

Les incitations fiscales «poussent au gaspillage automobile»

DURABILITÉ. Selon le conférencier neuchâtelois Lucien Willemin, faire durer une voiture peut s'avérer plus écologique que de la remplacer par une neuve émettant moins de gaz à effet de serre.

Jérôme Ducret

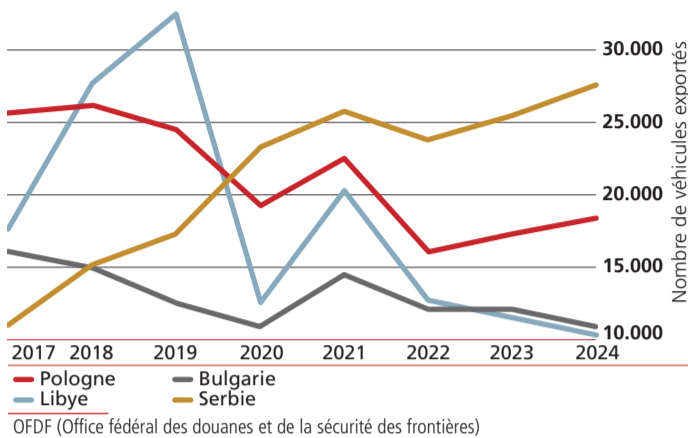
Vaut-il mieux, d'un point de vue écologique, acheter une voiture neuve émettant moins de gaz à effet de serre, ou garder le plus longtemps possible son véhicule plus ancien? Cette question était le thème central de la conférence donnée en février dernier à Yverdon-les-Bains par le Chaux-de-Fonnier Lucien Willemin, auteur de plusieurs livres sur l'écologie et l'énergie dite grise, invité par la section vaudoise de l'Union suisse des professionnels de l'automobile (UPSA). «Les politiques actuelles poussent au gaspillage automobile», lance l'ancien banquier, ex-directeur des achats dans une entreprise horlogère et ex-promoteur immobilier devenu conférencier, auteur-essayiste et partisan d'une réflexion de fond sur l'écologie et l'économie.

«Focalisés sur le changement climatique, nos gouvernements nous incitent à changer régulièrement de voiture afin d'économiser de l'énergie et ainsi réduire les émissions de CO₂», continue-t-il. Or, selon lui, cette politique est «réductrice, car c'est oublier que la fabrication d'une voiture rejette des substances toxiques dans l'eau, l'air et les sols, et que cette pollution, contrairement au CO₂, ne peut pas être compensée à l'utilisation».

A l'étranger plutôt qu'à la casse

Il explique aussi que 50% des voitures remplacées par des véhicules neufs ou d'occasion sont exportées. «Pour la plupart, c'est sur le continent africain qu'elles continuent de rouler. Là-bas, les véhicules sont dépouillés de leurs systèmes électroniques. Les mécaniciens

ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS DEPUIS LA SUISSE



locaux parviennent malgré cela à faire démarrer les moteurs, qui laissent échapper une fumée noire corbeau.» Selon les douanes suisses, 150.000 véhicules par année en moyenne ont échappé au recyclage et sont partis à l'étranger entre 2017 et 2024, même si ce chiffre a tendance ces deux dernières années à se situer plus près des 140.000. Les trois premiers débouchés de ces exportations sont depuis 2017 la Serbie, la Pologne et la Libye (*lire ci-contre*). «C'est en tout cas une perte sèche en matières premières pour la Suisse, déplore Lucien Willemin. Utiliser et recycler ces véhicules ici aurait pour effet de soutenir l'économie locale et de dynamiser la mise en place d'une économie circulaire.»

Il pointe du doigt notamment l'absence de données. «On ne sait pas combien de véhicules automobiles se trouvent en Suisse. On entend le chiffre de 4,7 millions, mais cela ne prend en compte que ceux qui sont immatriculés.» Il présente le problème par un autre bout: sur les 300.000 unités importées en moyenne chaque année depuis 2017, en enlevant

celle qui partent à l'exportation et les quelque 60.000 qui finissent à la casse et au recyclage, il reste un «surplus» annuel de quelque 90.000 autos, qui viennent grossir le parc suisse, sans que l'on sache précisément combien d'entre elles ne sont pas en circulation. Lucien Willemin demande dès lors comment l'on peut légiférer sur ce sujet, sans données complètes. Il est à l'origine, avec l'ancien conseiller aux Etats neuchâtelois Philippe Bauer, d'une motion demandant que la Suisse recense les voitures non immatriculées. Cette dernière a passé de justesse à la commission des transports de la Chambre haute, avant d'être rejetée au plénum en fin d'année dernière, à une voix près. Parmi les oppositions, Lucien Willemin relève un peu étonné celle d'une sénatrice des Verts, Maya Graf, alors que plusieurs élus de droite ont soutenu la proposition. La motion

devrait être débattue en juin au Conseil national.

