

Dépérissement des forêts : passer aux actes

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 762

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 pros-

pectif 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 l'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-