques malgré cette mutilation à faire démarrer les moteurs qui laissent échapper une fumée noir corbeau.

Ainsi lorsque je choisis de me séparer de ma «vieille» voiture pour une neuve, je stimule les exportations et je contribue à l'asphyxie des populations récupérant le vieux modèle à l'autre bout de la planète. Au final, envoyer nos anciens véhicules finir leur vie et polluer sous d'autres cieux moins organisés aggrave

la situation écologique globale et affermit la crise climatique. Ce simple fait devrait nous sauter aux yeux!

La solution n'est pas de continuer à gaspiller et de recycler ce gaspillage. Dans un univers intelligent, il ne peut y avoir de gaspillage. Et dans la situation que nous connaissons, l'intelligence réside dans le fait de réduire la quantité. Dès lors, la responsabilité première des politiques est de légiférer pour éviter le gaspillage. Pour le secteur automobile, cela veut dire inverser la tendance actuelle, soit encourager la population à utiliser son véhicule le plus longtemps possible et favoriser l'achat de voitures d'occasion plutôt que de neuves. Mais les écoblans nous disent le contraire.

L'interprétation de nos écoblans nous pousse à acheter du neuf et à jeter du «vieux» en état de marche, ce qui stimule la surconsommation. Mais nos écoblans peuvent-ils être aussi fiables que nous le souhaiterions? Et ce, d'autant plus pour un objet aussi complexe que la voiture constituée de 180 000 composants en moyenne. Tiennent-ils compte de la pollution engendrée par la fabrication du surplus de véhicules qu'ils génèrent ou surplussant sur les parcs d'occasion? Sont-ils capables de calculer la valeur des vies perdues par le développement des substances toxiques dans l'environnement? Peuvent-ils vraiment englober suffisamment de paramètres pour nous indiquer la voie à suivre, soit garder ou changer pour du neuf?

Vu la situation globale à laquelle nous avons à faire face, ces questions sont primordiales et l'honnêteté intellectuelle pour y répondre est essentielle.

Sur le plan économique, les garagistes subissent également cette politique. Car ce sont eux qui doivent financer le surplus de véhicules et cela pese sur le fonctionnement économique de leurs entreprises. Pécuniairement, ce sont en effet des milliards immobilisés qui reposent sur les parkings de ces PME et qui, de surcroît, perdent chaque jour de la valeur.

**Garder sa «vieille» voiture est plus écologique qu'en changer pour une neuve**

Facteur aggravant, on ne sait pas combien de voitures compte la Suisse! Les 4,7 millions de voitures ornant les statistiques officielles ne comprennent que les véhicules immatriculés, les non immatriculés disparaissent des relevés. Si bien que chaque année, quelque 60 000 voitures disparaissent des écrans radars. Nos instances sont, à ce jour, incapables de savoir où elles finissent. Comment légiférer correctement avec des statistiques aussi incomplètes?

Pour gérer un élément aussi fondamental de la politique environnementale du pays et assurer un développement économique sain de ce segment économique d'importance, il s'agit de corriger cette carence afin de jouir d'un état des lieux réel du parc automobile national.

À noter que cette correction est l'une des dix propositions politiques faites dans le petit livre *Halte*, soutenu par la signature de plus de 200 garagistes. Une motion parlementaire allant dans ce sens a d'ailleurs été déposée en juin dernier par le conseiller aux États PLR Philippe Bauer. =

Lucien Willemain est le fondateur de La chaussure rouge, un réseau social rassemblant les personnes qui ont décidé de changer quelque chose dans leur quotidien pour améliorer la situation du vivant.

# Une vision du futur des garages automobiles

OPINION



**NICOLAS LEUBA**  
PRÉSIDENT DE L'UNION PROFESSIONNELLE  
SUISSE DE L'AUTOMOBILE, SECTION VAUD  
(UPSA-VAUD)

Malgré l'interdiction de la vente de véhicules thermiques dès 2035, le futur s'annonce passionnant. Il ne faut pas avoir de craintes pour nos métiers mais se réjouir des occasions qui vont surgir, quelle que soit la technologie. À chaque avancée, à chaque innovation, nous nous sommes montrés à la hauteur de la technique et avons relevé de nouveaux défis, en particulier celui de la formation professionnelle.

Si un exercice de pure prospective devait nous projeter

à plus de cinquante ans dans le futur, nous devrions imaginer une société où la voiture n'existerait plus, où la mobilité serait remplacée par la téléportation, et le transport de marchandises par la génération instantanée de biens (alimentaires et non alimentaires) via l'équivalent d'une imprimante 3D. Mais même dans ce cas de figure, il faudrait un mécanicien, un informaticien, un logisticien et un fournisseur d'énergie pour faire fonctionner, entretenir et réparer ces merveilles...

Dans un exercice d'anticipation, si l'on veut parler de l'avenir des garagistes, il faut admettre le postulat que des véhicules circuleront toujours dans cinquante ans. Et ce sera le cas. En effet, le renouvellement du parc automobile ne pourra pas s'effectuer en dix ou vingt ans. La Suisse compte plus de 6 millions de véhicules en circulation

et environ 400 000 nouveaux véhicules arrivent sur le marché chaque année dont, pour le moment, seuls 18% sont des véhicules totalement électriques. Ainsi, même en tablant sur 30% de véhicules électriques par an, il faudra un demi-siècle pour que le parc suisse soit entièrement renouvelé. Si on compare un véhicule d'aujourd'hui à un d'il y a cinquante ans, on se rend compte que les évolutions technologiques ne manquent pas. Il devrait en être de même pour les places de travail pour les prochaines 50 années!

Notre union professionnelle défend tous les types de motorisation permettant une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et s'oppose à toute forme de ségrégation basée sur ce critère. Nous ne serons pas favorables au 100% électrique tant que l'approvisionnement électrique et énergétique ne sera pas assuré

de façon durable et autonome en Suisse: il ne faudrait quand même pas brûler du pétrole, du charbon et du gaz pour garantir l'approvisionnement d'un parc 100% électrique!

Nous sommes, par nature, favorables à la réparation, à la prolongation de la vie des véhicules, au *retrofitting*, c'est-à-dire la mise en conformité des véhicules d'occasion en matière de sécurité, leur adaptation à des motorisations non polluantes telles que carburants synthétiques, hybridation ou électrification.

Nous soutenons le principe de la motorisation la mieux adaptée à l'usage prévu du véhicule: électricité pour la mobilité urbaine, les petites voitures; hydrogène pour les transports de marchandises et la logistique; hybride pour les transports publics en fonction des zones à desservir.

**Même en tablant sur 30% de véhicules électriques par an, il faudra un demi-siècle pour que le parc suisse soit entièrement renouvelé**