



**HAL**  
open science

## Arbitrage. Impact d'une catastrophe sur l'avenir d'un site industriel urbain : les cas de Lyon et de Toulouse

Marion Cauhopé, François Duchêne, Marie-Christine Jaillet

### ► To cite this version:

Marion Cauhopé, François Duchêne, Marie-Christine Jaillet (Dir.). Arbitrage. Impact d'une catastrophe sur l'avenir d'un site industriel urbain : les cas de Lyon et de Toulouse. Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle - FONCSI. 2010. hal-01783860

**HAL Id: hal-01783860**

**<https://hal.science/hal-01783860v1>**

Submitted on 2 May 2018

**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.

# LES CAHIERS 2010-06 DE LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

## ARBITRAGE

**IMPACT D'UNE  
CATASTROPHE SUR  
L'AVENIR D'UN SITE  
INDUSTRIEL URBAIN**

**LES CAS DE LYON  
ET TOULOUSE**

**MARION CAUHOPÉ  
FRANÇOIS DUCHÊNE  
MARIE-CHRISTINE JAILLET**



**L**A *Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle* (FonCSI) est une Fondation de Recherche reconnue d'utilité publique par décret en date du 18 avril 2005. Elle a pour ambitions de :

- ▷ contribuer à l'amélioration de la sécurité dans les entreprises industrielles de toutes tailles, de tous secteurs d'activité ;
- ▷ rechercher, pour une meilleure compréhension mutuelle et en vue de l'élaboration d'un compromis durable entre les entreprises à risques et la société civile, les conditions et la pratique d'un débat ouvert prenant en compte les différentes dimensions du risque ;
- ▷ favoriser l'acculturation de l'ensemble des acteurs de la société aux problèmes des risques et de la sécurité.

Pour atteindre ces objectifs, la Fondation favorise le rapprochement entre les chercheurs de toutes disciplines et les différents partenaires autour de la question de la sécurité industrielle : entreprises, collectivités, organisations syndicales, associations. Elle incite également à dépasser les clivages disciplinaires habituels et à favoriser, pour l'ensemble des questions, les croisements entre les sciences de l'ingénieur et les sciences humaines et sociales.

Les travaux présentés dans ce rapport sont issus d'un projet de recherche financé par la FonCSI. Les propos tenus ici n'engagent cependant que leurs auteurs.

## **Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle**

Fondation de recherche, reconnue d'utilité publique

<http://www.FonCSI.org/>

6 allée Émile Monso – BP 34038  
31029 Toulouse cedex 4  
France

Téléphone : +33 (0) 534 32 32 00  
Twitter : @LaFonCSI  
Courriel : [contact@FonCSI.org](mailto:contact@FonCSI.org)



**Title** Impact of a catastrophic event on the future of an urban industrial site

**Keywords** industrial accident, crisis, arbitration, subcontracting, media, future of industrial activity

**Authors** Marion Cauhopé, François Duchêne & Marie-Christine Jaillet

**Publication date** June 2010

The research presented involves land-use planning decisions concerning industrial sites located in urban areas. The aim of the work is to analyze to what extent an accident can lead to sudden and sometimes irreversible decisions concerning zoning of areas that have historically been dedicated to industrial activity. It involves an analysis of arbitration between safety and urban development in the specific context of sites which suffered from an industrial accident. How does this political arbitration operate in crisis situations? How do the accident and the emotions it triggers predominate in decisions taken in the months after the accident, which have significant long-term consequences?

The research consisted of studying two affected sites in France. One of them is the chemical park in Toulouse, devastated by an explosion at the AZF plant on September 21<sup>st</sup> 2001. This accident led to the death of 31 people, numerous injuries and significant structural damages in the city of Toulouse. The other site is the Edouard Herriot industrial harbour in Lyon where, from June 2<sup>nd</sup> to 3<sup>rd</sup> 1987, a fire destroyed a Shell oil storage facility, killing two people.

These two particular post-accidental contexts were studied according to three research axes:

- ▷ the postulate that the accident is only one element among others in the history of a territory;
- ▷ the focus, before and after the accident, on the systems of actors which are involved in the management of the territory and their strategies;
- ▷ the analysis of the specific territorial mechanisms that can contribute to the deindustrialization of hazardous urban industrial sites.

In both cases, the accident first led to a shutdown of the industrial activity. Thereafter, despite the significant differences between them, these catastrophic events durably modified the industrial landscape. The study exposed here clarifies the arbitration mechanisms underlying the decisions that have been made concerning the future of the two sites.



## About the authors

Marion Cauhopé is a civil engineer. At the end of 2010, she defended a PhD thesis in geography, concerning city-industry interactions around the chemical park in Toulouse, seen through the prism of the accident at the AZF plant in 2001.

François Duchêne is an architect and urbanist and holds a PhD in geography. He is a researcher for the French Ministry for Sustainable Development at the National School for Public Works (ENTPE) in Vaulx-en-Verin (France). He specializes in analyzing the territories that chemical and petrochemical industries have built.

Marie-Christine Jaillet holds a PhD in geography and urban planning. She is a research director at the CNRS and vice-president of the research department of the University of Toulouse Le Mirail (France). Her main field of investigation is social exclusion and urban segregation.



## To cite this document

Cauhopé, M., Duchêne, F. and Jaillet, M-C. (2010). *Impact d'une catastrophe sur l'avenir d'un site industriel urbain. Les cas de Lyon et Toulouse*. Number 2010-06 of the *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, Foundation for an Industrial Safety Culture, Toulouse, France (ISSN 2100-3874). Available at <http://www.FonCSI.org/en/>.

**Titre** Impact d'une catastrophe sur l'avenir d'un site industriel urbain. Les cas de Lyon et Toulouse

**Mots-clefs** Catastrophe industrielle, risques, crise, concertation, arbitrage, médias

**Auteurs** Marion Cauhopé, François Duchêne & Marie-Christine Jaillet

**Date de publication** juin 2010

La recherche présentée ici s'intéresse aux processus de qualification et de déqualification d'espaces industriels situés en milieu urbain. En effet, à partir de l'étude des arbitrages entre recherche de sécurité et développement urbain dans le contexte particulier d'un site industriel sinistré, il s'agit de voir en quoi la catastrophe s'impose comme un temps brutal, et parfois irréversible, de déqualification d'un espace dédié jusque-là à l'industrie. Ces travaux entendent montrer comment s'opèrent les arbitrages en situation de crise, la prégnance de la catastrophe et de l'émotion qu'elle suscite dans les décisions à court terme. L'un de leurs intérêts réside dans la mise en perspective de deux cas de sites sinistrés. Il s'agit tout d'abord du pôle chimique sud-toulousain, dévasté par l'explosion dans l'usine d'engrais AZF le 21 septembre 2001. Cet accident a entraîné la mort de 31 personnes, des blessures pour de nombreuses autres, et de multiples dégâts matériels dans toute la ville de Toulouse. L'autre cas concerne l'incendie du dépôt pétrolier Shell dans le port industriel Édouard Herriot de Lyon, du 2 au 3 juin 1987, ayant causé la mort de deux personnes.

Ces deux contextes post-accidentels particuliers ont fait l'objet d'une démarche de recherche selon trois axes :

- ▷ la prise en compte de la longue durée, postulant que la catastrophe ne constitue qu'un élément parmi d'autres dans l'histoire d'un territoire ;
- ▷ l'attention aux systèmes d'acteurs concernés de près ou de loin par la gestion de ces territoires avant et après le sinistre éprouvé, afin de mettre au jour les stratégies à l'œuvre ;
- ▷ l'étude des processus proprement territoriaux pouvant participer à la déqualification des sites industriels à risques en milieu urbain.

Dans les deux cas, le premier effet de l'accident a été l'arrêt de l'activité initiale. Ensuite, bien que de nature sensiblement différente, ces événements catastrophiques ont entraîné des modifications durables de l'espace industriel. Cette étude propose un éclairage sur les arbitrages qui ont sous-tendu les décisions prises pour l'avenir des deux sites.



### À propos des auteurs

Marion Cauhopé est ingénieure des travaux publics de l'État, en charge de l'Agence régionale en réseau des études à la DREAL Midi-Pyrénées. Elle a soutenu fin 2010 une thèse de doctorat de géographie à l'Université de Toulouse le Mirail, portant sur les rapports ville-industrie autour du pôle chimique sud de Toulouse vus au prisme de la catastrophe d'AZF.

François Duchêne est architecte, urbaniste et docteur en Géographie. Il est Chargé de recherches au Ministère de l'écologie, en poste au laboratoire RIVES de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE) à Vaulx-en-Velin. Il travaille sur les territoires produits par les industries chimique et pétrolière.

Marie-Christine Jaillet est docteure en Géographie-Aménagement. Elle est Directrice de recherches au CNRS, et dirige l'Unité mixte de recherches 5193 « Laboratoire interdisciplinaire solidarités, sociétés, territoires » (LISST) à Toulouse. Elle est vice-présidente à la recherche de l'Université Toulouse le Mirail. Elle travaille sur les problématiques d'exclusion sociale et de ségrégations urbaines.



### Pour citer ce document

Cauhopé M., Duchêne, F. et Jaillet, M-C. (2010). *Impact d'une catastrophe sur l'avenir d'un site industriel urbain. Les cas de Lyon et Toulouse*. Numéro 2010-06 des *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle, Toulouse, France (ISSN 2100-3874). Disponible à l'adresse <http://www.FonCSI.org/fr/>.







# Avant-propos

LES RÉPERCUSSIONS à moyen et long terme sur la reconstruction de zones urbaines sinistrées ont fait l'objet de récents travaux s'agissant de catastrophes naturelles<sup>1</sup>. Ces recherches soulèvent avec acuité les interactions nouvelles existant entre la gestion du risque et l'urbanisation : dans chaque cas, la catastrophe s'impose comme un nouvel « horizon du risque » et les reconstructions intègrent cette donnée nouvelle.

S'agissant de risques industriels, divers travaux montrent aussi comment s'articulent, dans le temps long, industries dangereuses et développement urbain. Les intérêts contradictoires des différents acteurs du territoire y sont clairement explicités<sup>2</sup>. D'autres recherches se sont attachées à montrer la gestion immédiate de crise lors d'accidents industriels<sup>3</sup>. Cependant, si un accident industriel catastrophique peut être à l'origine de la modification des activités de l'espace qu'il concerne, peu de travaux à ce jour se centrent sur le contexte particulier de « l'après-catastrophe industrielle ». Il s'agit pourtant d'un temps permettant une réorganisation rapide d'un territoire, dans lequel les reconstructions envisagées posent avant tout la question du maintien de l'activité dangereuse, et non plus seulement celle de la gestion urbaine d'une zone réputée dangereuse.

