



**HAL**  
open science

## Des revendications environnementales à la modification des systèmes industriels - Tome 3

Christiane Barrier

► **To cite this version:**

Christiane Barrier. Des revendications environnementales à la modification des systèmes industriels - Tome 3. 1987. hal-00960960v1

**HAL Id: hal-00960960**

**<https://hal.science/hal-00960960v1>**

Submitted on 19 Mar 2014 (v1), last revised 19 Mar 2014 (v2)

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES  
MUTATIONS INDUSTRIELLES ET LES RAPPORTS SOCIAUX  
CNAM - CNRS

PIREN  
GROUPE DROIT ET ÉCONOMIE DE L'ENVIRONNEMENT  
ASP 956 177  
RA 508 003

RAPPORT FINAL

DES REVENDICATIONS ENVIRONNEMENTALES  
À LA MODIFICATION DES SYSTÈMES INDUSTRIELS

TOME III

COMPARAISONS SOMMAIRES GRANDE-BRETAGNE – R.F.A.

Christiane BARRIER-LYNN  
directeur scientifique du projet

Septembre 1987

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES  
MUTATIONS INDUSTRIELLES ET LES RAPPORTS SOCIAUX  
CNAM - CNRS

PIREN  
GROUPE DROIT ET ÉCONOMIE DE L'ENVIRONNEMENT  
ASP 956 177  
RA 508 003

RAPPORT FINAL

DES REVENDICATIONS ENVIRONNEMENTALES  
À LA MODIFICATION DES SYSTÈMES INDUSTRIELS

TOME III

COMPARAISONS SOMMAIRES GRANDE-BRETAGNE – R.F.A.

Christiane BARRIER-LYNN  
directeur scientifique du projet

Septembre 1987

Pour une compréhension correcte des processus étudiés en Grande-Bretagne et R.F.A., il est recommandé de ne pas se borner à lire ce résumé mais de prendre le temps de regarder les deux tomes précédents.

LE CHEMINEMENT VERS LA VOITURE PROPRE EN R.F.A.

REMARQUES D'UN CHERCHEUR ALLEMAND QUI A BIEN  
VOULU LIRE ET RELIRE LE TOME II.

La première remarque signale qu'il aurait été préférable d'ajouter à l'analyse de Spiegel et du Zeit celles de deux périodes scientifiques choisis parmi la grande variété de cette sorte de publications qui concourent au développement de la politique d'environnement en R.F.A. (1).

La deuxième remarque souligne que le rôle du mouvement environnementaliste en R.F.A. est surestimé en plusieurs points du rapport. Il nous semble pourtant que ce rôle apparaît plutôt en filigrane et de manière fort discrète, et que nous nous démarquons à la fois et des sociologues français qui se "spécialisent" dans l'étude des Verts allemands et des officiels français dans leur majorité "anti-écologistes" qui expriment une certaine tendance à attribuer à la pression des Verts toutes réglementations environnementales émanant de la C.E.E. ou de toute autre instance internationale. (interviews recueillis sur diverses questions).

N'ayant reçu les commentaires allemands que le 20 Août, nous avons passé plusieurs mois à chercher désespérément plus de précisions sur l'action des Burgerinitiativen, des associations... contre le Waldsterben, mais en vain. Les commentaires nous ont donc rassurés: "les "lacunes" que nous avons imputées aux rédactions de Spiegel et du Zeit s'inscrivent dans la réalité.

Pour le reste, notre "conseiller" ne mentionne pas d'erreurs majeures (2).

- 
- (1) Etant donné nos objectifs, nous ne nous rangeons pas à cet avis.
- (2) La version actuelle du tome II est déjà élaguée d'un tiers. Nous pensions la récrire après réception des remarques de détails de notre collègue allemand, mais compte tenu des délais de frappe et de confection des rapports, ce n'était pas possible. De plus depuis le mois de Juin la maladie et l'agonie lente d'un proche a empêché toute concentration véritable sur notre travail.

RESUME DU TOME II

L'étude a été conçue en tentant de montrer la progression du débat écologique en Allemagne, et la place qu'y tient celui sur la voiture propre.

Plusieurs phases ont été distinguées.

I - 1969-1975

La Classe politique et le gouvernement sont plus "écologistes" que les citoyens. Ceux-ci sont hostiles à la voiture propre.

Cette phase est marquée par d'importantes initiatives du gouvernement fédéral.

L'année 1971 (déjà mentionnée comme "année de grâce des écologismes étatiques"), voit éclore à la fois. 1) le Programme pour l'environnement de Hans Dietrich Genscher, vaste projet de réforme générale du Droit de l'environnement (1), l'un des plus importants du gouvernement Brandt.

(les industriels participent à l'élaboration de la législation environnementale).

Au sein du gouvernement apparaissent très rapidement des désaccords sur la question du financement des mesures en faveur de l'environnement. L'opposition entre ministre de l'économie et ministre de l'Intérieur (chargé de l'environnement) a été constante jusqu'à la période actuelle.

2) la BUNDESIMMISSIONSCHUTZ-GESETZ importante loi-cadre réglementant la pollution de l'air et la pollution par le bruit.

---

(1) Cependant les formations écologistes ne croient pas à une volonté réelle de faire appliquer une législation sévère, de la financer et de contraindre les industriels. On reproche à Genscher ses liens avec l'industrie. Nous sommes aussi à la période d'élaboration de "la démocratie de base" et des Bürgerinitiativen.

(Au début des années 70, le thème de la santé prédomine sur celui de la nature, mais l'inquiétude au sujet de la pollution atmosphérique est très importante aussi).

La demande de voitures propres apparaît à ce moment. Elle émane du gouvernement. D'importantes subventions ont été versées aux constructeurs pour développer les études sur la voiture propre dès ce moment par le ministère de la technologie, en particulier à Mercedes, V.W. et Audi.

La réduction de la pollution automobile ne semble pas avoir cessé d'être l'un des axes de recherche de l'industrie automobile à partir de 1971, bien qu'en R.F.A. comme ailleurs elle soit passée au 2ème plan, à partir de 1974, après les recherches sur la réduction de consommation. Dès 1973, les industriels allemands avaient surtout misé sur le diesel. A souligner une fois de plus que ces recherches ont été conduites sous la pression du gouvernement.

De 1970 à 1976, la pollution par les véhicules a été l'un des moindres soucis de l'automobilistes allemand. D'après plusieurs sondages réalisés en 1977, l'automobile est de loin le bien de consommation préféré des Allemands.

La polémique sur la limitation de vitesse date de 1974 et l'A.D.A.C. (le puissant automobile-club allemand) a riposté par sa violente campagne de protestation axée autour du slogan "Des citoyens libres roulent librement".

3) La Benzinbleigesetz fixant les étapes de réduction du plomb dans l'essence date aussi de 1971 et présente un plan très en avance sur celui de la C.E.E. et sur celui de la Grande-Bretagne.

Sur ce point non plus, les citoyens ne se sont pas mobilisés le moins du monde, le gouvernement a pris les initiatives en suivant le modèle des Etats-Unis à la fois pour le contenu de la législation et la technique envisagée pour la suite: le catalyseur.

L'utilité de l'essence sans plomb est présentée suivant deux axes : - elle est nécessaire aux catalyseurs.  
- le plomb est nuisible à la santé.

La loi sur la réduction du plomb dans l'essence n'a pas donné lieu à des échos importants dans la presse ni à des réactions des BI ou des mouvements écologistes. En revanche le débat au Bundestag a été très houleux et jalonné de nombreux hearings (voir t.II, p.35).

L'opposition des industriels s'est assurément manifestée en mettant en avant la même liste d'arguments inlassablement ~~répétés~~ lorsqu'il s'agit de dépollution :

- contestation des résultats des scientifiques indépendants.
- surc<sup>o</sup>ts~~o~~ts insupportables.
- "catastrophes économiques" prévisibles.  
(licenciements....) (1)

Mais l'industrie automobile n'a pas été unanime.

