

ENVIRONNEMENT: DE L'EVOLUTION DES MENTALITES

par Jean-Pierre RIBAUT, Conseil de l'Europe, Strasbourg¹

Dès son apparition sur terre, l'Homme a cherché à exploiter au maximum la nature et ses ressources. C'est la hache et le recours au feu qui lui ont d'abord permis de déboiser la forêt qui couvrait pratiquement tout notre continent, cela pour y développer champs et pâturages. Mais, souvent pratiquée abusivement, la déforestation a entraîné l'érosion de régions entières, notamment autour du bassin méditerranéen. Cependant, l'Homme a aussi en même temps pris conscience de la nécessité de préserver son milieu de vie, ou du moins certains de ses éléments. C'est ainsi que chez les Grecs et surtout les Romains, la circulation de l'eau domestique a, par exemple, suscité des circuits complexes, fort intelligemment et efficacement conçus.

Ce qu'il est donc intéressant de relever, c'est que, dès l'origine, deux tendances contradictoires ont caractérisé le comportement de l'Homme: celle conduisant au «toujours plus», avec les répercussions négatives dues à la surexploitation ou à la mauvaise exploitation des ressources; celle de la prévoyance, privilégiant le long terme et s'efforçant d'assurer aux générations futures des conditions de vie au moins comparables aux nôtres.

Dans une certaine mesure, un équilibre s'est instauré dans le passé, mais une première rupture est intervenue au siècle dernier avec le développement des armes à feu. Des dizaines d'espèces de grands mammifères, notamment africains, ont été définitivement rayées de la carte et, en Amérique du Nord, les quelque 60 millions de bisons ont été réduits en 30 ou 40 ans à 85 individus. Aujourd'hui, la chasse ne constitue plus une menace pour notre patrimoine naturel, mais la situation n'est malheureusement guère plus rassurante; elle devient même de plus en plus inquiétante pour d'autres raisons.

Des forêts dévastées

D'abord, à cause de la puissance des moyens d'intervention dont dispose l'homme de cette fin de siècle: avec ses explosifs, les centaines de chevaux que développent ses bulldozers, la forêt amazonienne si dense, si robuste, est rasée comme je tonds mon gazon. Chaque seconde, disparaît de la terre la surface d'un terrain de football de forêt tropicale. Plus près de chez nous, ce sont les dernières zones humides qui sont asséchées, les restes de forêts semi-naturelles agressées par les nouvelles voies routières ou de TGV, bref, notre nature originelle a bien de la peine à subsister.

Il y a encore plus grave, parce que plus sournois, plus indirect: notre technologie se développe à un tel rythme et dans tant de directions différentes qu'un nombre sans cesse plus important

¹ Jean-Pierre Ribaut est chef de la Division de la protection et de la gestion de l'environnement du Conseil de l'Europe. Il est aussi président de la Commission sauvegarde et gérance de la création de Pax Christi, France.

de substances chimiques aboutissent dans la nature, avec des répercussions que nous sommes loin de connaître de manière satisfaisante. Certes, nous savons aujourd'hui que les nitrates ont un effet négatif, voire grave sur la santé, et nous avons été tellement imprudents avec leur usage que l'eau «de la ville» est déconseillée, dans le Gers et en Bretagne par exemple, pour le biberon des nourrissons! Qui eût pensé, il y a une ou deux décennies, à l'impact des dioxines, de l'amiante? Il n'y a donc pas de doute, la planète étant limitée tant spatialement que par les ressources qu'elle abrite, nous ne pouvons continuer à jouer à l'apprenti sorcier. Ceci commence heureusement à être reconnu dans toutes les sphères.

Sauvegarde: de la théorie...

L'une des premières prises de conscience politique s'est manifestée au Conseil de l'Europe, à Strasbourg, qui dès 1962 a inscrit l'étude des problèmes d'environnement et de conservation de la nature à son programme de travail. Dix ans plus tard, c'est à l'échelle mondiale que la coopération intergouvernementale a été lancée lors de l'importante *Conférence des Nations-Unies sur l'environnement* (Stockholm, 5-14 juin 1972). Pour y avoir participé, je puis affirmer que l'on a malheureusement trop vite oublié ou, plus exactement, négligé ses conclusions et en particulier son plan d'action qui, s'il avait été appliqué, n'aurait jamais abouti à la situation actuelle de dégradation généralisée des ressources. Vingt ans plus tard, 3-12 juin 1992, nouvelle initiative politique d'une envergure exceptionnelle, puisque à la *Conférence environnement et développement de Rio de Janeiro* participaient 172 pays, 10000 délégués, 8'749 journalistes, sans parler des 38000 policiers et gendarmes...

Ce grand «*machin*» - pour recourir au vocabulaire d'un certain président de la République française - a eu le mérite de provoquer une prise de conscience planétaire, dans toutes les sphères de la société, de la nécessité et de l'urgence d'adopter une nouvelle politique de développement, à savoir le «*développement durable*» (traduction hélas peu satisfaisante de «sustainable development»). Chefs d'Etat ou de gouvernement (116 présents), ministres, parlementaires, responsables des divers aspects de l'économie et des milieux associatifs, tous étaient participants actifs aux débats et à l'élaboration des conclusions et du fameux nouveau programme d'action appelé *Action 21*, parce qu'ouvert sur le XXI^e siècle.

... à une pratique timide

Quatre ans plus tard, à quoi ces conclusions ont-elles abouti, où en est leur application? Je ne surprendrai personne en annonçant qu'elle est... modeste, voire très modeste. Quoiqu'on en dise souvent: préserver la qualité de l'air, de l'eau, coûte cher, directement et indirectement: renoncer à l'agriculture intensive généralisée a des répercussions évidentes sur les prix des produits, les salaires des agriculteurs: conserver les derniers lambeaux de forêts alluviales ou de marais implique généralement des sacrifices, le renoncement à des projets d'exploitation par exemple.



