Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 43 (1970)

Heft: 3

Artikel: Les hommes comprendront-ils à temps que la pollution met leur vie de plus en plus en danger?

Autor: Corberie, Roger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126840

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Après l'empoisonnement du Rhin l'été dernier

Les hommes comprendront-ils à temps que la pollution met leur vie de plus en plus en danger?

par Roger Corberie

« Ce qui rend ce monde inhabitable, c'est le moteur dont dispose un Français sur deux. Un monde qui ne connaît plus le silence, qui s'empoisonne lui-même, qui se résigne, qui demeure inerte devant cette hécatombe de chaque samedi et de chaque dimanche, qui détruit par ses chimistes des espèces vivantes; c'est un monde condamné. Moi, je suis d'avant le moteur et je rêve à l'odeur du crottin frais et de la bouse fraîche. Ce monde où les prairies crissaient de mille insectes. Je pense à ce vers de Francis Jammes: «Et le brasier de l'herbe en fleurs chante en dormant.» Ce monde où il y avait une cigale sur chaque pin et dont je n'entends plus la rumeur qu'au-dedans de moi.»
Nous avons choisi cette déclaration de François Mauriac, dans le «Littéraire», pour rouvrir aujourd'hui ce dossier terrible, affolant, de la pollution. Ces épithètes paraîtront peut-être exagérées à nos lecteurs. Ils seront certainement d'un avis contraire et deviendront nostalgiques d'un certain passé, lorsqu'ils auront lu ce qui suit. Et d'abord, il faut se remettre en mémoire le grave accident de cet été sur le Rhin, car il a frappé davantage l'opinion mondiale que ceux plus modestes, et pourtant quasi quotidiens, qui abîment pour un temps, sur notre continent comme en Amérique, cours d'eau, lacs et étangs, sans parler des océans. Donc, jeudi 19 juin 1969, à Bingen, une hécatombe de poissons se produisait à la hauteur du défilé de la Lorelei, près de Saint-Goar. Puis le phénomène se déplaça au fil du courant. Tandis que, sur l'ordre des ministres de l'agriculture de Rhénanie-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat, le bateau laboratoire «Max-Preuss» quittait Dusseldorf pour procéder à une série de prélèvements et d'analyses, le toxique atteignait les Pays-Bas. Plusieurs affluents du Rhin, l'Ijsel, la Meuse, la Waal et le Lek furent contaminés.
Mardi 24 juin, le poison a gagné l'estuaire et a commencé à se répandre dans la mer du Nord. Du Palatinat à la côte, des millions de poissons morts sont jetés à la rive. On a aussi découvert d'autres victimes: des canards à Coblence, des rats et des souris à Dusseldorf.
La Hollande prit des mesures drastiques pour éviter que les hommes soient atteints: appels par radio, par voitures et bateaux dotés de haut-parleurs, pour mettre en garde paysans, campeurs, mariniers, leur interdire de se baigner ou de puiser de l'eau. Les vannes furent abaissées dans les stations de pompage. Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, La Haye, ont vécu des jours et des jours sur leurs réservoirs. Même situation dans les grandes cités allemandes riveraines du fleuve. Des truites vivantes ont été lâchées dans les bassins de décantation pour servir de «détecteur». Une expérience a montré qu'un poisson placé dans l'eau polluée succombait en sept minutes.
Passons sur les odeurs nauséabondes, la paralysie du plus grand port du monde due à la fermeture de certains affluents pour éviter que le poison ne remonte dans leur lit, bref, toute une économie gravement perturbée.

Qui pollue?

Tout cela... parce qu'une péniche a dû avoir une fuite, et laisser s'écouler un insecticide: l'endosalvan. Cette grave alerte a amené le «Figaro» à confier une enquête à un de ses grands reporters, Gérard Marin. En voici quelques extraits significatifs:
« – Qui pollue?
» – Tout le monde! dit le sénateur Lalloy, ingénieur général du Génie rural, vice-président du Comité national de l'eau. Les industries avec leurs eaux résiduaires et autres «effluents», les collectivités publiques avec leurs égouts (évacués directement dans les cours d'eau ou dans la mer: sur vingt-cinq villes de plus de 100 000 habitants six ou sept seulement possèdent une station d'épuration! Et ne parlons pas des communes rurales...), les agriculteurs avec leurs engrais azotés, insecticides, pesticides (dont la consommation a décuplé en vingt ans), les pétroliers et les péniches avec leurs hydrocarbures, les particuliers avec leurs ordures ménagères et les détergents utilisés pour la lessive ou la vaisselle.
» Un cas parmi bien d'autres: on a trouvé des «micropolluants» dans la nappe phréatique située sous le lit de la Saône, la couche argileuse ayant été entamée par les drainages. Cet été, en différentes contrées, jusqu'au fin fond de la Bretagne et de la Corrèze, des campeurs ont été plus ou moins gravement intoxiqués après avoir bu à des sources.
» Les régions réputées les plus pures, les régions de montagnes elles-mêmes, n'échappent pas au lent empoisonnement du milieu. Dans les Vosges, plus de la moitié des puits révèlent des concentrations inquiétantes de nitrates. Dans les Alpes, si le seuil critique est loin d'être atteint, les lacs, eux aussi, sont malades de l'homme: ils souffrent d'«eutrophisation», processus qui fait disparaître les poissons et les végétaux nobles au profit des autres. Déjà, truites et salmonidés ont cessé de s'y reproduire spontanément.
» Même situation dans les grands lacs américains; pour n'en citer que trois, le Storm Lake, dans l'Iowa, a vu mou-

