



Pour l'environnement, mieux vaut garder sa vieille bagnole

ÉNERGIE GRISE • Dans «En voiture Simone», Lucien Willemin, chantre de l'écologie, remet en question certaines idées reçues sur les véhicules à moteur.



Pour Lucien Willemin, «il est préférable de garder sa voiture le plus longtemps possible, même une 4x4». JPDS/DR

CLAUDE GRIMM

«J'ai choisi la voiture car il s'agit d'un sujet extrêmement sensible et qui touche tout le monde.» Son opuscule de vulgarisation sur l'énergie grise à la main, Lucien Willemin est tout sourire. Il faut dire qu'il a de quoi se réjouir: *En voiture Simone!*, premier ouvrage d'une nouvelle collection aux Editions G d'encre, au Locle, se présente sous la forme d'«interpellations citoyennes» de moins de cinquante pages, marche bien, avec plus de 800 exemplaires vendus en seulement trois mois et demi.

Sans prôner l'abandon de la voiture, qu'il estime irréaliste, son objectif est de montrer «où elle pollue réellement»: «Croyant agir en faveur de l'environnement, les gens changent de voiture régulièrement. Or, si l'on étudie la question, on réalise qu'il est préférable de garder sa voiture le plus longtemps possible,

même une 4x4.» Pour lui, l'énergie grise, encore méconnue et ignorée, est «le plus grand fléau pour notre planète et pour notre futur».

Energie grise et nocivité

Les voitures sont constituées de 180 000 composants et de plus de 500 000 pièces. Ainsi, selon ce jurassien installé de longue date à La Chaux-de-Fonds, un véhicule sorti d'usine ne peut pas, sa vie durant, compenser le pétrole et de l'électricité nécessaires à sa construction, à sa déconstruction et à son recyclage par les 2 à 3 litres de carburant qu'elle économisera en moyenne aux 100 km. Il compare le degré de nocivité de la pollution induite lors de l'utilisation et lors de la fabrication du véhicule: «La toxicité des procédés chimiques nécessaires à l'extraction des matières premières et à la création d'alliages,

plastiques et synthétiques n'est pas prise en compte. Quant à la dangerosité des gaz d'échappement, elle a nettement diminué depuis 1996. Une voiture à essence ne rejette pour ainsi dire que du CO₂, qui n'affecte pas l'hygiène de l'air», ajoute-t-il.

Programmes politiques questionnés

Et de remettre en question les programmes politiques qui incitent la population à changer de voiture par une taxation des véhicules rejetant plus de 130g/km de CO₂ ou par un abaissement des primes d'assurance pour les véhicules à plus faible consommation. Il invite également à une réflexion sur le protocole de Kyoto qui fixe des objectifs de réduction de CO₂ par chaque pays signataire. Les nations tentent donc de réduire les rejets «sous leur propre ciel», sans se préoccuper du fait que les

objets de remplacement, souvent produits de l'autre côté de la planète, sont eux aussi très gourmands en énergie et matière première. Il regrette par ailleurs que les nations, «obnubilées par le réchauffement climatique, oublient la pollution de fabrication plus nocive, qui détruit la vie».

Vers une société de réparation

En utilisant leur voiture jusqu'au bout, Lucien Willemin estime que les conducteurs s'y retrouvent aussi au niveau financier: «Les réparations qu'une voiture de 8-10 ans peut nécessiter ne coûteront jamais autant que la dévaluation qu'elle subit durant ses premières années», écrit-il. En lieu et place de notre société de croissance axée sur la production, il appelle de ses vœux une société de réparation, créatrice d'emplois locaux revalorisant les métiers manuels et bénéfiques

à la collectivité (retombées fiscales).

Au plan national et européen, il propose notamment de stopper la vente et l'importation de véhicules neufs pendant cinq ans et d'utiliser le parc automobile existant. Ceci afin de laisser les nouvelles voitures aux pays émergents.

«Il ne s'agit pas d'un livre scientifique mais généraliste, basé sur le bon sens que notre société, dominée par les experts, a tendance à oublier», explique ce chantre de l'écologie qui, après une carrière dans la banque, l'horlogerie et l'immobilier, a arrêté de travailler à 40 ans pour se consacrer bénévolement à la sensibilisation à l'environnement. «Je souhaite offrir à chacun la possibilité d'élargir son horizon de réflexion afin de sortir des idées reçues et ainsi passer de statut du suiveur à celui d'acteur», conclut-il. I

UNI DE NEUCHÂTEL

La ministre de l'Éducation veut régler l'affaire

À la suite de la perquisition menée mardi matin par le Ministère public neuchâtelois au domicile privé de Ludovic Rocchi, journaliste au *Matin*, la conseillère d'Etat en charge de l'Éducation a déclaré hier dans ce quotidien vouloir «accélérer le mouvement» dans un dossier «qui a trop traîné». Hier, à l'issue d'une conférence de presse, Monika Maire-Hefti a réitéré sa volonté d'accélérer le règlement de cette affaire, parlant de fin août pour obtenir les résultats des enquêtes administratives demandées en avril par son prédécesseur Philippe Gnaegi. Elle veut ainsi pouvoir «rapidement prendre des dispositions et, s'il le faut, des décisions».