Les émissions plutôt que le poids ou la cylindrée

Lors de l'élaboration d'un nouveau système de taxation automobile dans le canton de Neuchâtel, en 2014, Lucien Willemin avait déjà contribué à faire introduire en dernière minute et grâce à un travail de lobbying un critère utilisant l'année de mise en service pour tenir compte de l'«énergie grise» résultant de la construction. Un rabais de 15 francs était accordé par année d'utilisation. «On encourage ainsi dans une certaine mesure les automobilistes à ne pas changer de voiture trop tôt», commente le conférencier. Cependant, le nouveau calcul introduisait également les émissions de CO₂, qui remplaçaient le poids et la cylindrée ayant cours dans la version précédente.

Neuchâtel est le seul canton à avoir introduit un critère favorable aux véhicules plus âgés. Sans pouvoir certifier un rapport de cause à effet, les chiffres du Service cantonal des automobiles et de la navigation (Scan) montrent qu'entre 2014 et 2024, l'âge moyen des voitures de tourisme est passé de 7,64 à 9,84 ans.

Trois autres cantons romands, interrogés par *L'Agefi*, signalent cependant une hausse similaire de ce même indicateur, alors que l'âge des véhicules est chez eux un critère de renchérissement de la taxe.

En Valais, on est ainsi passé de 9,4 ans, en 2018, à 11 ans l'année dernière, tandis que Vaud a connu entre 2017 et 2023 une augmentation de 8,31 à 9,48 ans. Pour Genève, cet âge, qui était de 7,5 ans en 2017, est monté à 10 ans en 2023.

«On peut émettre l'hypothèse que cela est dû à l'effet conjugué de la pandémie de Covid-19, qui a conduit à des problèmes de livraison des véhicules, et de la guerre en Ukraine, qui a provoqué une baisse de la consommation», analyse Lionel Zimmer, an-

ancien responsable de la communication de Honda Suisse. Selon l'ancien responsable, la durée de vie des véhicules automobiles a progressé depuis 2019 (avant la pandémie) et atteint à présent une vingtaine d'années en Suisse. Lucien Willemin y voit aussi une prise de conscience de la part des consommateurs et de certains concessionnaires. Et de citer un panneau publicitaire récemment affiché par un garage de son canton, pour promouvoir les voitures d'occasion, mettant en avant l'argument antigaspillage. ■

Où partent les voitures suisses jugées obsolètes ?

Une part importante des automobiles importées en Suisse repart vers un autre pays, généralement après avoir sillonné plusieurs années les routes helvétiques. L'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) suit les importations et les exportations de véhicules automobiles, par année, par type de propulsion (à essence, diesel, hybride, électrique) et par pays (de provenance ou de destination).

La Libye est une destination qui revient très souvent, avec 32.369 unités exportées en 2019, sur un total de 164.734 véhicules ayant quitté la Suisse cette année-là – et 141.446 envoyés dans ce pays entre 2017 et 2024. Au classement des cinq pays comptabilisant le plus d'exports automobiles provenant de Suisse, sur l'entier de la période considérée, la Pologne a été encore plus plébiscitée (162.057), mais la première place revient à la Serbie, avec 169.337 véhicules. La France, l'Allemagne et l'Ukraine ont figuré de manière sporadique dans le top 5. Les pays d'Afrique subsaharienne représentent durant toutes ces années des volumes nettement moindres. L'année 2020 marque une baisse économique dû à la pandémie de Covid-19. Les chiffres sont ensuite remontés, mais pas aux niveaux d'avant la crise sanitaire. **JD**

Créance de 65 millions contestée par Pierer

DEUX-ROUES. En pleine restructuration et sous perfusion financière, Pierer Mobility aurait été sommé par un établissement de crédit autrichien de rembourser 65 millions d'euros (62 millions de francs), ce qu'il conteste. «L'allégation selon laquelle cet argent aurait été soustrait aux créanciers est fautive», a souligné mardi le groupe, qui conteste «fermement» les prétentions de l'institut de crédit relayées dans le média autrichien Kurier. Dans son article basé sur des échanges juridiques, le journal indique que le 1^{er} août dernier, Pierer a conclu une lettre de confort (ou lettre d'intention) auprès de cet établissement financier, dont le nom n'est pas divulgué, en faveur de KTM. Le groupe s'est, de ce fait, porté

garant de l'exécution dans les délais des obligations de sa filiale auprès de la banque, en cas d'insolvabilité.

Les avocats de la banque estiment que Pierer n'a pas respecté son engagement et que 50 millions d'euros ont été «détournés par le biais d'un montage». Ils exigent de Pierer un total de 64,67 millions à verser d'ici au 31 mars, sous peine de saisir la justice. Pierer réfute en bloc ces prétentions. «Les allégations selon lesquelles cet argent a été détourné des créanciers sont inexactes», balaie le groupe. Pierer a par ailleurs annoncé dans le même communiqué avoir reçu 50 millions d'euros supplémentaires destinés à poursuivre la production de motos KTM. (awp)

Publicité

50^e Salon International des Inventions de Genève



En savoir plus



inventions-geneva.ch

9 - 13 avril 2025
Palexpo, Genève






Sous le patronage de

