

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

Artikel: Emplâtre sur une jante de bois : le mirage du catalyseur
Autor: Burri, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1017492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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 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-

seur que des modèles de forte cylindrée (plus de 1800 cc). Le propriétaire d'une petite voiture se trouvera donc, s'il veut un catalyseur, dans l'obligation de changer de catégorie. La nouvelle technologie, au lieu de lui coûter 1000 à 2000 francs de supplément, lui reviendra entre 3000 et 4000 francs. Astucieux, non, du point de vue des constructeurs?

Mais l'état se resserre: on peut vivre avec des eaux chlorées, quitte à ne boire que des eaux minérales, mais on ne peut pas vivre avec un air pollué. Quel sera le palier suivant? Sans doute nos sols et nos cultures. Des civilisations ont déjà basculé dans le néant pour avoir altéré le milieu qui avait permis leur développement. Les tablettes d'argile de Summer ont montré la substitution du blé par l'orge, puis la disparition de l'orge: c'est l'histoire de la tragique montée du sel dans les nappes phréatiques, due au déboisement et à l'irrigation. Ninive a récidivé. Rome a saccagé la grande forêt méditerranéenne avant de s'effondrer.

La question est maintenant la suivante: une civilisation qui sait, elle, que ses activités vont entraîner sa perte est-elle capable de modifier son comportement? On peut en douter: notre situation avait été prédite, décrite et simulée il y a largement plus de dix ans: relisez donc le rapport de Rome.

M. B.

CONTES

La planète chauve

Histoire vraie.

C'est l'année où tous les arbres sont morts. On pensait qu'on avait encore le temps, mais c'est arrivé beaucoup plus vite. Un grand vent sec s'est levé; de sa main plate et dure, il a couché les troncs comme dans un gigantesque jeu de mikado. Puis la pluie est venue. Elle est tombée, impitoyable, pendant des jours et des jours. Alors la terre

s'est mise en branle. Par pans de collines entiers, elle a glissé au bas des pentes. Les rochers, eux aussi, se sont joints à la fête; par mètres cubes, ils se sont abattus, écrasant tout sur leur passage, comblant les rivières de barrages inextricables. Les rivières, à leur tour, ont débordé, leurs berges nues comme des lèvres bavant des eaux limoneuses. Bêtes et hommes périssaient, par milliers. L'hiver venant, la neige tomba en abondance; mais à peine posée sur le sol, elle aussi se mettait en mouvement, soufflant les quelques habitations encore debout.

On vit alors des hordes hagardes se mettre en marche vers les villes, cherchant refuge au milieu des maisons. Des imprudents furent lynchés au volant de leur voiture, des chaudières attaquées et détruites à coups de hache. Une poignée de ces malheureux, menée par des hommes résolus, marcha sur la capitale. Il sortait du Château radisociolibéral des rumeurs: les députés prennent des mesures, ils prennent des mesures, vous dis-je! Arrêtez! Ne troublez pas leurs sacrées cogitations! Impies, sacrilèges!

Mais quand les quelques errants, en haillons, ayant forcé les portes, pénétrèrent dans le saint des saints, que virent-ils? Les députés dormant en rond, le masque à gaz de travers, asphyxiés par leurs propres discours.

*

Autre histoire (mais celle-ci totalement imaginaire).

Cyprien adorait sa Fiat 9 portes, un vasistas, un cure-pire et une vitre analogue. Il la prenait partout avec lui; son seul regret, c'est que la chambre conjugale ne soit pas assez spacieuse pour accueillir son enfant chérie. Il se consolait avec la TV et accessoirement avec son épouse (qui d'ailleurs partageait sa vénération).

Un jour, comme tous les autres jours, Cyprien rangea sa Fiat dans son garage. Au moment de la quitter (c'était toujours comme un déchirement), il s'aperçut qu'il ne pouvait bouger. Surpris, il vérifia qu'il avait bien décroché sa ceinture, ce doux cor-

don ombilical. — Merde, se dit Cyprien, me voilà devenu cul-de-Fiat (car il avait le goût des calembours)! En effet, à la place de ses jambes se devinaient un assemblage mi-chair mi-acier, solidement ancré aux pédales. Il dut se résigner et passa la nuit dans son garage, chauffé il est vrai; son épouse magnanime lui avait branché la TV et consentit même à dormir sur le siège arrière.

La mésaventure de Cyprien fit la une des journaux. Les marques automobiles autres que la Fiat hurlèrent à la concurrence déloyale. Mais elles s'émouvaient en vain, car l'épidémie s'étendit. Tour à tour, on vit des culs-de-Citroën, des culs-de-Nissan, des culs-de-Passat; une nouvelle aristocratie naquit: les culs-de-Jaguar, les culs-de-Porsche, jusqu'à un cul-de-Rolls! La vie de tous les jours s'en trouva considérablement modifiée. Les garages devinrent des lieux publics fort bien fréquentés; on fit appel à des culs-de-Renault décorateurs qui firent de leur mieux pour rendre ces endroits agréables au séjour et à l'œil. Les producteurs d'essence rivalisèrent pour donner à leurs produits des goûts inimitables; car, bien entendu, cette nouvelle race ne s'alimentait qu'à la benzine. Les grands magasins n'eurent que peu d'efforts à fournir: on aurait dit qu'ils avaient prévu cette mutation merveilleuse. Les petits commerçants, quant à eux, s'en tirèrent avec leurs livreurs culs-de-Volvo ou culs-de-Peugeot familiale.

Ce fut la grande harmonie sociale. Plus de grèves, plus de chômage. On abolit même la peine de mort, le dernier piéton ayant été guillotiné. C'est vrai, a-t-on jamais vu un monstre pareil? Des jambes? Et s'en servir encore?

Ainsi se termine ce conte. Vous m'avez laissé rêver, c'est gentil à vous. Mais avez-vous vérifié le fonctionnement de vos jambes? A en croire l'état du parcage à Lausanne, permettez-moi d'en douter.

Catherine Seylaz