



Manifestation contre la pollution de l'air à Zurich en décembre 1986. Photo: Gertrud Volger. Archives sociales suisses.

ÉCLAIRAGE

LA MORT DES FORÊTS, ENTRE LUTTES ET DANGERS

Dans les années 1980, le dépérissement des arbres est attribué à la pollution atmosphérique. Retour sur une controverse enterrée au tournant du XXI^e siècle.

La polémique sur la mort des forêts naît et prend de l'ampleur dans les années 1980. Elle s'éteint vers l'an 2000. Elle est remplacée par d'autres débats sur les effets de la pollution, le climat et la biodiversité. Elle s'inscrit dans l'histoire séculaire d'une prise de conscience de l'impact humain sur l'environnement, de ses causes et de ses conséquences.

Considérée comme une valeur helvétique et un facteur de cohésion, la nature constitue tôt une préoccupation nationale centrale, notamment à la suite du développement industriel et des transformations sociales au XIX^e siècle. Pour des spécialistes, la déforestation des montagnes est la cause des grandes inondations, des avalanches et des éboulements. Dès les années 1860, le professeur zurichois Elias Landolt, géobotaniste, diffuse l'idée que les forêts préservent le pays de l'altération du climat

et que la végétation en altitude protège même les villes. C'est ainsi qu'apparaissent les premières mesures de protection de l'environnement telles que la création du Parc national de l'Engadine ou de la Ligue suisse pour la protection de la nature, rebaptisée par la suite Pro Natura.

Avant 1950, la pollution de l'air ne constitue pas un grand sujet de préoccupation. Les deux guerres mondiales mettent d'autres priorités à l'agenda. Pendant les vingt années de l'après-guerre, des considérations techniques et industrielles dictent le rapport à l'environnement. Il apparaît alors nécessaire de protéger la nature en fonction de la « rentabilité potentielle des ressources naturelles ». La croissance des années 1960-1970 provoque une hausse faramineuse de la consommation énergétique et un accroissement important de la circulation automobile.

Entre les années 1970 et 1990, l'idée d'une gestion transnationale des pollutions émerge à la suite de trois événements, la Conférence de Stockholm, la publication du Rapport Meadows et le premier choc pétrolier.

La Conférence de Stockholm en 1972 induit un changement de perception. Désormais, la situation est prise en compte globalement et l'intervention est orientée vers les émissions polluantes. La même année, le Rapport Meadows met en évidence les limites de la croissance et les conséquences de l'exploitation des ressources naturelles. L'écologie n'est plus considérée comme une préoccupation de contestataires gauchistes. Les autorités identifient les responsables d'atteintes à l'environnement au niveau local, national et international. Elles ne limitent plus leurs interventions

aux agglomérations urbaines et aux immissions (concentration des polluants mesurée dans l'air). Elles visent désormais à réduire les effets nuisibles de l'industrie en menant une action globale et en réduisant les émissions de polluants à la source.

Le premier choc pétrolier agit comme catalyseur de la prise de conscience écologique des années 1970. L'envolée des cours de l'essence illustre la dépendance de la Suisse à l'égard de cette matière première. La hausse des prix et la possibilité d'une pénurie inquiètent. Elles démontrent la nécessité de protéger les forêts dans un pays aux ressources énergétiques faibles.

Au début des années 1980, la problématique des émissions toxiques contenues dans les gaz d'échappement est au cœur des discussions.



Des arbres malades photographiés dans le canton de Saint-Gall en septembre 1984. Photo: Andreas Grunig, Bildarchiv. ETH-Bibliothek, Zürich.

QUELQUES DATES

1971 : création de l'Office fédéral de l'environnement.

1971 : inscription dans la Constitution fédérale d'un article sur « la protection de l'homme et de son milieu naturel ».

1972 : Conférence des Nations Unies sur l'environnement.

1974-1975 : dépôt de quatre initiatives contre l'automobile, retirées ou rejetées en votation.

1979 : signature de la Convention de Genève sur la pollution transfrontière à longue distance.