Les travaux présentés dans ce cahier s'inscrivent dans le premier thème de l'appel à propositions de recherche 2006 de la FonCSI : « Modes d'arbitrage entre recherche de sécurité et exigences économiques, juridiques ou sociétales ». Les auteurs ont étudié les arbitrages, formels ou non, rendus entre recherche de sécurité et développement urbain, dans le contexte particulier de sites industriels sinistrés. Il s'agit de voir en quoi le spectre de la catastrophe pèse – ou non – sur les discours et les pratiques des acteurs concernés (industriels, élus et services techniques locaux, services de l'État, riverains, *etc.*). Cette problématique est abordée principalement à travers deux exemples.

Tout d'abord est étudié le cas du site AZF à Toulouse (31). L'explosion dans l'usine d'engrais en 2001 a conduit à la réduction drastique des activités chimiques au profit d'un pôle biotechnologique<sup>4</sup>. Le deuxième exemple, celui du port Édouard Herriot à Lyon (69), est mobilisé en parallèle. En effet, suite à l'incendie de stockages pétroliers, en 1987, le site a été menacé de délocalisation. Il a finalement été conservé, mais, depuis, le développement alentour d'un pôle de sports et de loisirs et d'un important technopôle rend la cohabitation de plus en plus problématique et pose à nouveau, implicitement, la question d'une possible délocalisation.

Des antagonismes anciens existent entre activités industrielles dangereuses et croissance urbaine. Les travaux exposés ici visent à montrer comment, dans un contexte où la question du danger a été rendue visible, la catastrophe peut aussi être instrumentalisée par certains acteurs dans le but de « tertiariser » plus rapidement la ville.

Toulouse, le 15 juin 2010  
Gilles Motet, FonCSI

Votre avis nous intéresse! Pour tout commentaire ou remarque permettant d'améliorer ce document, merci d'envoyer un courriel à [cahiers@FonCSI.org](mailto:cahiers@FonCSI.org).

<sup>1</sup> Voir par exemple R. Geipel (1990), S. Hardy [Hardy 2003], C. Julliard (2005), ou S. Revet (2006).

<sup>2</sup> Voir par exemple Coanus [Coanus et al. 2000] ou Martinais [Martinais 2001].

<sup>3</sup> Voir en particulier les travaux de C. Gilbert et P. Lagadec.

<sup>4</sup> Elle a sans doute influé également sur la décision d'implanter à Toulouse l'Institut et la Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle.



# Remerciements

**L**ES AUTEURS des travaux présentés dans ce cahier tiennent à remercier :

Chacune des personnes ayant accueilli les enquêteurs, pour leur disponibilité,

Toutes les personnes leur ayant facilité l'accès aux archives, et en particulier, France DOUTON, qui assure le secrétariat du SPPPI à la DRIRE Midi-Pyrénées, Charles FITERMAN, président du Comité Local d'Information, pour son rapport sur l'avenir du pôle chimique du sud toulousain, Delphine PARVY, étudiante à l'université de Haute-Alsace, pour sa collection de rapports d'enquête publique, Irma RUIZ et Jean-Pierre THOMAS, de la ville de Toulouse, qui leur ont permis d'accéder à un précieux recueil d'archives tant sur la maîtrise de l'urbanisation avant l'explosion que sur la gestion de crise et la reconstruction, le colonel ESCASSUT, responsable de la caserne de Villefranche-sur-Saône et détenteur d'archives précieuses sur l'incendie du port Édouard Herriot, Élisabeth ROUX, du Grand Lyon, pour les documents fournis et les versements réguliers qu'elle effectue aux archives municipales, les équipes anonymes mais non moins disponibles, attentives et particulièrement compétentes des archives municipales de Lyon,

Florence DEJOUX, du laboratoire RIVES, pour sa constance, sa gentillesse et son efficacité quotidiennes, ce vingt années durant ; Patrick GIMENEZ, du même laboratoire RIVES, pour avoir pris le relais dans des conditions agréables pour ses collègues, et pour sa compétence dans la gestion du présent contrat,

Christelle GAUTHIER, Fabienne MARCOT, Nathalie BAUD, Régis BARBAU et Matthieu LARDIÈRE pour leur patience à retranscrire tous les entretiens réalisés,

Gilles MOTET, directeur scientifique de la Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle, pour sa lecture attentive des rapports intermédiaires de ce contrat.



# Glossaire

- AFPA** Association pour la Formation Professionnelle des Adultes
- AML** Archives Municipales de Lyon
- APC** Azote et Produits Chimiques
- AVPRI** Association des Victimes des Périmètres des Risques Industriels
- AZF** Azote et Fertilisant
- BARPI** Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industrielles
- BLEVE** *Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion* : vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition
- BTP** Bâtiments et Travaux Publics
- CAS** Centre Acier Service
- CCI** Chambre de Commerce et d'Industrie
- CCIL** Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- CCIT** Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
- CDC** Caisse des Dépôts et Consignation
- CESR** Conseil Économique et Social Régional
- CHSCT** Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
- CHRS** Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale
- CHU** Centre Hospitalier Universitaire
- CIRCR** Centre Régional d'Information sur la Circulation Routière
- CLI** Comité Local d'Information
- CLIC** Comité Local d'Information et de Concertation
- CLIPS** Comité Local d'Information, de Prévention et de Surveillance
- CNDP** Commission Nationale du Débat Public
- CNR** Compagnie Nationale du Rhône
- COL** Contournement Ouest de Lyon
- COURLY** Communauté URbaine de LYon
- CRIC** Centre de Rééducation des Invalides Civils
- CRITIC** Contrôle des Risques Industriels par des Initiatives Citoyennes
- DDE** Direction Départementale de l'Équipement
- DGDU** Direction Générale du Département Urbain
- DPL** Dépôt Pétrolier de Lyon
- DRIRE** Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- DTA** Directive Territoriale d'Aménagement
- ENS** École Normale Supérieure
- ENSIACET** École Nationale Supérieure des Ingénieurs en Arts Chimiques Et Technologiques
- EPL** Entrepôts Pétroliers de Lyon
- ERP** Établissement Recevant du Public
- GICRA** Groupement des Industries Chimiques en Rhône-Alpes
- GIL** Groupement des Industries Lyonnaises

**HLM** Habitation à Loyer Modéré

**ICPE** Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

**IFFA** Institut Français de la Fièvre Aphteuse

**INRS** Institut National de Recherche et de Sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles. Il est lié à la Caisse Nationale d'Assurance Maladie.

**InVS** Institut de Veille Sanitaire

**ONIA** Office National Industriel de l'Azote

**PAEE** Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension

**PC** Poste de Commandement

**PCA** Poste de Commandement Avancé

**PCO** Poste de Commandement Opérationnel

**PEH** Port Édouard Herriot

**PIG** Projet d'Intérêt Général

**PJcnina** Plus Jamais Ca, ni ici, ni ailleurs

**PLM** Paris-Lyon-Méditerranée

**PLU** Plan Local d'Urbanisme

**PMA** Poste Médical Avancé

**POI** Plan d'Organisation Interne

**POS** Plan d'Occupation des Sols

**PPI** Plan Particulier d'Intervention

**PPRT** Plan de Prévention des Risques Technologiques

**RUL** Région Urbaine de Lyon

**SADI** Société d'Aménagement du Département de l'Isère

**SCOT** Schéma de COhérence Territoriale

**SDAU** Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

**SDIS** Service Départemental d'Incendie et de Secours

**SEMVAT** Société d'Économie Mixte des Voyageurs de l'Agglomération Toulousaine

**SERL** Société d'Équipement de la Région Lyonnaise

**Seveso** Les sites Seveso sont des sites classés à risque par l'État (la directive dite Seveso est une directive européenne)

**SNIG** Société Nouvelle d'Industrie Générale

**SNPE** Société Nationale des Poudres et Explosifs

**SPIRAL** Secrétariat permanent pour la prévention des Pollutions Industrielles et des Risques dans l'Agglomération Lyonnaise

**SPMR** Société du Pipeline Méditerranée Rhône

**SPPPI** Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles

**SPR** Société Pétrolière du Rhône

**SURG** Société pour l'Utilisation Rationnelle des Gaz

**TAC** Toulouse Athletic Club

**TIPP** Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

**TMD** Transport de Matières Dangereuses

**TOP** Tronçon Ouest du Périphérique

**UFIP** Union Française des Industries Pétrolières

**UMINATE** Union Midi-Pyrénées Nature Environnement

**URP** Union pour le Raffinage et la Pétrochimie

**VNF** Voies Navigables de France  
**ZAC** Zone d'Aménagement Concerté  
**ZFU** Zone Franche Urbaine  
**ZPR** Zone de Protection Rapprochée





