

RECENSEMENT

Combien de voitures compte la Suisse?

La question reste sans réponse

La statistique de 4,7 millions inclut uniquement les véhicules immatriculés. Il faut y ajouter la masse d'automobiles d'occasion en attente d'être revendues, demande une motion.

Combien de voitures compte la Suisse? Étonnamment, la réponse à cette question n'existe pas. La statistique officielle détermine certes que 4,7 millions de véhicules de tourisme y sont immatriculés. Mais ce chiffre ne dit rien du parc de voitures d'occasion, en attente d'être revendues. Si l'auto est destinée à l'exportation ou si elle est démembrée pour une exploitation en pièces détachées, on perd sa trace. Cette absence de statistique est-elle pénalisante? Assez pour qu'un sénateur PLR ait déposé une motion, qui sera débattue dans quelques jours.

«Même si le domaine automobile constitue un pan important de notre économie qui est directement concerné par la politique environnementale, il n'est actuellement pas possible de connaître le nombre exact de véhicules que compte le parc automobile suisse», regrette le texte rédigé par le Neuchâtelois Philippe Bauer, qui a quitté le parlement suite aux élections d'octobre dernier. Selon lui, déterminer le nombre total de voitures aura deux vertus principales. La première vise à lutter contre le gaspillage: «L'expérience de certains professionnels de l'automobile tend à démontrer qu'une partie des véhicules détruits le sont trop tôt. Cela semble indiquer que, d'une part,

il y aurait trop de voitures en Suisse par rapport aux besoins du marché, ce qui oblige à faire de la place, et que, d'autre part, nous gaspillons une quantité non négligeable d'énergie grise et de ressources naturelles et cela même si ces véhicules passent par la case recyclage.»

La seconde est une considération de politique économique. Philippe Bauer rappelle que ce sont les garages qui absorbent ce marché des occasions. Ce «capital immobilisé» coûte cher et perd chaque jour de la valeur. «Ces liquidités stagnantes vident dès lors ces PME d'une partie de la substance indispensable au bon développement de l'entreprise. Ainsi plus le parc de véhicules d'occasions



«Plus de 200 garagistes ont signé une interpellation fédérale pour que les véhicules non immatriculés soient officiellement comptabilisés», selon Lucien Willemin, auteur d'un livre sur le gaspillage automobile.

ARCHIVES KEY



Nous sommes invités à délaissier les véhicules existants pour du neuf. Résultat, nous gaspillons des voitures au nom du climat, c'est un paradoxe.»

augmente, plus les charges relatives y deviennent pesantes pour la santé économique du secteur», conclut-il.

Sénateur ventriloque

À vrai dire, le sénateur se faisait ventriloque avec cette motion. C'est une pétition de garagistes ainsi que la rencontre d'un confédencier invité par son parti cantonal qui l'amèneront à la rédiger. Lucien Willemin y présentait une partie des thèses qu'il développera plus tard dans *Halte au gaspillage automobile*, son quatrième livre.

«Nous sommes invités à délaissier les véhicules existants pour du neuf. Résultat, nous gaspillons des voitures au nom du climat, c'est un para-

doxe.» Dans son ouvrage de vulgarisation, rapide et nerveux, Lucien Willemin s'étonne en effet de dispositions comme celle adoptée par le canton de Genève en 2020: en cas de pic de pollution, la circulation est restreinte par le moyen de vignettes, attribuées selon des critères d'émissions de gaz à effet de serre. L'exemption de taxe sur les voitures électriques pratiquée par plusieurs cantons le crispe également. «Ce type de mesures peut me rassurer en tant que citoyen suisse, dit l'auteur. Mais en tant que citoyen du monde cela m'insécurise, car nos voitures d'occasion partent rouler dans des pays moins développés où elles pollueront plus qu'ici. Exporter nos véhicules usagés aggrave la situation globale et ce simple fait devrait nous sauter aux yeux.»

Pour «ne pas naviguer à vue», il préconise donc la création d'une statistique complète, qui fera apparaître une réalité méconnue. «Les garagistes souffrent de cette situation», reprend-il. «Ce sont eux qui doivent financer le surplus de voitures. Plus de 200 garagistes ont signé une interpellation fédérale pour que les véhi-

cules non immatriculés soient officiellement comptabilisés.»