La campagne <sup>contre</sup> ~~en faveur~~ du plomb dans l'essence a été surtout menée par le lobby pétrolier (et non par les filiales d'OCTEL), associés à l'A.D.A.C..

C'est donc une coalition sociale-démocrate FDP qui a, la première, entrepris de réglementer sévèrement l'environnement.

Mais dès 1974, tous les partis se sont déchirés intérieurement devant la priorité de valeurs.

ÖKONOMIE vor ÖKOLOGIE  
ou ÖKOLOGIE vor ÖKONOMIE

4) Cette même année est néanmoins voté la T.A. Luft 1974 (complémentaire de la BundesImmissionschutzgesetz de 1971) et visant à réduire encore les polluants atmosphériques.

---

(1) Les licenciements ne sont jamais présentés sous un aspect négatif, lorsqu'il s'agit de "moderniser", de "restructurer", de "robotiser" ... répétons-le.

## II - TOURNANT EN 1975-1976.

Les industriels deviennent peu à peu de plus en plus réticents devant les contraintes imposées par les lois sur l'environnement. En 1975, le chancelier Schmidt prend officiellement position en faveur de la primauté des intérêts économiques en R.F.A. Il met ses ministres en garde contre une "écologie exagérée".

Le programme fédéral de l'environnement devient un objectif secondaire. Le programme énergétique (essor des charbonnages) devient prioritaire.

Le conflit au sein du gouvernement s'accroît. Le nouveau ministre de l'Intérieur (Maihofer, également FDP), défend la préséance de l'écologie sur l'économie, soutenu par GENSCHER devenu ministre des Affaires étrangères.

L'accident de Seveso (1976) touche profondément l'opinion publique et marque le point de départ d'une forte opposition à l'industrie chimique.

## III - 1978-1980.

Après les succès de la G.L. U. (premières listes vertes) aux élections régionales, le gouvernement revient sur l'intransigeance de sa position : "OKONOMIE vor OKOLOGIE".

Nous avons donc affaire à un gouvernement extrêmement sensible aux légères variations de l'électorat.

Trois grands projets de lois modifiant la BUNDES-IMMISSION-SCHUTZ-GESETZ ont été présentés à la rentrée parlementaire de 1978 :

L'un concerne les produits chimiques,  
Le second la pollution de l'air,  
Le troisième la criminalité relative à l'environnement.

Mais dans la pratique, les institutions politiques soutiennent les industriels.

L'éclatement du discours des politiciens et de leur pratique commence.

Jusqu'ici les citoyens se manifestent peu devant les initiatives gouvernementales à l'égard de l'environnement, si ce n'est à travers les procès intentés par des Bürgerinitiativen aux industriels. On sait par ailleurs que celles-ci ont pris beaucoup de vigueur à partir de 1975.

DEUXIEME PARTIE  
(1980-1982)

Sur cette période, les articles <sup>relatif à l'environnement</sup> deviennent plus longs et plus fréquents.

Les citoyens se manifestent plus préemptoirement face aux initiatives ou aux discours politiques. Quelques unes de leurs attitudes constantes sur cette période :

- 1° les industriels sont mis en cause et en question.
- 2° les autorités politiques sont accusées de bienveillance à l'égard de l'industrie et de ne pas faire appliquer les lois.
- 3° la santé est l'argument déterminant.

L'année 1980 est marquée par une très intense campagne d'opinion contre la pollution par les métaux lourds et principalement par le cadmium et par le plomb.

Les 3 années/ 80-82/ sont celle de la campagne acharnée contre le SO<sub>2</sub>. Elle fait suite à la réunion de Genève de 1979, déclenchée par le problème norvégien, au cours de laquelle on a discuté des émissions industrielles de soufre.

Les burgerinitiativen se mobilisent de plus en plus contre les centrales thermiques.

A la suite d'une large diffusion de l'information sur la toxicité des métaux lourds et sur les conséquences de la pollution atmosphérique, la montée de l'hostilité contre les industriels est manifeste à la veille même de la campagne contre le Waldsterben proprement dite (que nous datons de Novembre 81).

Les industriels ont dès alors réagi sur plusieurs fronts : ils ont essayé de se donner une image "écologique" par des contre-campagnes publicitaires informatives. Ils ont

nié l'exactitude scientifique des accusations portées contre eux. Ils ont fait pression sur le gouvernement pour qu'il ne modifie ni la législation ni la manière dont elle est appliquée. Enfin, ils ont installé de plus en plus d'usines à l'étranger, là où les législations sont plus clémentes.

En Novembre 1980 s'est déroulé un dur procès qui souligne la montée du contre-pouvoir environnemental détenu par les B.I. : l'IPS (Confédération patronale des Industriels de la lutte contre les parasites et la protection des plantes) a attaqué la B.B.U. (Confédération des Burgerinitiativen sur l'environnement) cf tome 2. 5.3. (Après la lutte anti-nucléaire, et après l'évènement SEVESO, le mouvement écologique a pris pour cible première, l'industrie chimique, cf par exemple tome II, 5.3.1.).

Durant l'année qui a précédé le déclenchement de la campagne contre les pluies acides, l'hostilité contre les industriels est très vive. De nombreuses publications présentent ceux-ci comme de grands coupables, mais <sup>les</sup> dirigeants politiques sont présentés comme encore plus responsables.

Depuis 1975, l'activité des Burgerinitiativen s'est développée surtout dans les domaines de la pollution de l'air et des produits toxiques, la politique des Verts s'est clarifiée et la division du gouvernement sur l'alternative Economie-Ecologie s'est accentuée (au moins officiellement).

L'émoi suscité par les informations diffusées sur la mort des forêts a été préparé dans un contexte social où les controverses au sujet de l'environnement s'étaient attisées les années précédentes dans les domaines les plus variés (eaux, déchets, nucléaire, produits chimiques, polluants ~~atmosphériques~~ atmosphériques ...).

Le démarrage de la campagne proprement dite contre le Waldsterben (Novembre 1981) ne semble pas dû à une intervention des mouvements écologistes.

Il nous a paru que devant l'attitude du gouvernement, une fois de plus peu décidé à agir rapidement et à exercer de réelles contraintes sur l'industrie, le Spiegel se soit déterminé à frapper fort et se soit engagé à fond en faveur de la protection de l'environnement sur une base scientifique.

Toutefois dans une phase préliminaire à la campagne médiatique et au moins au début de celle-ci l'influence directe de scientifiques indépendants, universitaires et apparemment non liés aux associations de défense de l'environnement a joué un rôle capital.

#### Première phase de la campagne contre le Waldsterben(81-82)

Il est devenu banal de répéter que ce sont Bernhard Ulrich, professeur de pédologie à l'Université de Goettingen et Peter Schütt, professeur de botanique à l'Université de Munich, qui ont joué le rôle le plus déterminant (tous les deux font partie des experts convoqués par le gouvernement pour consultation).

Mais il convient de citer aussi:

- Hans Jochen Schroeter, botaniste de Fribourg.
- Hans Werner Schlipkoeter, professeur de médecine à l'Université de Düsseldorf.
- Gernot Grimmer, professeur de bio-chimie à l'Université de Hambourg.
- Martin Jaernicke, professeur à l'Université de Berlin. (cf tome 2., 6.2.).

Certains fonctionnaires fédéraux et régionaux ont communiqué des statistiques et des informations (qui auraient pu rester secrètes).

Les fonctionnaires "qui trahissent les secrets de l'Etat" constituent donc un type d'acteurs sociaux repéré dans ce programme d'étude, <sup>M</sup>mais sur lesquels il n'existe pas, à notre connaissance de littérature sociologique. (Nous ne nous attendions pas à les rencontrer).

Des références nombreuses aux travaux américains sont faits dans la presse étudiée.

Ce sont donc les scientifiques qui mettent directement et publiquement en cause :

- la politique gouvernementale.
- les pressions des lobbies industriels.