# Table des matières

<b>Avant-propos</b>	<b>ix</b>
<b>Glossaire</b>	<b>xiii</b>
<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>1 Des projets industriels datés</b>	<b>7</b>
1.1 Lyon, du « Couloir de la chimie » au technopôle de Gerland, un projet territorial transformé . . . . .	8
1.1.1 Le port pétrolier, un élément du projet industriel sud-lyonnais . . . . .	8
1.1.2 Le couloir de la chimie pivot de l'économie territoriale lyonnaise . . . . .	12
1.1.3 L'émergence de la technopôle de Gerland . . . . .	15
1.2 Toulouse, de l'usine nourricière à l'usine meurtrière, deux processus croisés à l'œuvre . . . . .	18
1.2.1 Un pôle chimique dans le sud-ouest toulousain . . . . .	18
1.2.2 L'urbanisation progressive des alentours, ou la mise sous tension du territoire . . . . .	21
1.2.3 L'émergence de la question des risques, une cohabitation devenue insoutenable . . . . .	22
1.3 Des dynamiques territoriales excluantes . . . . .	26
1.3.1 Des dynamiques territoriales portées un temps par l'industrie . . . . .	26
1.3.2 Des projets urbains émergents, excluants pour l'industrie nuisante et dangereuse . . . . .	27
<b>2 Deux accidents révélateurs de situations industrielles tendues</b>	<b>29</b>
2.1 Lyon, 2 juin 1987, incendie au Port Édouard Herriot . . . . .	30
2.1.1 Travaux de transformation dans le dépôt Shell . . . . .	31
2.1.2 Un incendie exceptionnel, contenu dans les limites du dépôt sinistré . . . . .	36
2.1.3 Origines connues tardivement, responsabilités reconnues plus tardivement encore . . . . .	44
2.2 Toulouse, 21 septembre 2001, explosion de l'usine AZF . . . . .	49
2.2.1 Le pôle chimique toulousain en septembre 2001, état des lieux avant la catastrophe . . . . .	49
2.2.2 Un événement hors-norme . . . . .	50
2.2.3 Un événement qui déstabilise l'organisation urbaine . . . . .	54
2.3 Processus d'externalisation et de médiatisation, des problématiques communes aux deux événements . . . . .	62
2.3.1 La sous-traitance, une problématique évacuée . . . . .	63
2.3.2 La catastrophe, un bon « produit » médiatique . . . . .	68
<b>3 Après la catastrophe, l'avenir industriel des sites en question</b>	<b>73</b>
3.1 Le port pétrolier Édouard Herriot : retour sur un long conflit d'usage des sols . . . . .	73
3.1.1 Après l'accident, l'activité reprend . . . . .	74
3.1.2 L'élection de Michel NOIR (1989-1995), « comme un coup de tonnerre » sur le port Édouard Herriot . . . . .	75

3.1.3	Avec l'équipe de Raymond BARRE (1995–2001), l'aboutissement d'un compromis temporaire . . . . .	93
3.1.4	La gestion de l'équipe de Gérard COLLOMB (depuis 2001), vers un événement à terme du port pétrolier ? . . . . .	102
3.2	Le pôle chimique toulousain, retour sur dix mois d'effervescence . . . . .	111
3.2.1	Tour de table des acteurs et des actions de communication adoptées . . . . .	112
3.2.2	De septembre à décembre 2001, l'affirmation de discours forts . . . . .	118
3.2.3	De janvier à juin 2002, du bouillonnement argumentatif au dégagement d'un compromis . . . . .	128
3.2.4	Le Cancéropôle, projet phare émergeant de l'après-catastrophe . . . . .	139
3.3	Une redynamisation du territoire aux dépens de l'industrie lourde . . . . .	147
3.3.1	Des conflits territoriaux sur la pérennité industrielle des sites . . . . .	147
3.3.2	Des conflits dynamisant le territoire . . . . .	148
3.3.3	Les deux quartiers « post-catastrophe », pris dans une logique de gentrification . . . . .	149
	<b>Conclusion</b>	<b>153</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>157</b>

# Introduction

## Contexte

La question des risques industriels en milieu urbain, confrontée à celle de l'aménagement et du développement de la ville, pousse parfois à des raisonnements paradoxaux : l'un amène à protéger, à sauvegarder et à restreindre l'occupation humaine autour des installations classées dangereuses, là où l'autre incite, au contraire, à l'étendre et à la développer. Cette question revêt une acuité particulière sur les sites industriels ayant connu une catastrophe, dans la mesure où cette dernière exacerbe les tensions évoquées ci-dessus et peut être susceptible de modifier les modes de penser comme les modes d'agir sur le territoire sinistré. En effet, la survenue d'un événement catastrophique peut aussi être saisie comme l'occasion de réorganiser l'espace sinistré, d'en modifier les activités, voire, à plus ou moins long terme, de délocaliser ou de stopper la production dangereuse, et de libérer le foncier support. Bref, de résoudre la tension en éliminant définitivement la source de risque.

Le présent rapport de recherche s'intéresse aux processus de qualification puis de déqualification d'espaces industriels situés en milieu urbain. En effet, à partir de l'étude des arbitrages, formels ou non, rendus entre recherche de sécurité et développement urbain dans le contexte particulier de sites industriels sinistrés, il s'agit de voir en quoi la catastrophe s'impose comme un temps brutal, et parfois irréversible, de déqualification d'un espace dédié jusque-là à l'industrie.

## Positionnement de la recherche

Commençons en préalable par expliciter le positionnement scientifique adopté dans cette recherche.

### Notion de catastrophe

#### DEFINITION

La notion de catastrophe fait écho à celle de risque. Si l'on s'entend pour définir le risque comme « la représentation d'un danger donné, non encore matérialisé, bien qu'ayant pu advenir auparavant »<sup>5</sup>, on peut envisager dans un premier temps la catastrophe comme la matérialisation d'un risque redouté.

Toutefois, nous souhaiterions préciser cette définition avec quelques préalables complémentaires.

Tout d'abord, les historiens nous alertent sur le découpage temporel de cette « matérialisation redoutée ». Si la catastrophe peut être assimilée à un événement historique, Arlette FARGE rappelle la difficulté à en définir d'emblée son bornage temporel.

“ L'événement qui survient est un moment, un fragment de réalité perçue qui n'a aucune autre unité que le nom qu'on lui donne. Son arrivée dans le temps est immédiatement mise en partage par ceux qui le reçoivent, le voient, en entendent parler, l'annoncent puis le gardent en mémoire<sup>6</sup>. ”

Autrement dit, la catastrophe constitue un moment artificiellement découpé dans un *continuum* temporel souvent plus large. La réduire, par exemple, à l'expression du phénomène physique ou chimique en ayant provoqué la cause, c'est souvent courir le risque de restreindre les champs de compréhension de l'ampleur de la déqualification qu'elle produit. Pierre NORA invite à cette même extension des marges temporelles.

“ L'événement a pour vertu de nouer en gerbe des significations éparses. À l'historien de les dénouer pour revenir de l'évidence de l'événement à la mise en évidence du système [Nora 1974, p. 305]. ”

<sup>5</sup> cf. [Coanus et al. 2000].

<sup>6</sup> cf. [Farge 1997, p. 82].

Ainsi Julien LANGUMIER, dans son travail sur les inondations meurtrières de Cuxac d'Aude, bien qu'il s'intéresse en priorité aux récits des sinistrés, montre par exemple les dynamiques qui ont guidé l'aménagement de ce territoire dans le temps long. En particulier, l'urbanisation de zones agricoles connues pourtant comme inondables a été guidée par la nécessité de pallier la crise viticole locale en offrant le revenu de la rente foncière aux propriétaires de vignes. Et élus et techniciens de l'aménagement, en ouvrant ces terrains à l'urbanisation, ont choisi de masquer le danger des inondations pour traiter un danger jugé alors plus aigu de crise sociale [Langumier 2008]. Ainsi ce travail, comme nombre d'autres dès lors qu'il s'agit de prendre comme point de départ un événement catastrophique, invite à étudier les dynamiques territoriales dans le temps long, les logiques d'aménagement – non toujours linéaires – résultant aussi d'équilibres sans cesse réactualisés entre des intérêts souvent contradictoires, parmi lesquels la catastrophe ne jouerait que comme un élément de compréhension parmi d'autres.

Ensuite, on notera que la catastrophe est bien plus qu'un fait en soi, en ce sens qu'elle est sans cesse retravaillée par les groupes sociaux qui ont à s'en saisir.

“ Abandonner l'espoir de définir la catastrophe de façon objective, c'est mettre en lumière, sous forme de questions, le rapport indissolublement pratique et symbolique que nous entretenons avec des événements particuliers qui sont autant donnés (pour les acteurs qui les affrontent afin d'en combattre les effets) que construits (par une forme de narration, une écriture caractéristique d'une époque et/ou d'un territoire). ”

Autrement dit, toute catastrophe est saisie par des groupes sociaux, acquiert en cela une dimension sociale et entre dans un champ d'interprétations discutées voire parfois concurrentielles. Claire JULLIARD-MACIAN ne dit pas autre chose, lorsque, constatant que le tremblement de terre d'Assise en septembre 1997 pouvait être lu avec différentes focales selon qui le lit, elle s'interroge dans les termes qui suivent.

“ Qu'est-ce qui fait événement en terres ombriennes ? La chute des fresques de la basilique de Saint François, qui permet selon nous de rejouer la place de la ville d'art dans de puissants réseaux trans-locaux principalement représentés par l'Unesco (l'Institution du Patrimoine mondial de l'humanité) et le Vatican (en tant qu'organisateur du Jubilé de l'année 2000) ? L'avenir incertain des familles sinistrées contraintes de demeurer provisoirement dans des préfabriqués ? Ou encore le caractère exceptionnel d'une crise sismique longue de plusieurs mois traquée par les scientifiques <sup>8</sup> ? ”

Ainsi, bien plus qu'un fait en soi stabilisé, la catastrophe est un objet sans cesse retravaillé et comme « instrumentalisé » par les différents groupes sociaux qui sont amenés à s'en saisir à un titre ou à un autre.

Enfin, un autre point nous semble important à souligner en préalable : un événement exceptionnel amène inmanquablement quiconque s'y intéresse à s'interroger sur ses causes. Dans cette quête parfois impossible se croisent différentes interprétations, là aussi non toujours stabilisées. Lors d'une enquête auprès de riverains d'un cours d'eau fréquemment en crue, nous écrivions que, comme les gestionnaires chargés d'en limiter les effets,

“ les riverains ne restent pas inertes devant les crues et les débordements de la rivière. Ils agissent dans la dimension matérielle comme dans la dimension idéale. Les crues, leurs origines, leur fréquence suscitent chez eux des tentatives d'interprétation visant à rendre raison à ces phénomènes [Duchêne et Morel-Journel 2004, p. 103]. ”

Sébastien HARDY, dans une remarquable étude du processus de fragmentation sociale de la ville de Managua et de son interaction avec les risques sismiques, observe aussi ce besoin constant de rechercher une explication aux événements catastrophiques.

“ Nous avons observé que les [habitants de] Managua étaient traversés par deux modes de réflexion pour appréhender les catastrophes, l'un fondé sur la religion, l'autre fondé sur la science. Les tenants de l'un ou l'autre mode de réflexion se sont toujours affrontés, souvent violemment, pour tenter d'expliquer les événements [...]. Chez la plupart des habitants, les deux modes de pensées cohabitent habituellement de façon simultanée et constituent un arrière fond culturel [...] <sup>9</sup> ”

<sup>7</sup> cf. Thierry COANUS (dir.), François DUCHÊNE, Emmanuel MARTINAIS, 2000, *op. cit.*, p. 150.