Garagistes divisés

À la Commission des transports du Conseil des États, le texte a recueilli de justesse une majorité. Cela annonce des débats serrés demain, date prévue de son passage en séance plénière. Les associations professionnelles actives dans la mobilité sont en effet hésitantes. Le TCS n'a pas pris position sur cette motion. Plus révélateur, l'Union suisse des professionnels de l'automobile (UPSA), la fédération des garagistes, est divisée. La position officielle de la centrale nationale est le rejet: le texte «est fondamentalement dans l'intérêt de nos membres, car plus les véhicules roulent longtemps, plus il y a de travail dans l'atelier», nous ont-ils fait savoir. «Il ne s'agit toutefois que de théorie, car aucun contrôle ne peut être effectué dans le trafic transfrontalier.» L'UPSA Vaud, elle, apporte «un soutien complet» à la motion, convaincue qu'«un équilibre doit être trouvé entre le remplacement frénétique des véhicules, poussé par l'obsolescence programmée et les

constructeurs, et une utilisation raisonnable des véhicules dans la durée». En coulisses, les tractations sont intenses.

Dans son courrier de soutien, la même branche vaudoise se dit «par nature favorable à la réparation, à la prolongation de vie des véhicules, au *retro-fitting*». La journée du 6 mars devrait donc ravir les garagistes vaudois: après avoir tranché sur la motion Bauer, les sénateurs traiteront de celle de Bruno Storni. Le sénateur socialiste tessinois veut encourager le *retro-fitting*, soit la possibilité de remplacer le moteur thermique d'une voiture par un moteur électrique. Les deux textes sont assurés d'un soutien à gauche, tant ils vont dans le sens d'une économie circulaire que le Conseil fédéral veut développer, rappelle Delphine Klopfenstein Broggin. La Verte genevoise, membre de la Commission des transports du Conseil national, souligne que, de son point de vue, il faut d'ailleurs «réduire le parc automobile avant de l'électrifier». De quoi occuper les garagistes suisses pendant de longues années.

DAVID HAEERLI, *Le Temps*

Dans les voitures, un siège enfant sur deux est mal utilisé

CIRCULATION Une étude menée par le TCS en collaboration avec le Bureau de prévention des accidents (BPA) révèle que plus de la moitié des sièges enfants sur les routes suisses ne sont pas correctement utilisés, en particulier pour les enfants de plus de 7 ans. Dans près d'un cas sur trois, les auteurs de l'enquête ont qualifié l'erreur d'utilisation de «grave».

Les erreurs les plus courantes concernent le réglage de la ceinture. Le TCS souligne que les sièges adaptés aux enfants mesurant plus d'un mètre sont souvent utilisés trop tôt. En conséquence, la ceinture est située trop haut et trop proche du cou, ce qui peut causer des blessures graves en cas d'accidents.

Selon l'enquête du TCS, qui a examiné plus de 670 véhicules, 64% des enfants entre 7 et 12 ans étaient ainsi mal attachés dans leur siège.

Coques pour bébé

Un autre problème récurrent est celui du montage des coques pour bébés, qui s'installent dans le sens inverse de la marche du véhicule. Pour fixer correctement ce type d'accessoires, la partie ventrale de la ceinture doit passer par-dessus les jambes de l'enfant alors que l'autre partie, qui passe normalement sur le thorax du passager, sécurise l'arrière de la coque, à savoir la partie qui soutient la tête et le haut du corps du bébé.

Si l'on inverse ces deux éléments, le siège ne sera pas maintenu en place en cas de freinage et risque d'être projeté dans l'habitacle, avec une sérieuse mise en danger de l'enfant.

Conseils d'experts

Pour éviter ce genre d'erreurs, le TCS rappelle de toujours bien lire les instructions de montage. Il recommande de s'adresser à des magasins spécialisés lors de l'achat d'un siège, afin d'avoir tous les bons conseils pour choisir un modèle adapté à son véhicule et à l'enfant.

Légalement, l'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfants (DRE) est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans ou mesurant moins de 1,50 mètre.

Systèmes préconfigurés plus fiables

Le TCS note que les systèmes d'attache standardisés Isofix affichent un taux d'erreur nettement plus bas que les autres DRE. La grande majorité des voitures examinées étaient compatibles avec ce type de système, qui se compose de crochets intégrés aux sièges et à la carrosserie ou au châssis du véhicule permettant de fixer le DRE plus facilement et de manière plus stable.

Les sièges compatibles avec ce système sont donc préconfigurés pour le véhicule, ce qui réduit le risque de fausses manipulations ou d'erreur de montage, sans toutefois les éliminer complètement.

ATS

