

Maladie des forêts : pollution verbale [à suivre]

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 918

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018291>

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.

Japonaises en tête

(pi) On pourrait croire que, la Suisse roulant «catalysé», les différences d'une voiture à l'autre, pour ce qui est des émissions nocives, sont quasiment inexistantes. Le tableau comparatif pour 100 voitures de tourisme que vient d'éditer l'AST tend plutôt à prouver le contraire.

L'Office fédéral de la police publie les données concernant le bruit, l'échappement et la consommation d'énergie de tous les véhicules importés en Suisse. Ce sont ces indications que l'AST regroupe et compare, fournissant à celui qui désire acheter une voiture des renseignements utiles quant aux nuisances qu'elle provoque, mais aussi concernant le coût au kilomètre. Des notes sont attribuées, allant théoriquement de 0 (absence totale de bruit, d'émissions nocives et aucune consommation d'énergie extérieure — par exemple le vélo) à 100 (véhicule atteignant ou dépassant les valeurs maxima autorisées et consommant au moins 13 litres aux 100 kilomè-

tres). Dans les faits, le classement s'échelonne entre 46 points (Daihatsu Cuore) et 90 points (Mitsubishi Lancer). Au sein d'une même catégorie, les écarts peuvent être importants: pour les cylindrées moyennes, la Suzuki Swift arrive en seconde position (47 points), alors que la Citroën AX 14 ne décroche que la 47^e place, avec 69 points.

D'une manière générale, les Japonaises ont une longueur d'avance sur les Européennes en tant que «voitures propres». On ne trouve ainsi qu'une seule Européenne dans les dix premières. A l'inverse, trois Japonaises seulement dans les quarante dernières places... Palmarès confirmé dans un autre classement: à cylindrée égale, les Honda, Nissan et autres Mazda devancent presque à chaque fois leurs sœurs allemandes, françaises ou italiennes.

Rouler propre signifie-t-il rouler plus cher? Même pas! Dans chaque catégorie de véhicules, il est possible de choisir bon marché et propre: parmi les cinq

premières classées, trois coûtent 30 à 35 ct/km et deux 35 à 40 ct/km.

Les Japonais nous prouvent donc qu'il est possible d'allier compétitivité économique et écologie, faisant même du respect de l'environnement un argument de vente qui semble leur avoir réussi, sans nuire à leurs exportations. Il faut dire que le Japon applique depuis longtemps le principe du pollueur-payeur. Par exemple, certaines déductions fiscales pour les sociétés dépendent notamment de la qualité de l'air dans leur région. Les industries trouvent ainsi un intérêt économique à produire «propre». Et pendant que Peugeot

MALADIE DES FORETS

Pollution verbale

(pi) Tout est bon pour justifier la maladie dont est victime la forêt. La Fédération routière suisse (FRS) y va de son couplet, diffusant les élucubrations du «scientifique allemand Günter O. Schenk» selon lequel les arbres souffriraient... du manque de pollution. En bref, de 1850 à 1950, la forêt a profité des fumées du charbon, nouveau combustible utilisé par les industries en développement, ce qui permit à «la production forestière moyenne (d')augmenter de 2,7 fois au cours des 100 années suivantes». De 1950 à 1980, le charbon est remplacé par d'autres sources d'énergie et, «comme aucune augmentation des polluants atmosphériques n'a été constatée entre 1970 et 1980 et jusqu'à nos jours», la forêt souffrirait d'une diminution des «principes nutritifs» contenus dans la fumée du charbon. Proposition logique: «As-

perger les arbres malades en guise de thérapie d'un mélange harmonieusement dosé de gaz de fumée riche en magnésium et en éléments nutritifs en provenance de la combustion du charbon». Et de conclure sans rire que «pour guérir notre forêt malade a besoin d'air pollué».

On retiendra du communiqué que la FRS ne craint pas les contradictions. Dans son rapport annuel 1987, elle affirmait notamment: «Il est certain que le dépérissement des forêts n'a pas commencé en Suisse dans le courant des années 50 comme on a essayé de le prouver sur la base de l'examen des cernes actuels». Alors, vraiment efficace, le charbon? Et avant 1850 et le charbon, comment s'en tirait la forêt?

Si la FRS osait aller jusqu'au bout de son raisonnement, elle préconiserait le retour du moteur à charbon. ■

VOSOUQ...

Quatre modèles de voitures solaires pour l'usage quotidien (VOSOUQ) sont homologués pour le marché suisse. En fait, ces véhicules légers de 2 places ne sont pas véritablement solaires: l'installation de capteurs sur la carrosserie pose en effet trop de problèmes. Il s'agit donc de voitures électriques, disposant d'une autonomie de 30 à 70 km selon les modèles, et coûtant entre 15 000 et 34 400 francs. Mais pour que l'utilisation de VOSOUQ ne fasse pas grimper la consommation d'électricité nucléaire, plusieurs organismes se sont récemment créés, dans le but d'assurer l'approvisionnement énergétique de ces véhicules. L'objectif est de produire, au moyen d'installations photovoltaïques, une quantité d'électricité équivalant à celle utilisée par les VOSOUQ qui s'alimentent directement au secteur. L'adhésion à l'un de ces organismes revient à 9000 francs.

doit faire des pressions — d'ailleurs couronnées de succès — pour retarder l'apparition des petites cylindrées catalysées dans les pays de la CE par peur de la concurrence, le Japon est prêt à alimenter le marché européen avec des véhicules répondant aux normes les plus sévères. ■

Tableau comparatif pour 100 voitures de tourisme. Association suisse des transports, case postale, 2800 Delémont. Tél.: 066 22 88 88.