<sup>8</sup> cf. [Julliard-Macian 2006, p. 55].

<sup>9</sup> cf. [Hardy 2003, p. 327].

Quand bien même ce n'est pas l'objet de ce rapport de recherche que de déterminer les causes des accidents industriels étudiés, l'organisation même de cet écrit montrerait que nous n'échapperons pas totalement à cette démarche.

En mobilisant deux contextes particuliers de catastrophe, nous avons donc positionné notre démarche selon trois tropismes :

- ▷ d'une part, nous avons souhaité prendre en compte la longue durée, postulant que la catastrophe ne constitue qu'un élément parmi d'autres dans l'histoire d'un territoire ;
- ▷ d'autre part, nous avons interrogé les systèmes d'acteurs concernés de près ou de loin par la gestion de ces territoires avant et après le sinistre éprouvé, en ayant le souci de les resituer autant que possible dans les logiques agissantes des organisations dont ils sont membres, ce afin de mettre au jour les stratégies à l'œuvre ;
- ▷ enfin, nous nous sommes intéressés aux processus proprement territoriaux, et qui peuvent participer à la déqualification des sites industriels à risque en milieu urbain.

### Choix des terrains étudiés

L'un des intérêts de cette recherche réside sinon dans la comparaison, du moins dans la mise en perspective de deux sites sinistrés. Or la dynamique qui les a saisis s'avère quelque peu différente, et n'a pour le moins pas la même temporalité.

Chacun des cas sera présenté longuement tout au long de cette recherche. Indiquons simplement que l'un concerne l'explosion de l'usine d'engrais AZF, rattachée peu de temps auparavant au groupe Total, survenue sur le pôle chimique sud-toulousain le 21 septembre 2001. Elle a causé la mort de trente-et-une personnes<sup>10</sup>, des blessures pour beaucoup d'autres, et de nombreux dégâts matériels dans toute la ville de Toulouse. Cette catastrophe constitue sans aucun doute une référence essentielle dans l'étalonnage des accidents industriels, et la plus importante connue à ce jour en France<sup>11</sup>.

usine d'engrais AZF

L'autre cas concerne l'incendie du dépôt pétrolier Shell dans le port industriel Édouard Herriot de Lyon, du 2 au 3 juin 1987, ayant causé la mort de deux personnes.

dépôt pétrolier Shell

Dans les deux cas, le sinistre a eu pour premier effet la non reprise de l'activité initiale : l'usine AZF de même que le dépôt Shell n'ont rouvert leur porte ni l'un ni l'autre. Mais, bien que de nature sensiblement différente, les deux accidents ont aussi conduit à modifier durablement l'espace industriel qui entourait chacune des unités sinistrées.

La mise en perspective des deux cas invite à inscrire les décisions qui ont été prises à propos du devenir de ces sites dans une temporalité longue. Celles-ci ne peuvent être seulement appréciées comme un effet direct de la catastrophe.

D'une part, dans l'un et l'autre cas, des logiques de concurrences territoriales et de « marketing urbain » étaient déjà à l'œuvre de longue date pour tertiariser l'économie territoriale des communes-centres concernées, et la catastrophe est venue réactualiser un jeu plus ancien.

D'autre part, en s'attachant à deux terrains ayant connu un sinistre d'importance diverse, mais ayant eu les deux un écho national, cette recherche entend aussi montrer comment s'opèrent les arbitrages en situation de crise, la prégnance de la catastrophe et de l'émotion qu'elle suscite dans les décisions à court terme.

Toutefois, par le recul qu'il propose, le cas lyonnais invite à être attentif sur d'autres terrains sinistrés à des arbitrages plus sourds qui s'exercent dans le temps long, à travers des cercles de négociation qui se rencontrent peu et parfois même s'ignorent.

*Cette recherche entend aussi montrer la prégnance de la catastrophe et de l'émotion qu'elle suscite dans les décisions à court terme.*

<sup>10</sup> Les chiffres ont oscillé entre vingt-neuf, trente et trente-et-une victimes selon les calculs adoptés. En effet, la préfecture a tout d'abord décompté trente victimes. L'une d'entre elles a ensuite été écartée, portant le chiffre officiel à vingt-neuf décès, avant que deux victimes supplémentaires ne soient reconnues comme telles au début du procès de la catastrophe d'AZF. cf. *infra* § 2.2.3.

<sup>11</sup> L'étude du cas toulousain s'inscrit dans le cadre de la thèse en Géographie et Aménagement de Marion CAUHOPE, portant sur les reconstructions de Toulouse après l'explosion de l'usine AZF. Cette thèse en cours est financée par le Ministère chargé de l'écologie, intégrée dans la programmation du laboratoire RIVES de l'ENTPE, et est co-encadrée par Marie-Christine JAILLET et par François DUCHÈNE. Les éléments présentés ci-dessous constituent plusieurs parties de différents chapitres de sa thèse.

## Hypothèse et questionnement

Cette recherche, on l'a compris, se propose d'interroger les arbitrages, formels ou non, rendus entre recherche de sécurité et développement urbain, dans le contexte particulier de sites industriels sinistrés. Il s'agira donc de voir en quoi le spectre de la catastrophe pèse — ou non — sur les discours et les pratiques des différents acteurs concernés.

L'hypothèse qui nous a guidés pourrait être formulée ainsi :

**l'industrie s'est toujours située en concurrence avec d'autres activités dans l'occupation du « meilleur espace » possible pour elle<sup>12</sup>.**

Une catastrophe industrielle, par les morts et les dégâts qu'elle cause mais aussi par la peur et l'émotion qu'elle suscite et qu'elle ranime, constitue un moment brutal de déqualification territoriale. Celle-ci s'avèrera d'autant plus fatale à l'espace industriel si celui-ci n'est pas porté par un projet fort ; ou plus précisément si le projet industriel n'est pas en capacité de rivaliser avec un contre-projet qualifiant, mobilisateur et rapidement produit.

Munis de cette hypothèse, notre questionnement se décline autour des trois principaux points suivants :

**Comment et par qui la dynamique territoriale des espaces industriels considérés a-t-elle été portée ?**

Partant de chacun des accidents industriels considérés, nous avons souhaité comprendre quels étaient le contexte spatial d'implantation de chacune des entreprises et les dynamiques dans lesquelles s'étaient progressivement développés leurs espaces réservés. Dans quelles dynamiques industrielles le port pétrolier lyonnais et l'usine d'azote toulousaine ont-ils évolué avant de connaître un important sinistre ? Comment le contexte urbain qui a accentué la dimension catastrophique de chaque accident s'est-il constitué ? Relève-t-on des concurrences territoriales explicitées ou sous-jacentes à l'endroit des sites industriels au moment de l'accident qui les a endeuillés ?

**Que donnent à voir les accidents industriels, en termes d'organisations professionnelle, sociale et spatiale ?**

Chacun des accidents étudiés constitue un moment de mise à nu des modes d'organisation et des stratégies économiques, sociales et spatiales des entreprises impliquées. Que révèle — au sens photographique du terme — cette exposition publique lors d'une catastrophe ? Comment et par qui s'effectue la lecture de la dimension hors norme ou non d'une catastrophe industrielle en milieu urbain ? Par quels mécanismes cette mise à nu s'alimente-t-elle et perdure-t-elle ?

**Comment et par qui se joue la concurrence territoriale autour de l'usage des sols sinistrés ?**

Nous avons rapidement vu que, dans chacun des cas étudiés, l'accident industriel avait détruit l'unité de travail où il s'était produit. Se pose alors la question de savoir comment, où et par qui se tranche la question de leur remise en service ou de leur arrêt définitif. Ensuite, si les unités industrielles voisines peuvent avoir été endommagées à la marge, comment et par quel processus se trouvent-elles concernées elles aussi par cette question éventuelle ? Plus globalement, la catastrophe révèle-t-elle des concurrences territoriales aboutissant à modifier tout ou partie des usages affectés jusqu'alors aux sols ?

<sup>12</sup> Sur ce point, par exemple, André VANT analyse très finement les concurrences socio-spatiales entre rube-niers et propriétaires miniers dans l'espace stéphanois du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècles ; Gérard NOIRIEL montre aussi l'émergence du paternalisme et des cités ouvrières comme une concurrence entre tenants de l'industrie lourde traditionnelle — proche des zones d'extraction et d'approvisionnement — et des secteurs émergeant des services — plutôt situés en ville. cf. [Vant 1981] ; [Noiriel 2005, p. 248-278].

## Structure du document

Le questionnement ainsi énoncé, structure la suite de ce document qui se compose de **trois parties** :

1. La première, intitulée « **Des projets industriels datés** », revient sur la genèse de chacun des espaces industriels considérés et sur leur insertion dans l'espace urbain environnant, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au moment de leur sinistre.
2. La seconde, intitulée « **Deux accidents révélateurs de situations industrielles tendues** », s'intéresse plus précisément au déroulement de chaque accident, à ses conséquences immédiates et aux causes mises en évidence<sup>13</sup>.
3. La troisième, intitulée « **Après la catastrophe, l'avenir des sites industriels en question** » étudie les prises de positions des différents acteurs concernés et les moments conflictuels décisifs autour du futur usage des sols ayant abouti – ou non – à « clore » chacune des catastrophes.

Pour des questions de cohérence d'écriture et de facilité de lecture, les cas sont traités isolément à l'intérieur de chaque partie, et un propos transversal vient conclure chacune d'elles.

## Éléments méthodologiques

Les enquêtes menées reposent :

- ▷ d'une part sur la **conduite d'entretiens** auprès d'acteurs, majeurs et mineurs, ayant accompagné le processus de transformation des sites<sup>14</sup>. Chaque entretien a été enregistré et les discours ont été analysés en fonction du contexte de leur énonciation. Par ailleurs, nous avons pallié la non coopération ou l'indisponibilité de certaines des ressources identifiées, en mobilisant des informations ou les points de vue exprimés dans la presse.
- ▷ D'autre part, les enquêtes reposent aussi sur des **sources écrites**, nombreuses et diverses dans l'un et l'autre cas étudié. En effet, de multiples acteurs concernés par chacune des catastrophes ont produit des rapports, des comptes rendus de réunions ou autres documents pendant la crise elle-même et après, que nous avons pour l'essentiel analysés<sup>15</sup>.

conduite  
d'entretiens

sources écrites

<sup>13</sup> Sur ce point, le parti-pris adopté sur le terrain toulousain consiste à ne pas aborder directement cette question, étant donné que, à l'heure où ces lignes sont écrites, le procès consécutif à la catastrophe d'AZF s'est ouvert, mais le tribunal ne s'est pas encore prononcé.