rir en quelques jours, sur ses rives, plus de 8000 oiseaux et animaux terrestres; le Michigan atteint à son tour un degré de toxicité tel qu'il devient dangereux de s'y baigner, et l'Erié, non seulement vidé de poissons, mais de **toute vie,** est plus que moribond... Certains experts estiment qu'il faudrait, pour le sauver, dépenser 30 milliards de dollars, soit à peu près ce qu'a coûté le programme «Apollo»! (...)

Au Japon

» L'année dernière, au Japon, dans la baie de Minamata, plusieurs centaines de personnes furent atteintes d'une maladie mystérieuse qui frappa également des chats et des oiseaux. Une quarantaine d'hommes et de femmes succombèrent rapidement, une soixantaine d'autres – présentant un syndrome neurologique grave – restèrent à demi aveugles, paralysés, ataxiques ou mentalement anormaux.

» Après de difficiles et patientes recherches, on finit par s'apercevoir que tous les individus et animaux touchés se nourrissaient essentiellement d'aliments marins. Pourtant les poissons ne mouraient pas. Le professeur Haruhiko Tokuomi élucida le mystère: le responsable de l'intoxication était un composé mercurique utilisé par une usine rejetant ses effluents dans la baie, produit sans effet apparent sur la faune aquatique, mais dont – curieusement – la nocivité n'était que trop évidente pour l'homme, les mammifères et les volatiles...

» L'océan est le grand dépotoir des pétroliers, comme il est le réceptacle des cours d'eau souillés, des effluents industriels d'un grand nombre d'usines – qu'on se rappelle, entre autres, l'affaire des boues de Cassis – des égouts des villes du littoral (de Nice à Marseille, la côte méditerranéenne n'échappe pas à l'accumulation des déjections!).

» Les spectaculaires marées noires, pour destructrices qu'elles soient et d'un effet déplorable sur le plan touristique, ne sont qu'un épiphénomène, une «péripétie» accidentelle: elles ne constituent qu'une toute petite partie des flots d'hydrocarbures répandus sans qu'on s'en doute... sur toutes les mers du globe, la pollution est permanente, intense. La coupable habitude prise par les pétroliers de nettoyer leurs cuves n'importe où – sans parler des rejets ou des fuites de mazout de tous les autres navires – aboutit chaque jour à une somme fantastique de petites marées noires!

» On estime en effet le déchet, le volume des résidus entraînés par l'eau de mer au cours de ces rinçages, à 0,4% en moyenne du tonnage des tankers. En 1968, plus de 1 milliard 400 millions de tonnes de pétrole (contre 80 millions en 1938!) ont été transportées; cela représente quelque 5 600 000 tonnes déversées dans les océans, soit près de cinquante fois le naufrage du «Torrey Canyon.»

Il y a d'autres aspects inédits de la pollution que l'on peut noter au passage, même s'ils sont moins graves. Exemple: les tonnes de déchets qui ne se désintègrent que si on les broyait ou si on y mettait le feu (ce qu'on ne fait pas systématiquement), comme les bouteilles et récipients en plastique. Résultat, sur l'admirable côte de l'océan Atlantique, au niveau de la Gironde et des Landes, on a vu, cet été, apparaître sur la plage des bouteilles en plastique à chaque marée. Elles proviennent soit de paquebots, soit de la Garonne, qui draine vers le large les déchets des grandes villes comme Toulouse et Bordeaux.

Les cimetières de voitures

Autre exemple: les cimetières de voitures cassées, rouillées, qui défigurent un paysage. Le «Monde» écrit à ce sujet:

« Bien que l'on manque de statistiques précises sur le nombre des voitures retirées de la circulation, le Ministère de l'équipement et du logement les évalue à environ 600 000 par an, mais ce chiffre est sans doute au-dessous de la réalité. Le Ministère de l'Intérieur, pour sa part, estime prudemment que 300 000 à 600 000 de ces véhicules iront à la «casse». Mais un professionnel, M. Martin, président de la Compagnie française des ferrailles, nous a affirmé que si l'on considère que la «vie» moyenne d'une automobile en France est de douze ans (contre sept aux Etats-Unis), près de 1 500 000 véhicules devront être, en 1972, récupérés, et il y en aurait déjà 600 000 à 700 000 rien que dans la région parisienne. Les chiffres, s'ils diffèrent selon les appréciations, reflètent tous une réalité: les stocks de véhicules inutilisables augmentent dans d'effarantes proportions.