Ils admettent que la législation en faveur de l'environnement a été importante, mais qu'en pratique, ses effets sont restés très limités sous la pression constante du lobby industriel.

Durant la première phase de la campagne 81-82, la cause essentielle de la mort des forêts est désignée comme étant le dioxyde de soufre (1), du moins publiquement et officiellement. Ceci aboutit à assigner le rôle de boucs émissaires aux industries du charbon et du pétrole.

Affrontements directs entre scientifiques et industriels.  
(sans passer par le relais des formations environmentalistes)

Nous retrouvons un processus maintenant bien repéré; des échanges d'arguments toujours du même type; depuis déjà plusieurs années le lobby industriel récuse toutes les accusations des scientifiques. Il met en avant l'utilité de la rentabilité de l'industrie par rapport aux dégâts écologiques.

(En fait, depuis 1974, le gouvernement a multiplié les clauses d'exception favorables à l'industrie, et annulé ainsi les effets sur l'environnement attendus de la T.A. Luft. La loi de 1977 comporte une clause définie par l'article 17, qui permet en fait à tous les industriels de ne pas se soumettre légalement aux dispositions sur l'environnement).

---

(1) On commence aussi à accuser les NOX (émis par les voitures, les centrales thermiques et les fabriques d'engrais).

Devant le nouveau projet de loi de 1978 sur la pollution de l'air, le lobby industriel a encore durci sa position. Ce sont les industriels du lignite qui ont adopté la position la plus ferme. Le principal argument du lobby du charbon pour justifier son refus d'appliquer la loi est naturellement le coût de la dépollution des centrales.

Le système de valeur des scientifiques sans allégeance envers les intérêts industriels est de même teneur qu'en Angleterre à propos de la santé. En R.F.A. les scientifiques "défenseurs de la forêt" prétendent que les chiffres avancés par le lobby du charbon sont exagérés, que le coût de la mort des forêts est inestimable, qu'elle n'a pas de prix.

Les industries du charbon et du pétrole sont non moins implacables qu'OCTEL et refusent catégoriquement de se plier aux exigences de la législation sur l'environnement. Le gouvernement en est réduit à trouver le moyen de répondre à l'inquiétude du public sans peser sur ces industries.

Dans la foulée, certains politiciens voient dans l'hostilité à l'industrie du charbon, une occasion de restaurer l'image de marque du nucléaire. Les écologistes sont très embarrassés devant le dilemme. Une raison majeure pour eux de rester très discrets et de ne pas s'engager très avant dans le débat?

La tension est devenue générale, semble-t-il, à la suite de la campagne médiatique : les communes (1) ont commandé de nouvelles analyses, de leur propre initiative, elles ont montré à leurs administrés l'étendue des dégâts.

Durant le même laps de temps, de très nombreux livres entretiennent une atmosphère de catastrophe en annonçant l'imminence d'un désastre écologique global et irréversible.

---

(1) A côté des scientifiques, elles sont peut être les acteurs de choc dans la campagne contre le Waldsterben.

L'enquête du Spiegel sur la mort des forêts a été doublée en Mars-Avril 1982, d'une enquête plus générale sur la société industrielle, dirigée par Jochen Boelsche. Elle insiste sur un double constat:

- la protection de la nature intéresse beaucoup d'Allemands,
- mais elle n'a abouti à aucun résultat positif. Son échec est patent.

Indépendamment de "la catastrophe au ralenti" que représente la mort des forêts, les recherches de l'industrie automobile semblent ne pas avoir cessé. Des négociations serrées mais secrètes entre le Ministre de l'Intérieur et les constructeurs n'ont vraisemblablement pas été interrompus depuis 1971.

En 1980, le Ministre de l'Intérieur, Gerhardt Baum, FDP, condamne le blocage par la C.E.E. de la mise sur le marché de voitures propres allemandes, au nom de "l'harmonisation du commerce et de la concurrence". Avant Zimmermann, il envisage de prendre une mesure unilatérale en imposant juridiquement la voiture propre en Allemagne. Il a le soutien d'Helmut Schmidt.

Cette prise de position visant à ~~se~~ défier la C.E.E. sera exactement celle de Friedrich Zimmermann en 83-84. Soulignons qu'elle est formulée en R.F.A. bien avant le débat dans les instances européennes.

Le désir d'imposer la voiture propre en Allemagne a été tout au long de la période étudiée, un objectif des gouvernements. L'industrie automobile s'est longtemps formellement opposée à une production en série de voitures propres pour le marché national, en invoquant les mêmes arguments identiques dans tous les pays où elle a été imposée :

- cela coûte trop cher (350 marks par voiture),
- accroît la consommation d'essence,
- l'automobile n'est pas responsable de la pollution de l'atmosphère.

## TROISIÈRE PARTIE

1983 - JUIN 1985

IIème Phase du mouvement contre le Waldsterben.

Jusqu'en 1982, les scientifiques se sont beaucoup fixés sur les émissions industrielles de soufre comme cause décisive du mal des forêts. Puis les interprétations ont évolué rapidement. Dans une étape suivante, l'ozone formée à partir des NOX et des photo-oxydants est supposée à l'origine du Waldsterben (1).

Durant les années précédentes, l'hostilité envers les industriels qui déversent du soufre s'est beaucoup amplifiée mais la position de ceux-ci s'est non moins durcie.

Avec la IIème phase de la protestation contre le Waldsterben, le paysage, l'échiquier changent : La voiture propre se présente comme un dérivatif à l'attente de l'opinion. Détourner la fureur publique de l'industrie du charbon satisfait les industriels des charbonnages et des centrales thermiques, le gouvernement, les responsables politiques des régions les plus industrialisées (Rhénanie du Nord-Westphalie). Cette solution arrange également les écologistes, hostiles au nucléaire et partisans d'une politique énergétique fondée sur le charbon.

Bien que la technologie de dépollution des voitures soit au point (les Allemands exportent aux U.S.A. et au Japon où les normes sont les plus sévères); ils maîtrisent la technologie du catalyseur, même au stade de l'industrialisation; ce sont les constructeurs allemands qui sont hostiles à une introduction rapide de la voiture propre. Ils constituent la force d'opposition la plus vive et la plus puissante contre le gouvernement.

---

(1) La presse étudiée ne mentionne pas l'hypothèse du virus, à plusieurs reprises soupçonnée d'avoir été "lancée" par les industriels.

Cet aspect du problème est resté absolument incompris des responsables français (fonctionnaires et industriels), tous convaincus que l'opération voiture-propre-en-Europe a été une manoeuvre des constructeurs allemands pour "couler l'industrie française".

Le processus de décision proprement dit :

Le 6 Septembre 1983, le gouvernement fédéral se prononcera une nouvelle fois pour une mesure unilatérale: l'introduction de l'essence sans plomb en R.F.A., et l'obligation d'équiper les nouvelles voitures de pots catalytiques dès le 1er Janvier 1986, au mépris du Traité de Rome. Cette décision a été prise moins de quatre mois après le Conseil des Ministres Européens du 16 Juin qui avait débattu, à la suite de la demande formulée par la Grande-Bretagne, de l'introduction de l'essence sans plomb dans le C.E.E.

Dès lors le gouvernement allemand sera pris au piège de multiples conflits :

- gouvernement/industriels  
(opposition de l'industrie automobile)
- gouvernement/C.E.E.  
(opposition de la France et de l'Italie)
- au sein du gouvernement : ministère de l'Intérieur/  
Ministère des Finances.
- gouvernement/scientifiques + écologistes + presse  
(dénonciation des "manoeuvres électorales").

Les changements politiques de 82-83 et la campagne électorale de 83.

Le 1er Octobre 1982, le gouvernement Schmidt est renversé, les chrétiens-démocrates retrouvent le pouvoir.

Le 4 Octobre H. Kohl forme le nouveau gouvernement avec un fort noyau CDU-CSU. Friedrich Zimmermann, CSU, devient Ministre de l'Intérieur.

