Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1976)
Heft: 371

Artikel: Pour des villes respirables
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1023824

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: 14.12.2025

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

Seveso: l'acte d'accusation

Seveso. Le voile se lève peu à peu sur les retombées du nuage toxique de l'usine Icmesa. Mais les inconnues aussi se multiplient. La toile de fond : l'impuissance des pouvoirs publics, de la collectivité face à l'organisation de Roche-Givaudan. Mais si l'on est réduit à considérer comme des données du problème, l'exportation du danger en Italie, le rôle incroyable de la corruption sur le plan local (des directeurs imperturbables face aux injonctions des pouvoirs publics), la bonne conscience provocante des responsables genevois et bâlois (on paiera, on est assuré, ce sont les risques du métier, ça représentait quand même des postes de travail dans une région menacée par le chômage), il reste des questions qui doivent recevoir au plus tôt des réponses totalement satisfaisantes. Parmi l'abondance d'articles publiés, ces lignes du « Monde » (4 août, interview du professeur genevois Marc Oltramare recueillie par Isabelle Vichniac) paraissent les plus pertinentes et cernent de façon claire l'enjeu politique, économique et social de cette catastrophe :

« Dans l'affaire de Seveso, il ne fait aucun doute qu'il y a eu des lacunes et des erreurs commises par l'entreprise. »

« On pouvait tout de même s'attendre à ce que Icmesa, une filiale du groupe Hofmann-Laroche, une des firmes les plus riches du monde, possède des moyens de protection efficaces, surtout lorsqu'il s'agit d'une usine dont la production présente des risques graves. Les responsables savaient bien que la production d'hexachlorophène à partir de trichlorophénol risquait, en cas d'emballement de la réaction résultant d'une chaleur excessive, d'amener la formation de dioxine.

» Or, le thermostat contrôlant normalement la température de la cuve où a eu lieu la réaction n'a pas fonctionné. La réaction a continué à s'emballer, alors qu'elle aurait dû être interrompue par un système adéquat, dont on comprend mal qu'il n'ait pas fonctionné. La surpression des vapeurs a elle-même fait sauter une soupape et le nuage s'est échappé. Une « tour d'absorption » aurait dû exister, pour empêcher les vapeurs de se propager à l'extérieur.

Interrogé sur le point de savoir s'il n'existait pas au moins des moyens de limiter les conséquences de la catastrophe, le professeur Oltramare répond :

« Après l'accident, les responsables de l'usine Icmesa devaient certainement penser à la possibilité d'un dégagement de dioxine et auraient dû procéder aux investigations nécessaires. Or il semble que, pendant plusieurs jours, ils n'aient recherché que le trichlorophénol. C'est comme si un médecin recevant un malade gravement atteint, se bornait à chercher dans une seule direction, ou comme si un policier, après un drame odieux, ne suivait qu'une seule piste.

» M. Waldwogel, PDG de Givaudan SA, propriétaire de l'usine Icmesa, a déclaré que les traces de dioxine n'ont été décelées qu'après une semaine. Vingt-quatre heures devraient largement suffire pour cette constatation. Une entreprise de cette dimension, avec les spécialistes qu'elle a, ne pouvait pas ignorer le taux de toxicité d'une substance comme la dioxine. Elle devrait sans nul doute disposer des systèmes d'analyse permettant d'évaluer sans tarder les dangers de pollution. Or, pendant huit jours, les habitants de Seveso ont continué à être pollués alors que tout cela aurait pu être évité.

» La pollution dont souffre la région milanaise a probablement aggravé la situation. Le véritable « chapeau » qui recouvre Milan a vraisemblablement empêché le dioxide de se diluer, le faisant retomber et provoquant des concentrations dangereuses. »

Pour des villes respirables

Les mois d'été sont en définitive un repos surtout pour ceux qui restent, ceux qui profitent par exemple des centres urbains débarrassés pour quelques semaines d'une bonne partie des voitures qui faisaient à ce point partie du paysage quotidien que l'on ne pouvait plus imaginer des rues calmes à midi ou en début de osirée. Bref, c'est en juillet et en août, dans des villes soudain respirables, que pourrait germer l'idée d'un grand coup de balai, d'une révolution qui laisserait les transports publics maîtres de la place. Ce, dans l'intérêt de la majorité, ainsi que le font apparaître les statistiques réunies par les spécialistes chargés d'élaborer la « conception globale suisse des transports ».

Le choix des citadins

Qu'on en juge plutôt en examinant le mode de transport utilisé pour les déplacements professionnels dans trois des plus grandes villes suisses ! La balance penche nettement en faveur des utilisateurs des transports publics (chemins de fer, tramways et bus) :

— Zürich :
  66 % pour les transports publics,
  34 % pour l'automobile.
— Genève :
  47 % pour les transports publics,
  53 % pour l'automobile.
— Berne :
  67 % pour les transports publics,
  33 % pour l'automobile,

Si l'on prend en compte uniquement les déplacements professionnels à l'intérieur des villes, les chiffres sont encore plus nets :

— Zürich :
  71 % pour les transports publics,
  29 % pour l'automobile.
— Genève :
  49 % pour les transports publics,
  51 % pour l'automobile.
— Berne :
  73 % pour les transports publics,
  27 % pour l'automboile.