<sup>14</sup> Pour le terrain toulousain, le travail d'enquête a été intégré à celui réalisé par Marion CAUHOPÉ dans le cadre de sa thèse. Si l'ensemble représente plus de soixante entretiens, la moitié environ a été utilisée pour la rédaction de ce rapport de recherche, soit une soixantaine d'heures d'enregistrement. Nous nous appuyons ici plus spécifiquement sur les entretiens réalisés auprès de membres d'associations et de comités de quartiers (8), de représentants syndicaux des entreprises du pôle chimique (6), de membres de l'équipe de direction ou de chargés de communication des usines AZF et SNPE (3), de responsables (ou anciens responsables) sécurité d'AZF et de la SNPE (2), d'agents de la DRIRE, de la DDE et de la ville de Toulouse en charge de la gestion territoriale des risques industriels (4), du président du SPPPI et de son prédécesseur (2), du président du CLI (1), du président du CESR Midi-Pyrénées (1), de l'ancien maire de Toulouse (1), d'un des contributeurs au rapport de l'Inspection Générale de l'Environnement sur l'accident de septembre 2001 (1), de chercheurs et experts de l'histoire urbaine de Toulouse (3), du responsable du projet de Cancéropôle au sein de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse (1), de la directrice de l'association du Cancéropôle et chargée de mission à la préfecture de la Haute-Garonne (1). Pour le terrain lyonnais, nous avons effectué 13 entretiens représentant en tout près de vingt-cinq heures d'écoute. Ont été rencontrés un ancien vice-président de la communauté urbaine, des responsables de service du Grand Lyon et de la mairie de Lyon, des pompiers ayant participé aux secours lors de l'incendie, des agents de la DDE en charge de la gestion territoriale des risques et un représentant des pétroliers présents sur le port. À noter que, malgré nos nombreuses relances, nous n'avons pas pu rencontrer de responsable actuel de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), gestionnaire du port Édouard Herriot.

<sup>15</sup> Pour le terrain toulousain, nous avons principalement consulté divers rapports publics successifs à la catastrophe, en particulier ceux réalisés par l'Inspection Générale de l'Environnement, le Conseil Général des Ponts et Chaussées (dont les annexes reproduisent de précieuses archives sur la gestion territoriale des risques avant la catastrophe du 21 septembre 2001), l'Institut National de Veille Sanitaire et la commission d'enquête parlementaire, ainsi que le rapport du débat national sur les risques industriels et le rapport du Comité Local d'Information sur l'avenir du pôle chimique sud toulousain ; les comptes rendus de réunions du SPPPI ; des tracts, argumentaires et autres documents, produits par les associations et syndicats quant à la gestion de la crise AZF ; des archives du service d'urbanisme de la ville de Toulouse sur la gestion de la crise AZF. Pour le terrain lyonnais, nous avons consulté différentes archives disponibles au SDIS (Service départemental d'incendie et de secours) du Rhône, concernant l'explicitation de la tactique de lutte contre le feu, ainsi que des rapports judiciaires produits lors du procès ; plu-



Par ailleurs, nous avons effectué une analyse systématique des articles de la presse locale et parfois nationale, disponibles sur les deux événements et sur leurs suites<sup>16</sup>. Enfin, tenant compte de la perspective diachronique annoncée plus haut, nous nous sommes intéressés aussi à des archives antérieures (et postérieures) à chacune des catastrophes, portant en particulier sur les décisions d'aménagement de chacun des sites<sup>17</sup>.

---

sieurs études commanditées par le Grand Lyon et la préfecture du Rhône, parmi lesquelles celles du cabinet Algoé, de Claude Quin, et de l'équipe Technip TPS – Jonction – Stratégie et territoires – Kern architecture. cf. la liste complète des études consultées en bibliographie, à la fin de ce document.

<sup>16</sup> Ont été analysés en priorité *La Dépêche du Midi* et *Le Progrès*, mais aussi *Le Monde*, *Libération* et *Le Figaro* (plus particulièrement leur édition locale rhônalpine). Pour Toulouse, ont également été analysés divers supports de communication des collectivités territoriales : *Capitole infos*, *Canal 31*, *Midi-Pyrénées Notre région*.

<sup>17</sup> Pour le terrain toulousain, nous avons principalement pris appui sur divers ouvrages et travaux de recherche sur l'histoire industrielle et urbaine de Toulouse (cf. bibliographie), ainsi que sur des documents reproduits dans certains rapports publics successifs à la catastrophe d'AZF. Ont toutefois été consultés les comptes-rendus d'enquêtes publiques relatives aux installations du pôle chimique ; les documents de planification de la ville de Toulouse (de 1928 à aujourd'hui) ; les documents de présentation des projets d'aménagement (Cancéropôle, Lycée Gallieni, Zone Franche Urbaine, Grand Projet de Ville, etc.). Pour le terrain lyonnais, ont été consultées aux archives municipales la série W, et plus particulièrement les permis de construire déposés sur le port, ainsi que la série WP, et plus particulièrement les dossiers d'ordre général déposés ici sur le port.

## Des projets industriels datés

On observe que la question du risque, appliquée à un territoire précis, se trouve souvent prise dans les dynamiques territoriales qui le structurent sur une période longue. Plus précisément, elle n'est jamais isolée des antagonismes socio-spatiaux, des points de vue et des intérêts sociaux différents qui ont des répercussions sur la production et la gestion de cet espace.

Et si une actualité catastrophique survient, nous postulons que la lecture dominante de cet événement se fait principalement en fonction de ce qui structure à ce moment là une société ou un espace local.

Connaissant la partie tragique de la suite de l'histoire de ces deux espaces industriels, la démarche de cette première partie consiste à éclairer leur genèse, et à tenter de saisir les dynamiques dans lesquelles ils se trouvaient au moment où s'est produit leur accident destructeur. Or précisément, il semble qu'à cette date là, l'un et l'autre des sites étudiés étaient inscrits dans un projet industriel daté. Nous voulons montrer que l'un et l'autre avaient été portés par des projets mobilisateurs, mais que ces temps étaient en partie révolus, soit qu'ils avaient été engloutis par la routine, soit qu'avait débuté pour eux une lente spirale de déqualification.

projet industriel  
daté

L'histoire urbaine et industrielle du port Édouard Herriot, de même que celle du pôle chimique du sud-ouest toulousain, n'existent pas directement en tant que données intangibles. Mais Lyon comme Toulouse ont été abondamment étudiées, et comme métropoles anciennes, elles disposent par ailleurs d'un appareillage universitaire à même de porter un regard éclairant sur leur ville d'attache. Ainsi, les éléments historiques qui suivent sont abondamment nourris de travaux locaux déjà connus et existants. Nous y avons toutefois ajouté quelques sources de première main, parmi lesquelles l'étude des dossiers de permis de construire, pour la partie pétrolière du port lyonnais, et celle des enquêtes publiques ayant concerné le pôle chimique toulousain des années 1960 jusqu'à 2001. Ces dernières nous semblent éclairer tout particulièrement les difficultés de cohabitation entre un système urbain environnant émergent et des sites industriels de plus en plus perçus à travers les dangers qu'ils recelaient, et non plus les richesses qu'ils produisaient.

Dans un premier temps, nous nous intéresserons au port pétrolier de Lyon et à son quartier environnant de Gerland, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1980. Puis nous nous pencherons sur l'espace productif du sud-toulousain affecté à la chimie, et à son espace environnant, depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Pour finir, à travers une mise en perspective de l'évolution de ces deux espaces, nous tenterons de dégager les éléments communs explicitant des formes de déqualification des sites industriels étudiés.

## 1.1 Lyon, du « Couloir de la chimie » au technopôle de Gerland, un projet territorial transformé

Le propos ici ne consiste pas à écrire une histoire exhaustive de l'ensemble du territoire sud-lyonnais, mais plutôt d'en tracer en quelques traits les grandes étapes et de permettre à un lecteur non avisé d'en comprendre les principales dynamiques.

### 1.1.1 Le port pétrolier, un élément du projet industriel sud-lyonnais

Incontestablement, le port pétrolier Édouard Herriot s'insère dans un ensemble industriel plus vaste, dominé par l'industrie chimique et pétrolière. Sans en constituer une pièce maîtresse, au sens d'un élément incontournable pour tous les autres, l'ancienneté de sa conception le situe dans le projet d'une ville industrielle chère à l'architecte Tony GARNIER et à son mentor, le maire de Lyon cinquante années durant et qui a donné son nom au port.

### Le regroupement d'une industrie chimique dans le sud-lyonnais

Rappelons tout d'abord que si le sud-lyonnais regroupe, dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon et les communes de Saint-Fons, Feyzin et Pierre-Bénite, une telle concentration d'entreprises chimiques, il le doit à la présence du fleuve<sup>1</sup> puis du chemin de fer, de terrains non urbanisés au début de l'industrialisation et surtout à une marginalisation hors des villes des industries nuisantes.

En effet, la chimie lyonnaise a connu un double processus, **industriel** avec son émancipation progressive de l'activité des soyeux et **urbain** avec son rejet vers la périphérie et son regroupement progressif à Saint-Fons [Duchêne 1994]. Les établissements Perret symbolisent parfaitement ce double mouvement. Ils étaient implantés en 1819 aux Brotteaux, pour exploiter une fabrique de soude artisanale. En 1822, ils vinrent s'installer dans le quartier de Perrache, pour produire de l'eau de Javel et de l'acide sulfurique, tous deux utilisés par les teinturiers. Puis Perret, évincé de la gare d'eau de Perrache où on lui reprochait les nuisances de ses usines, acquit en 1854 treize hectares de terrains à Saint-Fons. Sa délocalisation a suscité un effet concentrationnaire de l'industrie chimique lyonnaise, donnant en même temps confusément le signal de son autonomisation vis-à-vis de la soierie. Outre la présence de l'eau en abondance, Saint-Fons était dotée d'une gare ferroviaire du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) qui reliait cette industrie naissante à ses fournisseurs et clients, au-delà même des frontières nationales. Et à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, quatre usines chimiques encore visibles localement aujourd'hui sous d'autres enseignes, étaient installées à Saint-Fons, donnant naissance à ce que l'on nomma après-guerre le Couloir lyonnais de la chimie<sup>2</sup>. Le développement de la métallurgie lyonnaise offrait aussi de nouveaux débouchés, notamment dans l'électrochimie. Les commandes d'État lors de la Première guerre mondiale, chimique par excellence [Lepick 1998], ainsi que l'implantation d'arsenaux et d'une poudrerie à proximité des lieux de production chimique, achevèrent de conforter cet ensemble industriel sud-lyonnais.

couloir lyonnais de  
la chimie

<sup>1</sup> La chimie est grande consommatrice d'eau pour ses procédés comme pour évacuer ses rejets.

