

Ce sont un empoisonnement et une perte en biodiversité incalculables par nos écobilans et irrémédiables, mais surtout qui ne sont pas compensables par l'utilisation de l'objet roulant.

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 empoisonnement supplémentaire du vivant et j'amplifie la décroissance de la vie sur 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.

L'exportation de nos voitures aggrave la situation globale

Les exportations de véhicules usagés sont en constante augmentation. De 118'000 en 2015, ils étaient 136'000 en 2023 à partir à la conquête d'autres horizons. Pour la plupart, c'est sur le continent africain qu'ils continuent à rouler, dans des pays exempts de contrôles périodiques.

Là-bas, nos véhicules se voient dénudés de leurs systèmes électroniques. Les mécaniciens locaux parviennent 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 contribue à l'asphyxie des populations récupérant le vieux modèle ailleurs sur la planète. 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 !

Recycler le gaspillage n'est pas une solution

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, il s'agirait d'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 écobilans nous disent le contraire.

Les écobilans contribuent au gaspillage

L'interprétation de nos écobilans induit à nous faire acheter du neuf et à jeter du « vieux » en état de marche, ce qui stimule la surconsommation et l'empoisonnement du vivant.

Mais nos écobilans peuvent-ils être aussi fiables que nous le souhaiterions ? Et ce d'autant plus pour un objet aussi

complexe que la voiture qui est constituée de 180'000 composants en moyenne.

Les éco-bilans :

- tiennent-ils compte de la pollution engendrée par la fabrication du surplus de véhicules crouissant sur les parcs d'occasions ?
- sont-ils capables de calculer la valeur des vies perdues par le déversement des substances toxiques dans l'environnement ?
- peuvent-ils vraiment englober suffisamment de paramètres pour nous indiquer la voie à suivre, entre garder notre voiture 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.

Les garagistes souffrent de ce surplus

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

Les 4.7 millions de voitures ornant les statistiques officielles ne comprennent que les véhicules immatriculés, les autres disparaissent des relevés. On ne sait donc pas combien de voitures compte la Suisse !

Chaque année quelque 60'000 voitures disparaissent des écrans radar. Nos Autorités sont, à ce jour, incapables de savoir où finissent les véhicules du marché helvétique.

Comment légiférer correctement avec des statistiques aussi incomplètes ? Pour gérer un élément aussi fondamental de la politique environnementale du pays que celui du secteur automobile 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.

Il nous faut un état des lieux réel du parc automobile national.

Cette correction est l'une des dix propositions politiques faites dans le petit livre HALTE¹. Elle est soutenue par la signature de plus de 200 garagistes. Ainsi une motion parlementaire allant dans ce sens a été déposée sous la Coupole fédérale.

Lucien Willemin, La Chaux-de-Fonds

¹ *Références du livre :*

« HALTE AU GASPILLAGE AUTOMOBILE » aux Éditions d'en bas

Infos : www.lucien.lu