En vertu de la séparation des pouvoirs, la ministre s'est en revanche refusée à commenter l'action «coup de poing» menée mardi par le Ministère public, qui a fait l'effet d'une bombe dans les milieux des médias. La perquisition résultait d'une plainte pénale déposée par Sam Bili, directeur de l'Institut de l'entreprise à la faculté des sciences économiques de l'université de Neuchâtel, mis en cause par le quotidien romand.

Les enquêtes administratives ouvertes fin avril portent sur deux soupçons: le plagiat dont le directeur de l'institut de l'entreprise se serait rendu responsable et le mobbing dont il aurait été victime de la part de collègues. Elles font suite à l'enquête du *Matin* qui a révélé que *La Suisse qui gagne*, livre de référence du master en business international, rédigé par Sam Bili avec Francis Sermet, ancien chef de la promotion économique neuchâteloise puis romande, serait truffé d'exemples de plagiat.

Avant cela, en automne 2012, le quotidien romand avait mis au jour d'autres dysfonctionnements au sein de l'Institut de l'entreprise. Ceux-ci avaient contraint le Conseil de l'université à lancer en octobre une enquête interne sur des activités «an-nexes» menées par le directeur et une collaboration scientifique ainsi que sur une pratique académique consistant à offrir aux étudiants des points de niveau master pour des cours suivis au niveau du bachelier.

Mais à mi-avril 2013, l'enquête ne débouchait pas sur grand-chose: «La plupart des accusations sont sans fondement ou fortement exagérées», écrivait alors le Conseil de l'université. Quel convenait d'en référer au Conseil d'Etat pour «décider si les conditions sont réunies à l'ouverture d'enquêtes administratives notamment pour mobbing et soupçons de plagiat». Ce qui sera donc chose faite fin avril, en pleine période électorale. CGM

EN BREF

**CERN
Deux journées portes ouvertes**

Le CERN fera découvrir ses coulisses au public à l'occasion de deux journées portes ouvertes les 28 et 29 septembre prochains. Les curieux devront s'inscrire pour visiter les installations souterraines du laboratoire. Les accès aux sous-sols seront réservés aux seuls visiteurs munis d'un ticket de réservation obtenu sur le site des Journées portes ouvertes du CERN; a précisé hier le centre de recherche. Pour des raisons de sécurité, les enfants de moins de 12 ans ne seront pas admis. Lors de ces journées, le grand public pourra notamment plonger dans les entrailles du CERN et accéder à deux points du grand collisionneur de hadrons (LHC), le plus puissant accélérateur de particules du monde, enterré à cent mètres sous terre, ainsi qu'à quatre grandes expériences qui lui sont associées. ATS
<http://opendays2013.web.cern.ch/fr>

AÉROPORT DE GENÈVE

Pour les Verts, les passagers doivent passer à la caisse

Les Verts genevois veulent prélever une redevance auprès des passagers prenant l'avion au départ de Genève. Il s'agirait de compenser le CO₂ émis lors des trajets. L'argent serait réinvesti dans des projets visant à diminuer la consommation d'énergie fossile, notamment en Suisse.

Cette proposition figure dans un projet de loi déposé par les écologistes auprès du Grand Conseil. La redevance permettrait de récolter 140 millions de francs par année, a estimé hier le député François Lefort, qui fonde ses calculs sur les 14 millions de passagers passés par Cointrin en 2012.

La taxe varierait en fonction de la destination. Elle serait proportionnel-

lement plus importante pour les sauts de puce. Il faudrait compter une vingtaine de francs pour un vol jusqu'à Paris et environ 55 francs pour un voyage transatlantique, a expliqué M. Lefort.

Le député écologiste a rappelé que les efforts mondiaux entrepris pour réduire les gaz à effet de serre sont aujourd'hui annihilés par l'augmentation des dépenses énergétiques du trafic aérien. Une progression qui s'explique notamment par le développement des compagnies low cost.

Le secteur aérien n'est en général pas pris en compte dans les mesures de réduction de gaz à effet de serre, a déploré M. Lefort. Pourtant, à Genève,

l'argent énergétique le plus vendu en 2011 a été le kérosène, avant l'électricité, le gaz naturel, le mazout ou encore les carburants automobiles.

L'avion est un moyen de transport très gourmand en énergie. Un vol aller-retour transatlantique depuis Genève émet environ 2 tonnes de CO₂ par passager, soit l'équivalent de l'usage moyen d'une voiture pendant une année, a relevé Jérôme Strobel, coprésident du groupe de travail Énergie des Verts.

A noter que la taxe d'aéroport, à Genève figure parmi les plus basses d'Europe, comme le relevait *Le Courrier* dans une enquête récente (24

avril 2013). Une attractivité qui explique, entre autres, la forte hausse de fréquentation de Cointrin et en particulier le développement des compagnies low coast. A 21,35 francs par passager, Genève se situe, selon nos calculs, derrière l'aéroport de Zurich-Kloten (41,40 francs), d'Heathrow à Londres (60 francs pour un vol européen), de Paris-Orly (36,60 francs), de Stuttgart (30,10 francs) et, d'une taille comparable, de Nice (31,21 francs) ou de Lyon (32,53 francs).

Les Verts devront maintenant convaincre le reste du Grand Conseil genevois. «Une tâche qui risque d'être compliquée», n'a pas caché M. Lefort. ATS/CO