1981 : article du *Spiegel* à l'origine du débat sur la « mort des forêts ».

1983 : entrée en vigueur de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE).

1985 : ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) et ordonnance sur l'équipement des véhicules (OEV 1), qui rend notamment obligatoire le pot catalytique pour les voitures à essence.

rettet den Wald
sauvez la forêt
salvate il bosco
salvai il god
save our woods



Affiche réalisée par Hans Erni en 1983. Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK).
Plakatsammlung, Museum für Gestaltung Zürich.

En 1981, Bernhard Ulrich, professeur de science des sols forestiers et de nutrition des forêts, prédit dans l'hebdomadaire allemand *Spiegel*: « Les premières grandes forêts mourront dans les cinq prochaines années. Elles ne peuvent plus être sauvées. » En Suisse, le débat prend de l'ampleur lorsqu'on évalue en 1983 l'étendue des dégâts: 4% des arbres sont gravement malades et 14% déjà endommagés. Publié par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, le rapport sur la forêt *Sanasilva* révèle en 1987 que 56% des arbres sont gravement atteints.

Le dépérissement des forêts n'est pas circonscrit aux lieux proches des sources polluantes comme les villes, les autoroutes ou les centres industriels. Mais il s'étend à l'ensemble du territoire. Thématisé, le phénomène des pluies acides constitue la manifestation la plus évidente de la généralisation de la pollution de l'air. Les précipitations répandent de l'acide sulfurique et de l'acide nitrique qui affectent directement des arbres déjà affaiblis.

Surprise par la propagation des pollutions, l'opinion publique helvétique prend position et désigne l'automobile comme responsable des forêts malades, tout en attribuant un rôle aux émissions causées par l'industrie et les ménages. L'asphyxie des arbres sert

d'argument à l'introduction du pot catalytique et à l'abaissement des limitations de vitesse. Après avoir atteint des sommets à la fin des années 1970, les émissions du trafic routier diminuent. L'objectif affirmé est de retrouver la qualité de l'air des années 1950 au tournant du XXI^e siècle.

La science n'a pas pu démontrer que le phénomène de la mort des forêts résulte uniquement de la pollution atmosphérique. Le débat reste néanmoins le reflet d'un problème de société, « une réalité que doivent accepter les scientifiques qui avancent des arguments purement rationnels », écrit Beat Glogger, biologiste et journaliste scientifique. C'est l'opinion publique qui joue le rôle de lanceur d'alerte et met au pied du mur les autorités, notamment l'Office fédéral de la protection de l'environnement. Cette administration a pour mission principale de protéger les humains et l'environnement tout en mettant en place des mesures économiquement supportables pour les industries.

Dans les années 1990, les milieux économiques et industriels accusent le trafic routier d'être le premier responsable de la pollution de l'air. Alors que la cible des milieux écologistes est jusqu'alors souvent l'industrie, les automobiles et les camions deviennent les principaux boucs émissaires. On édicte de nombreuses mesures visant à modifier le comportement des automobilistes: promotion des transports publics par l'amélioration des infrastructures, aménagement du territoire plus cohérent et mesures incitatives telles que la redevance sur les poids lourds.

Le troisième millénaire s'ouvre sur une prise en compte du caractère multifactoriel du réchauffement climatique et de la pollution. L'État diversifie ses instruments d'intervention, quotas de gaz à effet de serre et taxes sur les émissions de CO₂. À l'heure où les scientifiques alertent la population sur l'état de l'environnement, les politiques peinent à freiner la recrudescence de la pollution atmosphérique. Et ce malgré une motion visant à interdire l'importation de véhicules lourds neufs, une initiative populaire pour une loi fédérale sur le CO₂, des manifestations et débats sur la neutralité carbone. Une affaire loin d'être résolue... •

Marie Ramuz

Pour en savoir davantage:
François Walter, *Les Suisses et l'environnement*, Carouge-Genève, 1990.
Élisabeth Graf Pannatier, *L'Avenir des forêts suisses*, Lausanne, 2005.