Le 17 Décembre, le Bundestag est dissous.

L'hiver 82-83, la vie politique allemande est centrée sur la campagne électorale, celle-ci est dominée par les problèmes économiques (chômage) et de stratégie militaire.

La dépollution de l'atmosphère constitue aussi un thème assez chaud de cette campagne.

Les Grünen ont effectué une percée à travers les mouvements pour la paix et sont très actifs pendant la campagne électorale. Ils expriment de nouveaux idéaux sociaux (renouent avec la vieille aspiration de société non fondée sur les notions de profit et de propriété. Les thèmes environnementaux sont secondaires pour eux aussi. Parmi ceux-ci, notons le désir de "sortir de la société de l'automobile", toutefois la protestation contre le Waldsterben est le thème environnemental majeur de leur campagne.

Pour la première fois, ils dépassent le quota de 5% des voix et font leur entrée au Bundestag avec 27 sièges.

A Bonn, une nouvelle coalition des Chrétiens-Démocrates et des libéraux est portée au pouvoir.

La mort des forêts et la voiture propre.

Nouveau revirement de la classe politique.

Son enjeu caché : la politique énergétique ?

Une atmosphère de campagne électorale permanente a régné en R.F.A. de l'automne 82 à Septembre 83, elle a entraîné la dramatisation et l'amplification du débat sur le Waldsterben: à partir des commentaires sur le dépérissement de la forêt allemande, tous les thèmes d'un désastres écologique global développés au cours des années précédentes ont ressurgi.

Parmi les différents mouvements écologistes, le B.U.N.D., est l'un des plus actifs contre les pluies acides. Il organise des randonnées dans les zones touchées.

En 1983, la B.B.U. entame une grande campagne sur le thème "Arrêtez les pluies acides".

La classe politique semble inquiète des répercussions possibles de cette agitation sur l'opinion publique.

L'approche des élections provoque un revirement général de la position des hommes politiques allemands face au problème des pluies acides.

Jusqu'à là, la majorité des cadres politiques avaient nié publiquement l'exactitude des affirmations scientifiques.

Avec la perspective des élections, le discours s'inverse :

- En 1977 la C.D.U. refusait de nouveaux projets de loi sur la dépollution de l'air,

- En Juillet 82, elle s'opposait au projet de Gerhard Baum, de limiter la pollution par le SO<sub>2</sub>,

- Mais en Février 83, elle diffuse son nouveau ÖKO-Program, critique l'inéfficacité de ses prédécesseurs en matière de dépollution de l'air et la lourde responsabilité du S.P.D. Ce programme affirme que la lutte contre le Waldsterben est, avec la défense de la paix, "la tâche la plus importante de l'humanité".

F. Zimmermann, chargé de l'environnement au gouvernement et chef de groupe parlementaire CSU au Bundestag prend la tête de cette campagne contre les pluies acides.

Il rencontre quotidiennement les associations écologistes et les représentants des branches industrielles.

Dès le début de sa prise de fonction, Zimmermann cite les gaz d'échappement automobiles comme plus nocifs que ceux des centrales thermiques.

Le SPD opère un revirement d'opinion moins net dans la mesure où certains de ses membres ont toujours été très proches des écologistes. Cependant au début de 83, il est unanime

pour clamer l'imminence d'une catastrophe, et l'un de ses députés lance un appel à la C.E.E. toute entière pour combattre le Waldsterben.

L'enjeu véritable qui se profile derrière la politisation de la campagne contre le mal des forêts pourrait être la stratégie énergétique du gouvernement.

Selon Der Spiegel, certains politiciens, en majorité chrétiens-démocrates, considèrent la dépréciation de l'industrie du charbon comme une nouvelle chance donnée à l'énergie nucléaire, après la virulence de l'opposition de la fin des années 70.

Le conseil économique de la CDU-CSU demande que les centrales nucléaires remplacent les centrales à combustible fossile. ~~Frank~~ Joseph Strauss dénonce une contradiction entre l'opposition au nucléaire et les plaintes au sujet du Waldsterben. Il fait placarder dans les bureaux de l'administration bavaroise: "les amis de la forêt et de la nature sont pour l'énergie nucléaire".

Pendant la campagne électorale, Zimmermann avait annoncé à grand fracas la révision des dispositions sur la pollution de l'air de la T.A. Luft 1974.

Le 23 Février<sup>1983</sup>, la nouvelle T.A. Luft est adoptée par le Bundesrat. Elle fait éclater "l'escroquerie écologique", le "bluff" de F. Zimmermann (cf. t.II, 8- 1.2.2.). La T.A. Luft 1983 ne modifie pas vraiment la T.A. Luft 1974 dans le domaine de la pollution par le SO<sub>2</sub>.

Pendant l'été 83, se forme une opposition très forte à la fois contre Zimmermann et contre l'industrie du charbon (cf. t.II, 8.1.2.3.).

La même année, un groupe écologiste se constitue spécialement pour défendre la forêt. Il prend le nom de Robin Wood, dénonce "le bluff électoral" de la C.D.U. et organise des actions spectaculaires de commandos. Diverses formes origi-

nales de protestations écologistes sont imaginées pendant l'été 83 (t.II, 8.1.3.).

Le lobby du charbon n'est pas plus content que Robin Wood de la refonte de la T.A. Luft (Tome II, 8.1.4.).

A la fin de l'été 83, "les mesures écologiques" de F. Zimmermann ne soulèvent que des mécontentements aussi bien chez les industriels que chez les écologistes.

A partir de 1982, le débat scientifico-politique incrimine de moins en moins le  $SO_2$  et de plus en plus l'ozone (formé à partir des <sup>N</sup>NOX et des hydrocarbures imbrûlés) parmi les causes de mort de forêt.

Le glissement des arguments (voir tome II, 8.2.) aboutit à un projet de loi sur la dépollution automobile (essence sans plomb et catalyseur obligatoire en 1985) au Bundesrat en Février 1983.

Au moment du dépôt de ce projet, l'industrie automobile affirme être techniquement au point et rejette sur les pétroliers les problèmes qui pourraient se poser pour l'application de la loi. Ceux-ci formulent leurs objections au nom des intérêts des automobilistes.

Projet de loi du gouvernement fédéral (Juillet 1983).  
Nouvelle intention de "décision unilatérale",  
indifférente aux discussions au sein de la C.E.E.

Fin Juillet 83 (1), le conseil des ministres fédéral adopte, sur la proposition de F. Zimmermann, la décision d'introduire l'essence sans plomb dès le 1er Janvier 1986. Il ne se prononce pas sur l'obligation du catalyseur.

La décision du gouvernement a surpris les industriels de l'automobile et du pétrole qui ne croyaient pas à une mesure unilatérale.

Le lobby automobile retrouve son unité pour faire front contre le projet de Zimmermann, il est hostile à une me-

---

(1) A cette date la R.C.P. britannique a rendu ses conclusions sur l'essence sans plomb depuis plus de trois mois.

sure non ratifiée par la C.E.E. Il refuse d'être considéré comme responsable de la mort des forêts. Il a des doutes sur les motivations cachées de Zimmermann.

Les journalistes du Zeit et du Spiegel présentent un tableau très critique du projet de loi.

C'est la décision inattendue du gouvernement de procéder unilatéralement à l'introduction de l'essence sans plomb qui lance définitivement le débat. Un gros article de 11 pages paru en Août 1983 attise les polémiques. Il titre en couverture: "l'essence sans plomb, la forêt est sauvée".

DES COUPS D'ECLAT AUX RECULS DE F. ZIMMERMANN  
(6 SEPTEMBRE 1983 - 28 JUIN 1985).

Le 6 Septembre 1983, le gouvernement allemand décide de rendre obligatoire le pot catalytique (et l'essence sans plomb) sur toutes les nouvelles voitures dès le 1er Janvier 1986. Zimmermann est prêt à l'Alleingang quelles que soient les décisions européennes.