<sup>2</sup> Perret fusionna en 1871 avec Saint-Gobain. L'usine sainfogniarde de la compagnie Saint Gobain, Chauny et Cirey afficha successivement sur son fronton, au gré des rachats et autres regroupements de capitaux, les enseignes de Péchiney-Saint Gobain en 1962, Rhône-Progil en 1972, Rhône-Poulenc Polymères en 1975, Chloé-Chimie en 1980, Atochem en 1983, Elf-Atochem en 1992, AtoFina en 2000 et Arkema en 2004. - Une fabrique de plomb mitoyenne de Perret fut rachetée en 1900 par la Société pour l'Industrie Chimique à Bâle. Elle devint rapidement CIBA, s'allia en 1970 avec la firme Geigy pour devenir Ciba-Geigy, puis l'usine a été rachetée en 2006 par Huntsman pour être fermée fin 2008. - Une autre petite usine acquise en 1883 devint en 1895 la Société chimique des usines du Rhône. La SCUR fusionna, en 1928, avec les Établissements Poulenc Frères, pour devenir Rhône-Poulenc. Le groupe ne cessa de s'étendre sur le site de St-Fons, avec l'implantation de quatre grands établissements. En 1999, les usines chimiques du groupe furent reversées à sa filiale Rhodia. L'une des usines sainfogniardes a été revendue depuis à Blue Star. Enfin l'Electro-Chimie s'installa en 1904, puis traversa le Rhône en 1916 pour s'implanter à Pierre-Bénite. Elle changea plusieurs fois de raison sociale, devenant successivement Péchiney Ugine Kulhman, puis Elf-Atochem, AtoFina et aujourd'hui Arkema. Par ailleurs, la Société Lumière et fils, installée dans le quartier lyonnais de Montplaisir, fusionna en 1902 avec la « Société des pellicules fines » et s'installa plus au Sud en bord de Rhône, à Feyzin.

## Gerland, un quartier marqué par l'industrie

Si l'industrie chimique se déplaça progressivement vers Saint-Fons, le quartier de Gerland, représentant le sud de l'actuel 7<sup>e</sup> arrondissement enclavé entre la voie ferrée et le fleuve, attira aussi de nombreux établissements industriels : dépôts d'hydrocarbures, pétrole et huile de pétrole – dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle – industries animales<sup>3</sup>, métallurgiques et ferroviaires [Aucourd 1996, pp. 25–40]. C'est en particulier au sud de l'ancienne gare de La Mouche que se développèrent ces industries, « embryons de la métallurgie et de l'industrie chimique lyonnaises [Kleinclausz 1925, p. 348] ». Les clichés pris entre 1929 et 1936 par les sœurs du dispensaire de La Mouche rendent bien compte d'un quartier au paysage industriel, et d'une population logée comme elle le pouvait dans des baraques construites dans ses interstices [Lemire et Samson 2003].

quartier de Gerland

Une commission d'extension et d'embellissement de la cité, créée par Édouard HERRIOT en 1912, établit, dans les premiers plans qu'elle projeta pour la ville, que les industries insalubres et gênantes devaient être reléguées à Gerland.

“ C'est aussi dans ce quartier que [devaient] être installées les usines « hygiéniques » telles que l'usine d'incinération des immondices, l'usine de traitement des eaux d'égouts, l'usine d'équarrissage ainsi que les abattoirs, [...] opérant en continuité avec les conceptions hygiénistes du XIX<sup>e</sup> siècle, une distinction entre l'amont et l'aval de la ville [Cottet-Dumoulin 2004, p. 96]. ”

Ainsi deux éléments commencèrent à structurer le développement du quartier juste avant la Première guerre mondiale, tous deux commandés par Édouard HERRIOT, maire de Lyon depuis 1905, à l'architecte Tony GARNIER. Le premier projet concernait les abattoirs de la Mouche, ensemble impressionnant bâti sur un terrain de 23 000 m<sup>2</sup> et comportant des équarisseurs proprement dits ainsi qu'une grande halle abritant un marché couvert aux bestiaux. La commande fut passée en 1906,

C'est dans le quartier de Gerland que devaient être installées les usines « hygiéniques »

“ les travaux commencent en 1909, la grande halle accueille l'Exposition internationale urbaine de Lyon en 1914 « La Cité moderne », puis une usine d'armement pendant la guerre, l'ensemble n'est achevé qu'en 1928 [Dufieux 2005, p. 12]. ”

On notera que les abattoirs ont entraîné dans leur sillon de nombreuses entreprises spécialisées dans l'industrie du boyau, du cuir, des déchets animaux [Cogoluenhe 1980a, pp. 3–6]; [Cogoluenhe 1980b, pp. 10–14]; [Cogoluenhe 1981, p. 10–12]. Suivirent dans cette même veine la création de l'Institut français de la fièvre aphteuse (IFFA), celle de l'Institut Mérieux en 1947 puis celle du laboratoire de pathologie bovine en 1953 [Cottet-Dumoulin 2004, p. 100].

Le second aménagement structurant du début du siècle concerne le stade dit de Gerland, dont Tony GARNIER a étudié le projet dès 1913 mais dont la construction ne s'acheva qu'en 1926.

“ Garnier avait prévu d'accompagner le stade d'un « quartier des athlètes » dans la perspective de l'organisation à Lyon des 7<sup>ème</sup> ou des 8<sup>ème</sup> olympiades de 1920 ou de 1924 ; comportant notamment un quartier pour les cyclistes, une piscine, des terrains d'entraînement et des restaurants, mais ce dernier projet ne fut que très partiellement réalisé [Dufieux 2005, p. 17]. ”

Il en resta tout de même une piscine découverte et le stade. Ces deux équipements constituèrent le premier noyau d'un pôle sportif qui ne cessa de s'étendre par la suite dans ce quartier. Ainsi se développèrent dans le sud de Gerland les deux faces d'une vision hygiéniste de la ville, nourries l'une par la concentration des nuisances en aval du fleuve, l'autre par l'accumulation d'équipements publics réparateurs.

<sup>3</sup> Fondateurs de suifs, fabriques de bougie et savon, stéariniers, etc.

### Le port, un projet industriel d'entre-deux-guerres

On le voit, les pouvoirs publics ont eu le souci d'accompagner cette émergence industrielle. Et déjà avant guerre, dans les années 1910, un projet de port industriel pour Lyon naquit d'un concours lancé par l'office des transports des CCI (Chambres de Commerce et d'Industrie) du Sud-est, « à l'emplacement des îles de l'Archevêque au sud du quartier de Gerland [Cottet-Dumoulin 2004, p. 154] ». L'idée fut reprise juste après guerre dans les plans d'extension de la ville<sup>4</sup>, à travers la conception de plusieurs versions<sup>5</sup> visibles ci-dessous dans lesquelles différentes configurations possibles du port sont matérialisées au sud du plan :



FIGURE 1.1 – Plan de transformation de Lyon en 1919 – Version 1



FIGURE 1.2 – Plan de transformation de Lyon en 1919 – Version 2



FIGURE 1.3 – Plan de transformation de Lyon en 1919 – Version 3

Un différend entre l'État et la municipalité retarda cet aménagement. Il portait sur son financement et sur l'opportunité, pour les élus locaux, d'aménager non pas un mais deux ports industriels, l'autre à Décines (dans le nord-est lyonnais) qui seraient reliés entre eux par un canal<sup>6</sup>. Les services de l'État recommandaient quant à eux un port unique élaboré selon le modèle des ports rhénans, comme celui de Strasbourg par exemple, avec des terre-pleins réservés aux industriels, une gare de triage et des chantiers de constructions fluviales.

<sup>4</sup> Plans dits « d'aménagement, d'embellissement et d'extension » (PAEE), issus de la loi Cornudet de 1919.

<sup>5</sup> cf. Archives municipales de Lyon [désormais AML], 1541 WP 158, Plan général de la commune et améliorations projetées pour son extension (édition 1919), 5 pièces, 1919.

<sup>6</sup> Ce canal est représenté en pointillé sur la version de la figure 1.1 présentée ci-dessus.



FIGURE 1.4 – Plan de transformation de Lyon en 1919 – Version 4

“ La revendication lyonnaise d’un engagement de l’État dans sa politique portuaire aboutit encore à un compromis : l’État réduit l’envergure du projet en proposant, en 1929, un projet modulable selon les budgets (quatre darses<sup>7</sup> dont une d’hydrocarbures, ou trois darses), comptant sur les réparations dues par l’Allemagne à ses vainqueurs. La municipalité et la Chambre de commerce et d’industrie de Lyon (CCIL) acceptent finalement les plans et devis de l’ingénieur des Ponts & Chaussées en 1931, ne souhaitant pas tergiverser plus longtemps [Cottet-Dumoulin 2004, p. 155]. ”

Entretemps, en 1921, l’assemblée votait la loi Rhône<sup>8</sup>, qui stipulait dans son article 2 que « l’ensemble des travaux à effectuer pour l’aménagement du Rhône fera l’objet d’une concession unique consentie à l’ensemble des collectivités ». Et c’est seulement en mai 1933, après moult débats<sup>9</sup>, qu’a été créée la Compagnie nationale du Rhône (CNR), et en juin 1934 que fut signée entre elle et le ministère des Travaux publics une concession pour accomplir l’aménagement du Rhône « au triple point de vue de l’utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation, de l’irrigation et des autres emplois agricoles<sup>10</sup> ». Malgré une priorité affichée à l’exploitation hydroélectrique du Rhône, le port de Lyon, rapidement nommé Édouard Herriot pour marquer l’attachement du maire à ce projet, fut l’une des premières réalisations de la compagnie, puisque les travaux d’aménagement démarrèrent en 1934<sup>11</sup>. Et il fut mis en activité en 1937, avec deux darses et la possibilité d’en aménager d’autres par la suite. Dès son ouverture, le port connut un certain succès pour le stockage d’hydrocarbures. En témoigne un arrêté préfectoral du 24 juillet 1937 autorisant la CNR à « établir un dépôt mixte de 66 300 m<sup>3</sup> de liquides inflammables de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> classe »<sup>12</sup>.