Les engrais nitrés contaminent l'eau et la nourriture

Il ne fait aucun doute, à mon avis, que les bonnes décisions politiques ne se répercuteront dans les faits que si l'opinion publique les approuve ou les demande. Or, malgré la situation économique difficile que nous connaissons, cette opinion publique évolue dans la bonne direction. J'en veux pour preuve que les produits «verts» ou «écologiques», «recyclables», n'ont jamais autant eu la cote qu'aujourd'hui! De plus en plus nombreuses sont les initiatives qui jouent cette carte. Citons parmi les exemples récents la grande offensive publicitaire des établissements Leclerc, en couleurs et en pages centrales des plus grands quotidiens français, relative au gaspillage des emballages, qui est effectivement devenu un problème de haute actualité. Ou encore, en Suisse, *«la plus verte des machines à laver»* (Zug) base également sa publicité sur des arguments écologiques.

S'il est essentiel que le citoyen veuille protéger la nature et soit prêt à s'engager, il est tout aussi important que l'entreprise et donc que la «conscience collective» s'engage. Dans ce domaine, l'exemple qui m'a incontestablement le plus frappé est celui de la compagnie d'assurance AMEV, à Utrecht (NL), qui, pour encourager la ponctualité du service et lutter contre l'augmentation du trafic urbain, incite ses employés à se regrouper par quatre en voiture, auquel cas une place de parking directement sous l'immeuble leur est réservée; par trois, le chauffeur trouve une place en périphérie, puis à deux ou seul, à l'extérieur..., et celui qui vient en vélo a droit à une douche!

Des changements de comportement, de modes de vie, sont donc indispensables pour préserver ce qui reste des ressources naturelles et de leurs potentialités. Aussi les Eglises ont-elles une responsabilité certaine à rendre les chrétiens conscients qu'au nom de leur baptême, ils

doivent non seulement se préoccuper de la veuve et de l'orphelin, de la justice et de la paix, mais de la Création, œuvre de Dieu! Heureusement qu'elles s'engagent toujours plus fermement, même au risque d'être critiquées. Ecrivant cela, je pense à la prise de position des Eglises catholique et protestante d'Alsace et de Kehl a.R. (Allemagne) contre le projet d'usine d'incinération de déchets toxiques projetée près du Rhin en Allemagne, donc attendant à une conurbation de 500000 habitants, directement exposés aux risques d'accidents divers. La tentation était grande de leur reprocher: *«Comme les écologistes, vous prônez la destruction adéquate des déchets, mais pas sur votre territoire.»*

Quid des 40 tonnes?

Le même reproche peut être adressé aux Suisses qui s'opposent au transit des poids lourds de 40 tonnes à travers leur territoire, quoique là le problème est sensiblement plus complexe. A l'instar du député européen Jean-Pierre Cot, il est facile de dire qu'en voulant préserver leur qualité de vie par le détournement de ces poids lourds, via la France ou l'Autriche, les Suisses font preuve d' *«égoïsme écologique»*. Première remarque: les camions français font systématiquement le plein de gaz oil en France, où ce carburant est nettement moins cher qu'en Suisse, puis, après avoir franchi le plateau et les Alpes suisses, refont le plein en Italie. Comme la taxe sur les carburants sert en Suisse entre autres à l'entretien du réseau routier, aucune contribution de ce côté-là. Mais il y a plus fondamental. Le trafic de marchandises routier à travers les Alpes suisses augmente présentement beaucoup plus que celui par le rail: de 6% contre 1% entre 1994 et 1995. Cette évolution ne peut se poursuivre, car l'on est proche de la saturation et plus d'un village tessinois affirmera qu'elle est déjà atteinte au vu du chapelet ininterrompu de camions qui le traversent quotidiennement. En s'obstinant, les Suisses ont contraint les autres pays européens à repenser le problème. Mais la position de la Confédération helvétique, isolée, est à la longue intenable; simplement à cause des mesures de rétorsion. Poursuit-elle dans cette interdiction des 40 tonnes? Alors Bruxelles manifesterait par exemple la même obstination négative dans les négociations que Swissair poursuit actuellement pour pouvoir s'associer à l'exploitation du ciel européen!

De fait, c'est toute la politique des transports qui doit être repensée, cela en tenant compte de l'ensemble des coûts provoqués par la circulation des poids lourds. On aboutit ainsi obligatoirement à *«retenir les solutions ferroviaires en privilégiant l'amélioration de l'existant»*, ainsi que l'expriment très justement les conclusions du colloque de Chambéry de février 1996 consacré à ces problèmes. Mais lorsqu'on constate dans la Région Rhône-Alpes que l'on *«continue à dérouler le tapis rouge des autoroutes aux transporteurs et que l'on pousse des cocoricos lorsque le nombre des poids lourds au Fréjus dépasse celui du Mont-Blanc»* (Mme Nicole Guilnaudin, Conseillère régionale), on mesure l'ampleur du changement de mentalité à opérer!

Néanmoins, partout, les vrais problèmes commencent à être posés, l'esprit de solidarité progresse, le souci pour les générations futures gagne du terrain, même si c'est lentement, trop lentement. Le ministre wallon de l'Environnement Guy Lutgen aime dire: *«Il n'y a pas de paradis écologique dans un désert économique; il n'y a pas de paradis économique dans un désert écologique.»*

Si la première affirmation peut inciter à quelque réflexion, la seconde, par contre, doit recueillir à coup sûr l'approbation de chacun!

(choisir, juin 1996, pp. 23-26)