Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1985)
Heft: 762

Artikel: Dépérissement des forêts : passer aux actes
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1017491

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DÉPÉRISSEMENT DES FORÊTS

Passer aux actes

La session spéciale des Chambres fédérales et les quelques heures de débat consacrées au dépérissement des forêts n'ont pas vraiment bouleversé les fronts en présence. Au moins les députés auront-ils examiné les mesures préconisées par le Conseil fédéral et consacré l'importance du sujet par le déploiement des états-majors partisans avant la discussion proprement dite. Pour le reste, rien n'est acquis encore et les partisans masqués de l'immobilisme n'ont pas dit leur dernier mot, le Conseil des Etats étant en position d'annuler la réflexion entreprise bon gré mal gré à l'initiative de la gauche.

Mais surtout, il faudra traduire l'urgence de la situation, si tant est qu'elle soit finalement reconnue dans la foulée courageuse du conseiller fédéral Egli, à travers les mille et une décisions pratiques de la vie quotidienne. Et là, c'est une autre paire de manches. Car tous les secteurs de la vie économique sont concernés par une lutte sérieuse pour la survie des forêts. Que la Suisse prenne son temps ou pas, d'ailleurs. Et cela signifie presque toujours des restrictions, des interventions dans des secteurs ultra-sensibles politiquement.

Deux documents intéressants pour suivre les prises de position qui ne manqueront pas de se multiplier ces prochains mois:

— d'abord, les quelque cent pages du «rapport» du Conseil fédéral sur la question (interventions parlementaires et catalogue de mesures), publiées dans la «Feuille fédérale» du 18.12.1984 (adresse utile: Office central fédéral des imprimés et du matériel, 3000 Berne);

— et ensuite, dans les publications les plus récentes, la quinzaine de pages parues sous la responsabilité conjointe de la Ligue suisse pour la protection de la nature, de l'Institut de la Vie, du WWF suisse et de l'Association suisse des transports (adresse utile: Franche 15, 2800 Delémont), analyse des mesures envisagées par le Conseil fédéral et surtout évaluations chiffrées de leur efficacité, avec présentation de mesures complémentaires (titre: «La forêt a besoin d'air!»).

EMPLÂTRE SUR UNE JANTE DE BOIS

Le mirage du catalyseur

Une analyse qui mérite davantage de notoriété que celle qui lui a été accordée, c'est celle que B. Schweingruber a publiée dans le numéro de janvier du «Journal» de l'Association suisse des transports. Elle concerne les catalyseurs et le mythe des catalyseurs qui met la conscience de tous à l'abri du remord: constructeurs de voitures, automobilistes, autorités et même écologistes, car la solution est à portée de main, et pour ces toutes prochaines années.

Côté technique, B. Schweingruber nous apprend qu'un catalyseur est un appareil fragile, sensible à toute une série de facteurs tels qu'impuretés de l'essence, échauffements dus à un allumage défectueux, hautes vitesses, etc. Un essai, tenté en Allemagne, a montré que sur 30 000 km, le catalyseur d'une voiture avait dû être changé deux fois pour maintenir une bonne efficacité. Lorsque tout fonctionne pour le mieux, après 50 000 km, un catalyseur perd 50% de son efficacité en ce qui concerne les hydrocarbures, 75% à 80% en ce qui concerne l'oxyde de carbone, et 33% en ce qui concerne les oxydes d'azote. Ajoutez à cela que le contrôle d'un catalyseur coûte plus cher que son remplacement. B. Schweingruber s'est livré à un petit calcul prospectif pour 1988: 20% à 25% des automobilistes les plus sensibles au problème auront acquis une voiture à catalyseur, après avoir, évidemment, revendu leur ancienne voiture. Etant donné l'augmentation du parc suisse, environ 8% des voitures alors en circulation seront munies de cet appareil. Produisant 70% de moins d'oxydes d'azote que les autres voitures, la production globale de ces gaz toxiques s'en trouvera réduite, par rapport à maintenant, d'environ 5%. «C'est-à-dire la moitié de ce que l'on pourrait obtenir dès aujourd'hui en limitant les vitesses à 80 et 100 km/h.»

UN PRÉCÉDENT

Devant cette analyse, on ne peut s'empêcher de faire un petit retour en arrière, à la portée de tous ceux qui ont atteint la cinquantaine. Il y a un peu moins de trente ans, nos eaux étaient menacées et la situation était assez dégradée pour que les autorités commencent à s'inquiéter. Comme dans le cas de l'air (voir les informations qui précédèrent le vote de l'initiative Albatros), le diagnostic scientifique avait été posé depuis quelques années. On savait alors bien quelle solution simple adopter: réduire les sources de pollution, particulièrement les phosphates. Au lieu de quoi, les responsables, appuyés par les fabricants de tuyaux et autres bétonneurs style Epurex, firent miroiter le miracle des stations d'épuration: nous pourrions continuer à consommer sans polluer. Or, expérience faite, quelle conclusion tirer: la Suisse a englouti des milliards de francs dans ces installations et nos eaux vont toujours aussi mal (au mieux le mal n'empire plus, au pire il empire plus lentement qu'avant). Bref, beaucoup d'argent dépensé pour pas grand-chose.

Il semble bien, hélas, que le catalyseur joue, dans le cas de notre air, le rôle qu'a joué la station d'épuration dans celui de notre eau. La comparaison prend encore du poids quand on sait, comme le fait remarquer Schweingruber, que les fabricants de voitures pensent ne commercialiser avec cataly-