A partir de ce moment s'engage une partie de bras de fer entre le lobby automobile allemand et Friedrich Zimmermann qui aboutit au recul de celui-ci dix mois après.

Deux étapes dans le processus de cette confrontation

1. Au début de Septembre 83, le Ministre de l'Intérieur envoie une lettre aux industriels de l'automobile et du pétrole dans laquelle il précise les détails techniques et les modalités d'application de la dépollution automobile, le gouvernement allemand entend faire prévaloir les normes américaines sur les normes européennes.

Aussitôt le lobby automobile fait bloc contre le projet de Zimmermann, pourtant les intérêts des différentes firmes sont contradictoires :

(on trouve V.W., Opel, Ford d'un côté,

B.M.W., Daimler de l'autre.

(cf. les positions des directeurs de B.M.W., T.II 9.1.2., les deux premières sont inédites).

Le lobby n'accepte pas les injonctions de Zimmermann: il lui est impossible de transformer ses voitures en deux ans. Le débat devient technique.

Début octobre, les constructeurs utilisent une nouvelle arme : la limitation de vitesse inéluctable si le pot catalytique devient obligatoire.

A la fin octobre, ils durcissent le ton en fixant à leur tour un délai : ils n'acceptent d'équiper les voitures

de catalyseurs au plus tôt qu'en 1990, quand une essence sans plomb de type super aura été élaboré.

2. Fin Novembre 83, "Zimmermann retourne sa veste". Il cède aux pressions répétées du lobby automobile et change sa stratégie pour les négociations européennes.

(Les constructeurs allemands craignent par dessus tout l'adoption de mesures protectionnistes de rétorsion chez les voisins européens).

La nouvelle tactique de Zimmermann est fondée sur un projet établi par l'industrie automobile : il consiste en l'introduction progressive des automobiles équipées de catalyseurs.

Néanmoins le conflit avec l'industrie automobile s'intensifie et le lobby industriel ne soutient pas la stratégie de Zimmermann à la C.E.E. (Der Spiegel, 23.1.84, n° 4).

Le représentant allemand à la C.E.E., Karl Heinz NARSES s'oppose au Vice-Président de la Commission Etienne DAVIGNON qui défend les thèses françaises et italiennes.

Devant le durcissement des diverses oppositions, Zimmermann répète qu'il est prêt à l'Alleingang. "L'industrie ne doit pas craindre une plainte déposée par les autres pays devant la Haute Cour Européennes". (Der Spiegel, 23.1.84).

Cependant la colère du lobby automobile allemand contre F. Zimmermann monte aussi.

Zimmermann a mené une politique trop personnelle.

Petit à petit, le Ministre de l'Intérieur a réussi sur le problème de la voiture propre, à devenir l'adversaire de tout le monde :

- le lobby automobile allemand,
- la France et l'Italie,

- Plusieurs ministres du gouvernement dont le Ministre des Transports.

Il continue néanmoins à clamer haut et fort sa volonté de faire cavalier seul, et essaie de convaincre le gouvernement d'aller jusqu'à l'affrontement à Bruxelles. Sa position peu diplomate semble une manoeuvre électorale : tous les sondages d'opinion approuvent son action et exigent une lutte sérieuse contre la mort des forêts.

Pendant ce temps Paris et Rome menacent d'une guerre de l'automobile (Avril 84).

Mais pour Zimmermann le risque de politique intérieure prime les dangers économiques européens. L'opinion publique allemande a reproché à Bruxelles son rôle de frein dans la lutte contre la "mort des forêts".

A vouloir trop refuser à la R.F.A., la France et l'Italie ont bel et bien mis en péril l'existence de la C.E.E. (Der Spiegel, 30 Avril 84, n° 18, p. 6).

La position stratégique des Verts et du S.P.D. : la limitation de vitesse.

En février 1984, les Verts et le S.P.D. déposent au Bundestag un projet visant à limiter la vitesse à 100 km/h. sur autoroute, pour réduire immédiatement la pollution automobile et lutter sans attendre contre la mort des arbres.

Le débat sur la limitation de vitesse s'enflamme à nouveau, toujours selon le même processus : chiffres avancés par des scientifiques indépendants, contestés par les industriels... controversés entre les industriels et l'opposition parlementaire.

Plus fondamentalement, ce débat confronte chaque citoyen allemand à lui-même : obligé de faire un choix entre deux valeurs de première importance pour lui : la voiture et la forêt.

Zimmermann tient bon, il maintient pour 1986, la mise en application de normes très sévères pour les nouvelles voitures, qui impliquent la pose d'un catalyseur. Au sein du gouvernement se dégage publiquement un clan hostile à Zimmermann formé des ministres des Finances, de l'Economie, et des Transports, mais il a le soutien du chancelier, convaincu du risque de perdre une partie de son électorat si les tergiversations autour de la mort des forêts continuent.

En Juin 1984, il déclare : "la protection de l'environnement est la tâche la plus importante de notre politique, immédiatement après la sécurité nationale".

Mais selon un fonctionnaire du Ministère de l'Intérieur, le discours dur de Zimmermann a essentiellement une fonction démagogique. (t.II, P.3.).

Pendant que se déroule la polémique sur la dépollution automobile dans les hautes sphères politiques et économiques, la campagne "populaire" contre les pluies acides et la mort des forêts s'amplifie (Janvier-Juillet 84). C'est durant l'année 84 que se situe l'apogée de la campagne proprement dite contre les pluies acides et la mort des forêts: les scientifiques, les communes, les länders, les associations écologistes, le club alpin, l'A.D.A.C. .... (qui a retourné sa veste, elle aussi) produisent tous des statistiques prouvant la mort des forêts.

Des scientifiques indépendants affirment que la couche de terre cultivable est très fortement atteinte par les pluies acides et les produits chimiques : "Après les arbres, c'est le sol qui meurt ...", que la corrosion des bâtiments par les pluies acides augmente....

Le 17 Décembre 1984, un grand reportage d'un journaliste du Spiegel annonce : "La Forêt Noire meurt". Les divers média retransmettent jour après jour des informations dramatiques.

Actions juridiques, actions de commandos écologiques, enquêtes politiques.. accompagnent la diffusion de l'information, à tel point que l'industrie est contrainte de modifier son image de marque écologique; ainsi à DARMSDAT, la société chimique MERCK accepte le contrôle de ses installations de filtrage par des associations écologiques, à la suite de longues tensions.

La campagne comporte un volet important sur les dangers des pluies acides pour la santé. Ce volet émane avant tout des BI et des associations écologistes.

A propos des dangers d'une plombémie élevée, les Anglais avaient insisté sur les dangers encourus par les foetus et les jeunes enfants, il en va de même pour les pluies acides, BI, associations, Spiegel... insistent sur les dangers de mort pour les bébés et reprennent la thèse de BERND DOST (morts subites des nourrissons inexplicables).

Les révélations sur la mort des bébés provoquent un grand émoi dans le public. Les écologistes mettent en évidence l'indifférence et l'incompétence des autorités locales et fédérales sur ce sujet.

Pendant l'année 1984, le scandale de la construction de la centrale de Buschaus atteint aussi son paroxysme. Ce conflit supplémentaire met à l'épreuve la crédibilité du gouvernement en matière d'environnement (celui-ci a voté la mise en service de la centrale sans système de filtrage). Il révèle sa duplicité : d'une part il prononce des déclarations solennelles pour une protection ferme de l'environnement, d'autre part il se plie aux exigences des industriels et les laisse détériorer et encombrer cet "environnement".

CATALYSEURS OU LIMITATION DE VITESSE ?  
 (une fois encore)  
 COMPROMIS OU CONFLIT A LA C.E.E.?

Le conseil des ministres allemand du 3 Juillet 84 décide :

- l'introduction de l'essence sans plomb en Allemagne,
- l'adoption d'un plan par étape introduisant le pot catalytique en R.F.A., selon les normes américaines,
- l'exemption de la taxe automobile pour tous les acheteurs d'une "voiture propre", et ce pendant cinq à sept ans.