» Assez curieusement, ces cimetières sont très nombreux dans les Basses-Pyrénées, où nombre de travailleurs étrangers descendant, avec leur famille, vers la frontière espagnole, abandonnent entre Bayonne et le pont d'Irun les voitures à bout de souffle qu'ils ont achetées à Paris pour quelques centaines de francs. La Corse elle-même n'est pas épargnée par ce mal qui commence à inquiéter les responsables de l'aménagement ou de la

protection des sites, notamment l'Office national des forêts.

» Les automobiles recueillies dans des dépôts spécialisés ne représentent qu'une partie des «rejets». On ne compte plus le nombre des voitures isolées abandonnées sur le bas-côté d'une route quand ce n'est pas en plein Paris. Lorsque son véhicule tombe définitivement en panne, l'automobiliste, s'il n'arrive pas à le revendre, n'a guère d'autres ressources que de le remettre à un démolisseur – s'il en trouve un – cela pour une somme dérisoire, quand il ne doit pas payer lui-même le prix du transport et de la «casse». Ou bien il doit le conduire, toujours à ses frais, sur un dépotoir municipal plus ou moins éloigné, plus ou moins bien indiqué.

» Une expérience assurément intéressante est tentée dans ce domaine à Palavas-les-Flots (Hérault), où les carcasses d'automobiles sont immergées pour servir de nid à langoustes. La mise en valeur des pêcheries qui se développent autour de ces récifs artificiels se révèle positive: la Compagnie générale transatlantique, responsable de l'opération, espère récupérer, en quelque deux années, les 200 000 fr. qu'elle a investis.

» Des expériences similaires sont tentées, notamment en Charente-Maritime, entre Oléron et la côte atlantique, ainsi qu'à Concarneau (Finistère) par d'autres promoteurs. Depuis quelques années se développe, en France, une nouvelle technique en usage depuis quelque dix ans aux Etats-Unis. Ce procédé, au demeurant très simple, inauguré fin 1966 à Athis-Mons (Essonne) par la Compagnie française des ferrailles (CFF), consiste à faire passer les déchets – après déchiquetage dans un «moulin» géant, un broyeur Hammer-Mills à marteaux – sur un tapis roulant équipé d'un «overland» magnétique qui soulève toutes les matières non ferreuses et les conduit dans une dérivation. Au bout de la chaîne, entièrement automatisée, le «pulfer», commercialisé sous cette dénomination pour le distinguer des ferrailles ordinaires, se présente sous la forme de petits éclats de métal, produit relativement sûr en rendement ferreux, en dimension comme en densité. Ce broyeur, acheté aux Etats-Unis, peut traiter 300 tonnes par jour et 75 000 tonnes par an. Une seconde chaîne de ce genre, installée à Saint-Pierre-de-Chandieu (Isère) par une société lyonnaise, la Purmet, traite 22 tonnes de métal par heure. Ce sont les seules machines de cette puissance existant en France. On en trouve au moins cinq du même type en Grande-Bretagne.

» Or, l'usine d'Athis-Mons et l'usine lyonnaise, faute de «matière première», ne travaillent qu'à 20% au plus de leur rendement réel. On en revient donc au problème du convoyage des épaves vers un lieu de rassemblement déterminé.»

Et notre confrère signale qu'une commission interministérielle étudie actuellement un projet de loi ramenant à quinze jours le délai au-delà duquel une auto réputée abandonnée peut être conduite en fourrière.

Mais, après cette évocation d'un sujet parallèle, revenons aux méfaits de la pollution. Les «Echos» rappellent que celle de l'air engendre des affections diverses, telles que les bronchites chroniques et les cancers pulmonaires, auxquelles peuvent s'ajouter chez l'enfant des tendances au rachitisme et aux anomalies de la formule sanguine.

Les remèdes pour lutter contre ce fléau sont connus, mais pas assez appliqués: pour les industriels, épuration des gaz et dépoussiérage; pour les particuliers, améliorer la combustion des appareils de chauffage, afin d'éviter les imbrûlés et les fumées; pour les constructeurs d'autos, assurer le recyclage des gaz de carter, placer des starters qui reviennent automatiquement après avoir été tirés.

Quant à la pollution des eaux, voici divers moyens utilisés, ici et là, pour lutter contre elle. Des turbines mues par des moteurs diesel, situées à quelques centimètres sous la surface de l'eau et placées sur des pontons flottants, brassent l'eau pour augmenter sa surface de contact avec l'air. Un autre moyen, proposé d'ailleurs par des chercheurs de l'Institut Max Planck, en Allemagne fédérale, pour purifier l'eau des lacs et des rivières, est de planter, en épis, des écrans de roseaux. Cette plante a, en effet, la caractéristique d'absorber des substances chimiques, notamment le phénol, une des grandes sources de pollution. Le «roseau filtrant» ne s'en porte d'ailleurs que mieux. Des dizaines de milliers de plants de roseaux ont ainsi été installés dans la Ruhr et la zone de Berlin.

En fait, la vraie lutte contre ces pollutions ne sera efficace que le jour où les hommes auront compris qu'il y va de leur survie purement et simplement. Alors, on aura vite trouvé les crédits, puis les décisions, contracté les habitudes qui écarteront cette menace. Sinon, gare à demain!

«Journal de la Construction»