

Les transports et l'environnement

Autor(en): **P.B.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (1971)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127080>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports et l'environnement

24

Les transports ne pouvant se faire que par des moyens techniques, il s'agit de connaître dans quelle mesure ils contribuent à la pollution de l'air, de l'eau ou à l'augmentation des bruits.

Eau

Sur mer le problème s'est posé à la suite du naufrage de grands pétroliers et au nettoyage en mer de ces mêmes navires. Aussi longtemps qu'ils ne représentaient qu'une minorité par rapport à l'ensemble des bâtiments circulant sur les océans et surtout que leurs dimensions restaient dans la normale – c'est-à-dire une capacité de transport d'environ 20 000 à 30 000 tonnes – la pollution restait localisée et la régénération de l'eau pouvait se faire, par le processus naturel, assez rapidement. Le problème n'est pas différent de celui qui s'est posé avec l'évolution de certains villages de montagne où l'habitude était de déverser dans les torrents les déchets de toute nature. Tant que le nombre des habitants est resté proportionné au débit des rivières ou torrents, il ne s'est rien passé; mais dès l'instant où il y a eu déséquilibre, soit en raison d'une poussée démographique soit par suite du développement touristique, il fallut se rendre à l'évidence que le cycle naturel ne permettait plus à l'eau de retrouver sa pureté. Pour ce qui est des transports maritimes, il s'est donc avéré nécessaire de légiférer sur le plan international; en novembre 1969 eut lieu à Bruxelles une conférence qui aboutit à la signature de deux conventions internationales, l'une sur «l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures» et l'autre «sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures». De son côté, le Congrès américain a également légiféré sur la même matière et récemment les Etats de Floride et du Massachusetts ont édicté des lois entrées en vigueur le 1^{er} janvier et le 1^{er} mars de cette année, lois retenant l'entière responsabilité du propriétaire du navire en cas de pollution des eaux.

Air

Quant à l'air, ce sont les véhicules routiers et, dans une autre mesure, les avions qui sont visés. Si jamais on parvient à mettre au point un moteur électrique satisfaisant ne serait-ce qu'à la traction des camions et voitures, il est certain que non seulement il sera possible de réduire très sensiblement la dégradation de l'atmosphère mais aussi, par voie de conséquence, celle des océans. En effet, dès

cet instant, les transports d'hydrocarbures diminueraient très sensiblement...

Dans le domaine de l'aviation il peut être intéressant de relever que la consommation en oxygène d'un Boeing 747 (Jumbo Jet) au cours d'une traversée de l'Atlantique dépasse celle produite en un jour par la forêt de l'Amazonie.

Bruit et santé

Puisque nous venons de citer le Boeing 747, nous en arrivons à parler du bruit provoqué par ces gros porteurs et de leurs successeurs éventuels, les «supersoniques». Après les débats qui ont précédé la votation sur les crédits en faveur de l'adaptation des installations de l'aéroport de Cointrin, on ne pouvait manquer d'être attentif aux nuisances éventuelles du Boeing 747 «Genève» de Swissair lors de son premier passage le 18 mars. Eh bien, les résultats sont non seulement satisfaisants mais même très satisfaisants, puisque le nombre de décibels détectés est le plus bas de tous les enregistrements faits jusqu'ici. Etant sur place, nous pouvons confirmer que les réacteurs sont bien plus silencieux que ceux des autres machines. Reste évidemment le futur, c'est-à-dire la génération des Concorde, SST et Tupolev 144. La Chambre basse américaine, surtout, pour des raisons de protection des individus, s'oppose au projet. Nous ne pensons pas que la mise en service de semblables appareils soit pour demain, compte tenu des interdictions de survol des territoires habités, interdiction ne permettant leur engagement qu'entre des aéroports situés sur les côtes. Ces interdictions, il sied de le rappeler, n'ont pas été prises en raison du bruit des réacteurs, mais de celui provoqué par le passage du mur du son. Ces appareils franchiront en trois heures l'Atlantique-Nord (3 h. 30 pour le Concorde, 2 h. 50 pour le SST). Mais est-ce véritablement compatible avec la santé de l'individu? Il sera certes possible de prendre le «Five o'clock tea» à Montréal et le dîner à Genève; mais on pourra peut-être aussi finir la soirée en chambre de réanimation dans un hôpital! La technique est une chose merveilleuse, mais dans la mesure où l'homme en assume totalement le contrôle et n'en devient pas l'esclave.

P. B.