Immédiatement après ce conseil, l'industrie automobile lance une campagne publique contre l'introduction de la voiture propre, en faisant toujours état des mêmes arguments déjà rencontrés et en provoquant le même genre de réponse, par exemple de la part d'un expert de l'UMWELTBUNDESAMT : "ces calculs sont exagérés de 100%".

Tous les partis politiques connaissent une division interne au sujet de la voiture propre et de l'introduction de mesures unilatérales.

Il en est de même des länder. FinAoût 84, les experts des länder se réunissent pour définir une position commune sur la voiture propre. Seuls le Bade-Wurtemberg (CDU) et les länder SPD se sont prononcés pour une attitude ferme à la C.E.E. et l'introduction coûte que coûte de la voiture propre en Allemagne.

L'accord semble surtout impossible entre Zimmermann et Stoltenberg (Ministre des Finances). Le manque de cohésion des autorités est de plus en plus interprété comme un signe d'incompétence. Selon de nouvelles statistiques (1er octobre 84), la moitié des arbres seraient atteints, or le gouvernement Kohl n'a encore pris aucune mesure concrète pour lutter efficacement contre ce fléau.

Le conseil des Ministres du 19 Septembre 84 renonce au conflit ouvert avec le C.E.E. et à l'introduction de normes unilatérales.

Cette décision aurait été prise sous les pressions de l'industrie qui espérait qu'en 1989, la C.E.E. aura adopté les mêmes normes sévères. Le marché ne sera donc plus inégal. Le gouvernement a reculé devant une "guerre européenne".

#### Rebondissement du débat sur la limitation de vitesse.

En contrepoint du débat sur la voiture propre, le catalyseur, réapparaît périodiquement un autre sujet de discussions, ta<sup>po</sup>le<sup>on</sup> en Allemagne : l'introduction de la limitation de vitesse. A l'automne 84, on discute à perte de vue sur "le temps 100" (expression désignant la limitation de vitesse à 100 km/h. sur autoroute).

Présentée par la communauté scientifique comme le seul moyen efficace de lutter immédiatement contre la pollution atmosphérique et contre la mort des forêts, elle va diviser l'ensemble de la société allemande et provoquer un glissement des positions du lobby automobile. Le pot catalytique devient le recours contre l'ennemi n° 1, "le temps 100".

Pendant l'automne 84, les batailles d'experts et contre-experts sur l'efficacité du Temps 100 font rage (cf.10.1.3. t.II). Des groupes écologistes se mobilisent sur le thème du "Temps 100 contre la mort des forêts".

Le lobby automobile lui-même est divisé.

Un sondage de l'Institut EMNID, effectué pendant la première semaine d'octobre 84, révèle que 55% des Allemands sont partisans du Temps 100 contre 45% dans un sondage précédent. Même les dirigeants syndicaux deviennent favorables à la limitation de vitesse.

Zimmermann utilise la menace de la limitation de vitesse pour faire pression sur le lobby automobile et lui faire accepter la technique du pot catalytique sur toutes les voitures.

Pendant ce temps, les travaux de la Commission de Bruxelles ont progressé en tenant compte des arguments du CCMC, du CLCA, (les groupes de pression de l'industrie automobile près des instances européennes), de ceux des gouvernants des autres Etats.

Si bien que le 4 Février 84, la Commission présente un rapport préparatoire au Conseil du 7 Mars 85 qui propose la fameuse réglementation distincte par catégorie de voitures. Selon le Spiegel ce "compromis" qui finira par être ratifié par les différents états européens moins le Danemark qui demande des normes plus sévères - le 28 Juin 1985, signifie le fiasco de la politique de Zimmermann (1).

A partir de Juin 1985, le gouvernement allemand s'achemine vers de nouveaux reculs, ses partenaires européens ne croyant pas à l'utilité du catalyseur, à moins qu'ils ne lui soit franchement hostile (voir rapport complémentaire qui sera remis à la C.E.E. en Avril 88).

#### POST SCRIPTUM.

1. Les sources choisies n'ont pas permis d'analyser sous quelles pressions les institutions sont passées de l'argument médiatique :

"Essence sans plomb, la forêt est sauvée", aux décisions de F. Zimmermann d'imposer les normes d'émission américaines et le catalyseur aux nouvelles voitures, au mépris des règles de fonctionnement des institutions de la C.E.E.

Nous pouvons seulement supputer que la diffusion de la campagne pour l'essence sans plomb a fourni une bonne aubaine pour ressortir le vieux projet de 1971 et mettre un terme aux oppositions avec le lobby du charbon définitivement plus fort que tous les gouvernements successifs.

---

(1) qui devait fournir une certaine "compensation" au public allemand, après l'incapacité des gouvernements successifs à réglementer les émissions de SO<sub>2</sub>.

2. La solution choisie par "le sauveur des forêts" était-elle écologiquement adaptée ? et ne relevait-elle pas surtout d'une sorte de "précipitation politique" ?

Les arbres continuent à mourir en R.F.A. les uns après les autres, mais selon un taux de croissance plus faible depuis deux ans environ, il est vrai. Cette forme de "ralentissement du taux de croissance" serait-elle réellement imputable à l'accroissement rapide du parc diesel en R.F.A. et aux récentes incitations fiscales à l'achat de voitures dépolluées. ?

---

CONCLUSIONS GENERALESCOMPARAISONS SOMMAIRESGRANDE-BRETAGNE - R.F.A.

## I

## CONSTANTES

1. Mode de défense, argumentation des industriels :  
parfaitement stéréotypés.
  - Contestation des conclusions des scientifiques indépendants.
  - Production de leur propres interprétations ou analyses.
  - Déclaration de leur incapacité à supporter les surcoûts.
  - Désastres économiques attendus.
    - . Mauvaise position devant les concurrents étrangers (risques de faillites).
    - . Licenciements promis.
  
2. La plupart du temps devant un scandale lié à l'environnement, le processus de débat social qui s'ensuit est toujours le même :
  - 2.1. Les "autorités" déclarent qu'il n'y a pas de danger pour les populations mais elles détiennent des rapports secrets.
  - 2.2. Il se produit des "fuites" par des fonctionnaires ou des "révélations" par des scientifiques.
  - 2.3. La presse et les différents médias diffusent ces informations (qui peuvent avoir transité par des militants écologistes de poids.)

- 2.4. Généralisation de l'inquiétude dans le public.
- 2.5. Parfois démentis des "autorités".
- 2.6. A nouveau recours aux scientifiques dont les conseils ne sont pas nécessairement suivis. (cf. t. I-2ème partie et t. II à plusieurs reprises, par exemple le 4.1.2. ou l'histoire de Goslar 4.1.1.).

Ce sixième chaînon des processus peut-être absent, par exemple il n'apparaît pas avant la décision de F. Zimmermann d'imposer les normes américaines et le catalyseur pour remédier au mal des forêts.

- 2.7. Affrontements entre scientifiques indépendants et scientifiques liés à l'industrie. Désaccords entre eux sur les analyses et interprétations scientifiques.
- 2.8. Conflits de valeurs entre scientifiques indépendants et écologistes d'une part, chefs d'industries de l'autre.

Pour les premiers "la santé n'a pas de prix".  
ou "la forêt n'a pas de prix".

les mots "rentabilité", "productivité" ne leur font aucune impression.

Pour les seconds, seuls les prix, coûts... comptent, la vie et la mort des êtres humains, des arbres... n'est pas de leur ressort.

Si bien que les acteurs qui se situent au centre de la confrontation environnementale évoquée dans l'introduction à ces rapports sont bien les scientifiques indépendants (souvent alliés aux militants écologistes qui leur servent le cas échéant, de vulgarisateurs de leurs travaux), et les chefs d'industries. Deux groupes sociaux peu nombreux mais détenant des pouvoirs-clefs dans les sociétés actuelles.