Compagnie  
nationale du Rhône

“ Toutefois, « il semble que la vocation industrielle du port ait souffert du retard de son achèvement à la fin de la seconde guerre mondiale, au moment où la demande était forte dans une économie en expansion<sup>13</sup> ». ”

Si le port n’a pas vu s’implanter de grandes usines industrielles comme la compagnie pouvait l’espérer, sa fonction pétrolière, affichée autour de la principale darse, n’a fait que s’affirmer après guerre.

<sup>7</sup> Il s’agit de bassins abrités, branchés sur le chenal principal d’accès du port et aménagés tout leur long de quais de déchargement.

<sup>8</sup> Loi du 27 mai 1921 programme des travaux d’aménagement du Rhône de la frontière Suisse à la mer.

<sup>9</sup> cf. Jacques BETHÉMONT, *Le thème de l’eau dans la vallée du Rhône. Essai sur la genèse d’un espace hydraulique*, thèse de doctorat d’État en Géographie, Université Lyon 2, 1972, et plus spécifiquement tout le chapitre 3 « La compagnie nationale du Rhône » qui est consacré à sa création.

<sup>10</sup> Extrait de l’article 1 de la loi de 1921.

<sup>11</sup> Comme en témoignent divers échanges de courriers sur les plans à adopter. cf. *AML*, 937 WP 114, Port et bateaux – Plan du projet du PEH (Port Édouard Herriot) - 1934.

<sup>12</sup> Rappelé in *AML*, 1049 WP 5, Société CNR Port Édouard Herriot, 1<sup>e</sup> classe, 30 avril 1957. Arrêté de la préfecture du Rhône (1<sup>ère</sup> Division, 2<sup>e</sup> Bureau), daté du 18 décembre 1957.

<sup>13</sup> cf. Laurence COTTET-DUMOULIN, *op. cit.*, p. 158.

### 1.1.2 Le couloir de la chimie pivot de l'économie territoriale lyonnaise

On aura noté que l'essentiel du développement économique d'avant la Seconde guerre mondiale dans le sud-lyonnais provenait principalement de capitaux privés. L'expression « couloir de la chimie » est associée à l'après-guerre et à une prise de relais des pouvoirs publics pour assurer la poursuite de l'aménagement de cette grande zone industrielle.

#### Une forte implication de l'appareil d'État

Compte-tenu du remplacement progressif, après-guerre, de la carbochimie par la pétrochimie, l'aménagement d'un espace rationnel voué à la poursuite d'une activité industrielle chimique lourde demandait d'importants investissements.

*La poursuite d'une activité industrielle chimique lourde demandait d'importants investissements.*

L'objectif poursuivi par les pouvoirs publics a bien été de moderniser l'appareil productif local comme les supports de distribution de ses entreprises. La CNR, compagnie devenue à capitaux majoritairement publics avec la nationalisation d'EDF<sup>14</sup>, parmi ses premières missions devait rendre le fleuve navigable aux péniches à grand gabarit entre Lyon et la Méditerranée. Elle lança en 1955 l'aménagement d'un barrage à Pierre-Bénite, répondant à plusieurs préoccupations : la création d'une centrale hydroélectrique, le creusement d'un canal de fuite navigable de quinze kilomètres de longueur en aval

de la chute, et le réaménagement de l'entrée du port Édouard Herriot, qui s'avérait périlleuse. Parallèlement, la Société d'aménagement du département de l'Isère (SADI)<sup>15</sup> acheta en 1956 deux-cent-cinquante hectares de terrains communaux, pour l'essentiel d'anciennes gravières ayant servi autrefois à mettre hors d'eau les usines sainfogniardiennes. Les déblais du canal ont été utilisés pour créer sur les terrains de la SADI une zone insubmersible de trois cents hectares, servant d'assiette foncière à la future autoroute Lyon-Valence<sup>16</sup>, à la gare de triage de Sibelin et à une zone industrielle de deux-cent-soixante hectares située dans la continuité des industries chimiques de Saint-Fons [Babola 1967]. Le chantier de la CNR, d'une durée d'environ dix années, fut d'une telle ampleur qu'il constitua un cap dans l'histoire de l'entreprise :

“ Il a fallu attendre la mise en chantier de Pierre-Bénite pour que soit démontré l'intérêt d'aménagements fluviaux qui procurent non seulement de l'énergie, de nouvelles voies navigables et des ressources hydro-agricoles, mais constituent également l'infrastructure de nouveaux modes d'aménagement<sup>17</sup>. ”

La Société d'équipement de la région lyonnaise (SERL) équipa et commercialisa à l'Union pour le raffinage et la pétrochimie (URP) deux cents hectares de ces terrains. Les industriels de la chimie lyonnaise voyaient dans l'installation d'une raffinerie continentale sur ce site, la possibilité d'avoir accès à moindre coût à toute la gamme de produits de base issus du pétrole. La raffinerie Elf de Feyzin, issue d'un montage financier complexe associant capitaux locaux et nationaux [Martinis 2001, p. 138], ouvrit en juillet 1964, et malgré son explosion en janvier 1966<sup>18</sup>, Elf-Atochem et Solvay y mirent en service la même année un premier vapocraqueur<sup>19</sup>, et un second quelques années plus tard [Duchêne 1994, p. 66].

<sup>14</sup> cf. *infra* § 3.1.4.1.

<sup>15</sup> La commune de Feyzin a été rattachée au département de l'Isère jusqu'en décembre 1967.

<sup>16</sup> Qui devint rapidement l'A 6— A 7, reliant le nord au sud de l'Europe.

<sup>17</sup> cf. Jacques BETHÉMONT, 1972, *op. cit.*, p. 224.

<sup>18</sup> Par un phénomène de BLEVE, c'est-à-dire une brutale mise à l'air par éclatement de l'enveloppe d'un stockage, par fusion ou perforation du métal, d'une masse de gaz liquéfié qui s'évapore et est enflammée par une source extérieure. cf. *infra* § 2.1.2.

<sup>19</sup> Il s'agit d'une unité de pétrochimie permettant de dissocier les molécules à haute température pour créer de l'éthylène, du propylène, de la butadiène et du benzène.

## Le « remplissage » du port pétrolier

Le port pétrolier de Lyon connu, nous l'écrivions, un certain succès dès son ouverture.

Mais c'est à partir de son extension, avec deux darses supplémentaires, accompagnant les travaux de réaménagement de son entrée, et surtout de son branchement direct au port pétrolier de Lavéra, par le biais d'un oléoduc – ou pipe-line – mis en service en 1968, que les compagnies pétrolières vinrent s'y installer et coloniser tous les terre-pleins au nord, au sud et à l'ouest de la « darse des pétroliers ».

L'étude des archives de permis de construire donne à la marge la possibilité d'analyser cette progression<sup>20</sup>. En fait, elles rendent aussi compte d'une absence de transparence de ce port vis-à-vis des autorités municipales. La CNR a pendant longtemps été la seule compagnie à détenir en propre l'autorisation préfectorale de stocker des hydrocarbures, dont elle faisait ensuite bénéficier comme « en seconde main » ses amodiataires<sup>21</sup> producteurs ou négociants de produits pétroliers. Ainsi apprend-on en 1956 que la CNR souhaite porter ses capacités de stockage de 66 300 m<sup>3</sup> à 90 000 m<sup>3</sup><sup>22</sup>, à l'occasion du renouvellement en 1957 de son autorisation pour une durée de vingt ans. Il est d'ailleurs précisé par la préfecture que :

« La CNR pourra, dans la limite de l'autorisation globale qui lui est accordée, céder à ses locataires, sur les terre-pleins du Port Édouard Herriot, des autorisations de stockage, à charge pour eux de se conformer aux prescriptions du présent arrêté et d'adresser à la préfecture un dossier de leurs installations avec plans et notices explicatives<sup>23</sup>. »

À l'occasion d'une demande de la CNR, en 1959, de porter son volume de stockage à 120 000 m<sup>3</sup>, signe de l'extension du port pétrolier, on notera l'avis défavorable clôturant un courrier très critique du Service municipal des sapeurs-pompiers de Lyon. Ce dernier estimait que les recommandations de prévention contre l'incendie des dépôts étaient prises trop à la légère par la CNR comme par ses amodiataires<sup>24</sup>. Nous ne disposons pas dans les archives des suites de ce courrier, mais il ne stoppa pas la progression du port puisque fin 1962, la Société pour l'utilisation rationnelle des gaz (SURG) demanda pour la première fois une autorisation d'y installer un dépôt de 565 tonnes de gaz combustible liquéfié<sup>25</sup>, que la préfecture lui délivra en mai 1963<sup>26</sup>.

L'annonce en 1966 du démarrage des travaux d'agrandissement du port, et surtout de son raccordement, en juillet 1968, au pipe-line Méditerranée – Rhône, suscita l'engouement de nombreux amodiataires, et marqua le vrai décollage du complexe pétrolier du port lyonnais. Qu'on en juge : c'est d'abord la compagnie Mobil, qui en 1966, souhaitait augmenter la capacité de son dépôt de 17 855 à 39 025 m<sup>3</sup><sup>27</sup>. Puis la société des Pétroles Shell Berre, qui obtenait

<sup>20</sup> C'est bien dans la section « permis de construire » des archives de Lyon que tous les documents qui suivent ont été trouvés. Cependant, le processus d'autorisation de construire proprement dit échappe à la procédure habituelle, la CNR ayant été dotée de cette possibilité pour la plupart de ses amodiataires. Ainsi, jusqu'en 1982 et les lois de décentralisation, ce sont en fait les échanges de courriers entre la préfecture et la mairie de Lyon autour de la procédure d'autorisation d'exploitation, du ressort des services de l'État, qui sont archivés dans la section permis de construire. Dans cette période, le seul permis de construire délivré par la mairie concerne la construction du logement d'un gardien, déposé par la société des pétroles Solydit en 1951. cf. **AML, 345 WP 028**, PCA n°19510035, Sté des pétroles Solydit, Port Édouard Herriot, route n°1, PC délivré le 19.04.1951.