Le conflit <sup>de valeurs</sup> "ÖKOLOGIE vor ÖKONOMIE"  
ou "ÖKONOMIE vor ÖKOLOGIE"

a suscité une abondante littérature en R.F.A., depuis plusieurs années. Il justifierait une étude séparée.

## II

## DIVERGENCES

## REMARQUEES EN GRANDE-BRETAGNE ET R.F.A.

- 1 - Rôles plus clairs, mieux définis, attitudes plus stables des partenaires en Grande Bretagne. Débat mené "méthodiquement".
- Brouhaha et tumulte général en R.F.A.

Les partenaires changent d'attitudes et de stratégies au fil des mois (excepté le lobby du charbon et les scientifiques).

- 2 - En Angleterre dans l'affrontement entre écologistes et industriels, ce sont en fin de compte les scientifiques, les experts de la RCP qui ont eu le dernier mot, qui ont tranché "royalement" entre les "parties". Il est vrai que le gouvernement britannique avait pratiquement fini par se ranger à l'avis des écologistes (de même teneur que celui des scientifiques) un an auparavant.

Mais nous faisons l'hypothèse et avons la conviction que la Commission Royale s'exprime en toute indépendance et est capable de conclure ses rapports en conseillant d'autres choix que ceux du gouvernement (1).

Dans le débat sur l'essence sans plomb, le gouvernement a joué le rôle d'arbitre éclairé par des commissions d'experts.

EN R.F.A., c'est l'industrie qui dicte la loi.

Nous l'avons vu plusieurs fois participer à la préparation des projets de loi.

---

(1) Pour une étude complète de l'écologisme britannique contemporain, il ne serait pas sans intérêt de suivre les douze débats qui ont donné lieu aux douze rapports de la RCP, et de voir plus particulièrement comment elle s'est située chaque fois par rapport aux décisions gouvernementales.

Les charbonnages, les centrales thermiques n'ont pas cédé un pouce de terrain, pas fait la moindre concession, durant la période où il a été question de réglementer les émissions de  $SO_2$ .

L'industrie automobile a fait reculer Zimmermann devant "L'Alleingang" et "le conflit européen". Sa politique de diversion en faveur de "la voiture propre à l'américaine" a été interprétée par le Spiegel comme un fiasco.

Devant ces "têtes en béton" des industriels allemands, qu'auraient pu faire les "écologistes" de toutes sortes et les Verts allemands ?

Ils se sont tenus fort à l'écart du débat sur la nocivité du  $SO_2$  pour se garder d'apporter de l'eau au moulin des partisans de l'énergie nucléaire.

L'essentiel de leur "action" contre le Waldsterben, outre les actions de commandos de petits groupes, a surtout consisté à contribuer à lancer l'idée d'un projet de loi limitant la vitesse sur autoroute et à se joindre aux diverses campagnes sur ce thème délicat en R.F.A.

Mais... leur efficacité ? ... n'est guère perceptible. Moins que celle de la tactique patiente, méthodique, harcelante sur fonds de moralisme des Des Wilson.

Ce qui a abouti en R.F.A., dans la mesure ou quelque chose a abouti, c'est le vieux projet repris par presque tous les gouvernements allemands, et remontant à 1971, d'imposer la voiture propre aux automobilistes allemands. Les motifs de cette tenacité n'ont pu être élucidés puisque les "négociations" à ce sujet entre gouvernants et constructeurs sont demeurées secrètes jusqu'à ce jour. Ce que l'on peut en percevoir montre du moins qu'elles n'ont pas progressé sur un ton idyllique.

Efficacité comparée des tactiques des environmentalistes  
Anglais et Allemands.

Dans la mesures où nos comparaisons ne portent que sur deux évènements bien précis: l'assainissement de l'essence en Grande-Bretagne, la dépollution des voitures en R.F.A., il faut bien conclure que la tactique anglaise (orchestrée par un seul individu, appuyé par une quinzaine d'associations et plus largement par un "lobby environnemental" fonctionnant comme un excellent réseau de communications) a été plus efficace que la multitude d'actions ponctuelles et décentralisées en R.F.A. ; les Anglais ont obtenu leur directive claire sur l'essence sans plomb; les Allemands n'ont obtenu qu'une directive optionnelle aux modalités d'application assez complexes pour permettre toutes sortes de "combines" qui permettront de la saboter (Voir rapport destiné à la C.E.E.).

Enfin permettons-nous de nous démarquer de ceux de nos collègues français qui fascinés par le succès électoral des Verts allemands, cherchent à y trouver ce que l'on ne trouve plus dans le mouvement ouvrier : de nouveaux ferments "révolutionnaires".

Insistons sur le fait :

1) qu'il ne s'agit encore que d'un parti trop minoritaire (plus minoritaire que celui de Mr LE PEN), pour le supposer apte, à coup sûr, à entraîner une importante fraction de la population allemande (ou mondiale);

2) que ses divisions internes sont trop nombreuses(1) relativement à sa taille, pour qu'il puisse présenter un "projet sociétal cohérent" devant "les masses";

3) que les contradictions entre la classe politique et les diverses formations écologistes (associations, Bürgerinitiativen - parti vert) semblent trop faibles, pour que les se-

---

(1) Environnement et Politique en République Fédérale d'Allemagne, Dossiers d'actualité mondiale, Paris, La Documentation Française, Avril 1986, n° 533.

condes puissent infléchir considérablement la dynamique sociale actuelle.

A l'inverse, à propos du monde anglo-saxon soulignons que les activités de lobbying (qui n'ont pas d'équivalent ni dans la langue ni dans les pratiques françaises) sont presque systématiquement connotées négativement dans l'imagerie française. Il y a pourtant lobbying et lobbying, et il ne s'agit pas en tous les cas de pratiques de "corruption". La campagne CLEAR semble démontrer le contraire.

L'analyse des processus ayant conduit à l'essence sans plomb en Europe et à des voitures moins polluantes ont permis de dégager des conflits de valeurs et une culpabilisation des industriels au nom des valeurs qui seraient plutôt antiques que modernes. Si les mouvements écologiques ont une aptitude à transformer nos systèmes sociaux, notre mode de production ou notre civilisation<sup>e</sup> est par le truchement de l'évolution des systèmes de valeurs, nullement, croyons-nous, par un renouveau des formes de conflits de classe, lié à l'apparition de nouvelles classes sociales.

C'est une voie d'évolution qui a pu avoir au cours des âges des résultats sociaux non négligeables (elle est à l'origine de l'abolitionisme aux U.S.A. rappelons-le).

 Peut-on dire que le public allemand fait moins confiance à ses institutions que le public anglais, parce qu'il a produit les Burgeriniativen?

C'est difficile à évaluer. Il y a trace dans la presse que le premier se défie de ses institutions politiques, et l'existence des BI, l'insistance pour le fonctionnement d'une "démocratie de base", en dépit de la réforme communale, en constitue des preuves.

Le second "contrôle" ses institutions par d'autres voies : il demande "des comptes" à ses députés, sur ses votes au Parlement par exemple, sur ses déclarations ...

Enfin dirons-nous que les "mouvements écologistes" sont plus vivaces - quoique de manière différente - en Grande-Bretagne et R.F.A. qu'en France ?... Ce serait bien sûr excessif de le nier. Mais nous n'insisterons pas sur les attitudes, aspirations, comportements... chez les militants ou écologistes "de base" dans chacun de ces pays.

Nous préférons souligner que les classes politiques, ou du moins une large fraction de leurs membres sont plus réceptives aux "demandes environnementales" (cas de la Grande-Bretagne surtout), ne veulent pas paraître insensibles aux exigences environnementales, même s'il y a distorsion entre leur discours et leurs pratiques (cas de la R.F.A.), chez nos voisins; tandis que la classe politique française paraît ouvertement anti-écologiste, méprisante des "écolos".

Cette différence d'attitude des classes politiques ne constitue-t-elle pas un facteur suffisant pour expliquer la large circulation de l'information "environnementale" en Grande-Bretagne et en R.F.A., condition essentielle à la vitalité des "mouvements" et des "débats"? et "la censure" qui règne en France et condamne la vie associative à l'anémie?

2-6  Pour autant nous ne partageons plus, à l'issue de l'analyse de nos données, l'idée d'un "consensus" de la société allemande sur les objectifs de sauvegarde de l'environnement.

Les différences entre classes politiques et formations écologistes de base, pour ne pas être absolues, n'en existent pas moins.

Pour les comprendre nous proposerions de situer les "attitudes écologistes" sur une échelle allant des "amoureux de la nature" "politiquement conservateurs") aux "environnementalistes radicaux" (ceux qui prennent l'environnement comme levier pour changer nos modes de production et nos rapports sociaux), pour emprunter à l'une des expressions de Stephen COT-GROVE, politiquement nettement plus à gauche, et entre ces deux catégories, de situer "les technocrates environnementaux" (les

politiciens et fonctionnaires convaincus de l'utilité d'une gestion de l'environnement, mais assujettie aux fins et aux valeurs d'une civilisation industrielle).

Les antagonismes entre "technocrates environnementaux" et "environnementalistes radicaux" ne sont pas à sous-estimer. Toutefois, ainsi que nous l'avons déjà dit, ils sont encore trop confus, et trop éloignés de "la contradiction absolue" pour faire des "radicaux" les "révolutionnaires" de cette fin de siècle.

➤ Selon une opinion fort répandue tous ces différents écologistes (protecteurs de la nature, technocrates environnementaux, environnementalistes radicaux ...) exprimeraient les valeurs des classes moyennes et se recruteraient parmi elles y compris les "technocrates", et les scientifiques.

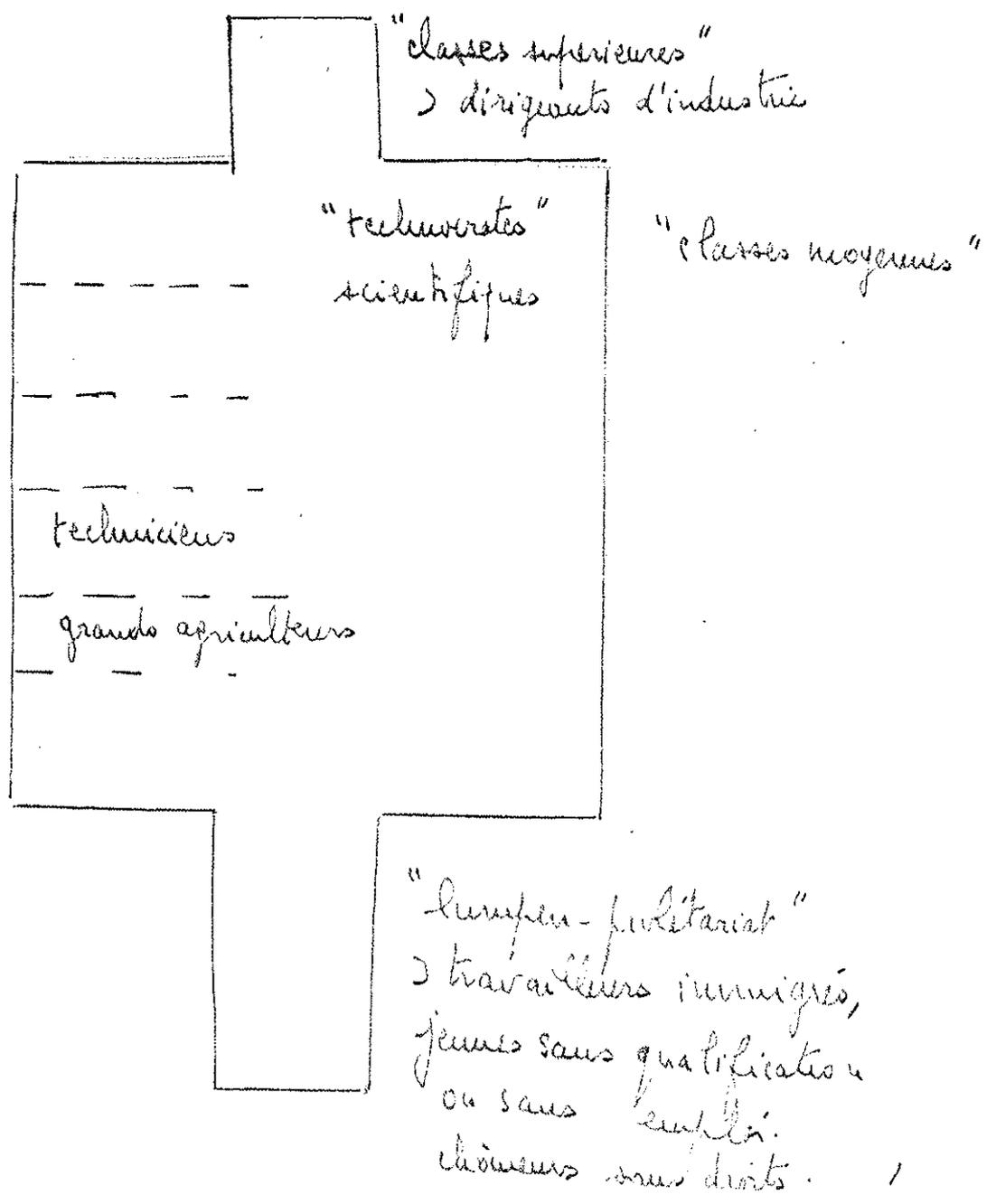
Nous nous appuyerons maintenant sur l'autorité de STEPHEN COTGROVE (1) pour réaffirmer qu'une telle opinion trop schématique et que le concept de "classe moyenne" est d'une valeur douteuse pour l'analyse sociologique.

Nous irions plus loin et dirions que pour appréhender correctement la signification sociologique de la confrontation environnementale dans le monde d'aujourd'hui et les contradictions qu'elle porte en germe, il serait utile de remettre au point la théorie des classes sociales, ne serait-ce qu'en développant le peu qu'en dit Nicholas Georges<sup>en</sup>-Roegen en l'insufflant à la théorie d'un marxiste moder<sup>en</sup> non orthodoxe tel que Pierre Naville (cf. Classes logiques et classes sociales).

---

(1) COTGROVE Stephen, Catastrophe or Cornucopia, The Environment, Politics and the Future, Chichester, New York, Brisbane, Toronto, Singapour, John Wiley & Sons, 1982, 155 p. cf. p. 93 et suiv.

Si nous posons l'hypothèse que dans les sociétés occidentales industrialisées, la structure des classes sociales, entendues selon le sens courant et banal et non selon les définitions de P. Naville, par exemple, tend vers un schéma de ce genre :



il est évident que la probabilité de rallier une association volontaire - écologiste ou de tout autre nature - est beaucoup plus élevée dans la catégorie très nombreuse des "classes moyennes" et que le constat de Goldthorpe, pour important qu'il fut, ne mérite plus d'être ressassé.

Par ailleurs l'analyse de nos données semblent signifier que "le usage dur" de "la confrontation environnementale" se situe ~~entre~~ <sup>dans</sup> les oppositions (de valeurs, mais peut-être aussi de stratégie parfois) entre dirigeants d'industries d'une part, certains scientifiques et quelques rares fonctionnaires-scientifiques trahissant "les secrets d'Etat", de l'autre.

C'est ~~les~~ <sup>rapports</sup> ~~les~~ ~~oppositions~~ entre principalement ces deux catégories d'acteurs sociaux que nous projetons d'analyser de manière plus ~~précise~~ <sup>et privilégiée</sup> à propos des négociations internationales relatives à la sauvegarde de l'atmosphère (convention de Vienne, protocole de Montréal).