<sup>21</sup> La CNR, concessionnaire de l'État pour les terrains du port, loue elle-même à son tour des parcelles pour des durées déterminées à ses « amodiataires ». Dans un échange avec l'un de ceux-là, la CNR rappelait la définition juridique d'une amodiation : Nous vous précisons que les terrains du PEH font partie du domaine public concédé à la CNR et qu'ils font l'objet de contrats d'amodiation à des entreprises qui ne sont pas propriétaires de ces terrains. En réalité, ces contrats s'apparentent à de simples autorisations d'occupation temporaire, précaires et révocables, de la nature de celles qui sont visées aux articles L 28 et L 34 du Code du domaine de l'État. cf. **AML, 404 W 003**, Permis de construire n°37-5729-47.640-1981, Sté pour l'utilisation rationnelle des Gaz (SURG) BUTAGAZ, Port Édouard Herriot, 10 rue d'Arles, dossier daté du 17.09.1981.

<sup>22</sup> **AML, 1049 WP 5**, Société CNR Port Édouard Herriot, 1<sup>ère</sup> classe, 30 avril 1957. Arrêté de la préfecture du Rhône (1<sup>ère</sup> Division, 2<sup>e</sup> Bureau), daté du 18.12.1957.

<sup>23</sup> **AML, 1049 WP 5**, *op. cit.*, Arrêté de la préfecture du Rhône (1<sup>ère</sup> Division, 2<sup>e</sup> Bureau), daté du 18.12.1957.

<sup>24</sup> **AML, 1049 WP 5**, *op. cit.*, Courrier du commandant de l'état-major du corps des sapeurs-pompiers de la ville de Lyon au maire de Lyon (2<sup>e</sup> division, 3<sup>e</sup> bureau), le 29.12.1959.

<sup>25</sup> **AML, 1049 WP 5**, *op. cit.*, Société pour l'Utilisation Rationnelle des Gaz, Port Édouard Herriot, 1<sup>ère</sup> classe – Courrier de la préfecture du Rhône (1<sup>ère</sup> Division, 2<sup>e</sup> Bureau) au maire de Lyon, daté du 31.10.1962.

<sup>26</sup> cf. in **AML, 404 W 003**, Permis de construire n°37-5729-47.640-1981, Sté pour l'utilisation rationnelle des Gaz (SURG) BUTAGAZ, Port Édouard Herriot, 10 rue d'Arles, dossier daté du 17.09.1981.

<sup>27</sup> **AML, 1049 WP 5**, *op. cit.* Mobil Oil Française, Port Édouard Herriot, 1<sup>ère</sup> classe - Courrier de la préfecture du Rhône au maire de Lyon, daté du 4.03.1966.



en 1967 pour son dépôt de bitumes de passer de 9 890 à 11 520  $m^3$ <sup>28</sup>, et pour son dépôt principal situé en face, celui-là même qui allait prendre feu en 1987, qui demandait en 1968 une augmentation de 26 816 à 39 856  $m^3$ <sup>29</sup>. La société Esso Standard demanda, en 1968 toujours, à exploiter un dépôt de 38 795  $m^3$  d'hydrocarbures liquides<sup>30</sup>. La même année, la compagnie française de raffinage Total demandait d'ajouter un dépôt de 14 490  $m^3$  à celui qu'elle exploitait déjà<sup>31</sup>, en l'occurrence sous une autorisation ancienne délivrée à la CNR<sup>32</sup>. En 1968, encore, la société française des pétroles BP demanda une autorisation d'exploitation d'un dépôt de 2 900  $m^3$ <sup>33</sup>. Enfin, la même année, les sociétés Antar et Purfina française demandaient la possibilité d'exploiter un dépôt de 44 860  $m^3$ <sup>34</sup>.

L'instruction de ces différents dossiers nous renseigne, de façon connexe, sur l'inquiétude que le développement subit du port pétrolier suscita dans le service municipal des pompiers. Dans le dossier BP, la mairie signalait déjà que les règles de sécurité devaient être scrupuleusement suivies compte-tenu de la toute proximité de ce dépôt avec le stade municipal de Gerland. Et le maire, alerté par ses services pompiers, profita de la procédure du dossier Antar pour indiquer au préfet son manque de visibilité sur la reconfiguration de ce port et ses conséquences pour la sécurité des lieux :

“ Il reste que les mesures préventives de sécurité, qui peuvent être prescrites séparément en ce qui concerne chacun des dépôts du Port Édouard Herriot, me semblent insuffisantes en ce qu'elles ne tiennent pas compte de l'accumulation des risques. L'accroissement massif des stocks d'hydrocarbures nécessite que, sans tarder, une étude approfondie du danger présenté par l'ensemble des dépôts soit entreprise. À cet effet, je vous serais obligé de vouloir bien me préciser la quantité exacte d'hydrocarbures autorisée à ce jour au Port Édouard Herriot avec la répartition du stockage entre les amodiataires<sup>35</sup>. ”

Ces précautions sont à mettre en lien, bien entendu, avec la catastrophe qu'avait connue la raffinerie de Feyzin deux années plus tôt. Si l'on en juge la durée de l'instruction et la précision des échanges de ce dossier, cette inquiétude n'était pas apaisée lorsqu'en 1981, la SURG, qui allait être rachetée quelques années plus tard par Butagaz, demandait une augmentation de son stockage de propane de 500 à 2 000  $m^3$ <sup>36</sup>.

Par ailleurs, en 1977, la CNR terminait ses dernières canalisations en aval de Lyon et, par là-même, apportait au port lyonnais la possibilité d'être alimenté directement par des cargos fluviomaritimes.

### Le projet de canal Rhin-Rhône, fer de lance de la CNR

Cette liaison de Lyon à la mer accessible à des cargos à grand gabarit marquait la première étape du projet prométhéen de la CNR, qui devait se conclure avec une liaison fluviale équivalente en amont de Lyon jusqu'au Rhin.

En 1962, avant d'explicitement toutes les raisons de défendre ce projet, le géographe industriel Michel LAFERRÈRE évoquait l'engouement des présidents de toutes les régions économiques concernées par une telle liaison, et le vote de leur part, en décembre 1961, d'une « motion en faveur d'une liaison à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin [Laferrère 1962, p. 113-129] ».

Il faut dire que les débuts de la construction européenne nécessitaient des symboles, et que cet aménagement en était un. Le gouvernement français l'a d'ailleurs désigné, lors du Ve plan

construction  
européenne

<sup>28</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Pétroles Shell Berre, Port Édouard Herriot - Arrêté de la préfecture du Rhône, daté du 21.03.1967.

<sup>29</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Pétroles Shell Berre, Port Édouard Herriot - Courrier de la préfecture du Rhône au maire de Lyon, daté du 26.09.1968.

<sup>30</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Esso Standard, Port Édouard Herriot - Courrier de la préfecture du Rhône au maire de Lyon, daté du 1.03.1968.

<sup>31</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Cie Française de Raffinage TOTAL, Port Édouard Herriot - Courrier de la préfecture du Rhône au maire de Lyon, daté du 30.04.1968.

<sup>32</sup> Que cette dernière lui transféra en 1973, après avoir obtenu en 1969 une augmentation de capacité à 24 630  $m^3$ . Informations contenues in AML, 392 W 032, Exemption n°AU 996AP/DDE ex11.234, Cie TOTAL, Port Édouard Herriot, 1 rue de Bâle, dossier daté du 3.07.1975.

<sup>33</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Pétroles BP, Port Édouard Herriot - Courrier du maire de Lyon au préfet du Rhône, daté du 18.11.1968.

<sup>34</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Société Antar et Purfina Française, Port Édouard Herriot - Courrier de la préfecture du Rhône au maire de Lyon, daté du 31.10.1968.

<sup>35</sup> AML, 1049 WP 5, op. cit., Société Antar et Purfina Française, Port Édouard Herriot - Courrier du maire de Lyon au préfet du Rhône, daté du 15.11.1968.

<sup>36</sup> AML, 404 W 003, Permis de construire n°37-5729-47.640-1981, Sté pour l'utilisation rationnelle des Gaz (SURG) BUTAGAZ, Port Édouard Herriot, 10 rue d'Arles, dossier daté du 17 septembre 1981.

couvrant la période de 1966 à 1970, « **comme le plus grand projet français d'aménagement du territoire** [Cottet-Dumoulin 2004, p. 168] ». Et la CNR était désignée, par sa concession avec l'État français, pour remplir à bien cette mission. Le projet de cet aménagement traverse toutefois toute la Ve République comme un long serpent de mer, provoquant tantôt engouement tantôt scepticisme, et les principales critiques qui lui ont été portées concernent, d'une part, son coût au regard de sa faible rentabilité économique supposée [Bonnafous 1997], d'autre part, son tracé qui souleva l'ire de nombreux militants écologistes dénonçant une destruction de l'écosystème et un massacre des paysages traversés<sup>37</sup>.

Nous verrons plus loin que le débat sur son aménagement n'est pas clos, et qu'il a connu plusieurs rebondissements encore dans la période récente<sup>38</sup>. Mais il semble important de comprendre que, jusqu'à son premier vrai coup d'arrêt en 1998, la CNR a vécu dans l'optique de sa réalisation future. Et surtout, depuis son ouverture en 1937, elle a toujours positionné le port Édouard Herriot dans la perspective qu'il serait un jour une **halte importante le long de cette liaison fluviale Nord-Sud européenne**.

### 1.1.3 L'émergence de la technopôle de Gerland

Nous l'avons vu, les années d'après guerre furent marquées par une forte implication de l'État et de ses différents prolongements dans l'aménagement industriel du sud-lyonnais. La période des années 1980 à 2000 vit l'émergence d'un intérêt nouveau des collectivités locales, ville de Lyon et communauté urbaine conjointes, pour la transformation du quartier de Gerland, en somme la partie la plus septentrionale du couloir lyonnais de la chimie.

#### La fin des abattoirs, signal de mutations du quartier

Lors de la décennie 1960, la mairie de Lyon avait déposé à nouveau sa candidature à l'organisation des jeux olympiques de 1968, qui fut retenue et défendue par le Comité français olympique. Le quartier de Gerland devait servir de principal lieu d'appui pour les organiser, dans le prolongement des projets de Tony GARNIER. Certains y voyaient même déjà l'opportunité d'accélérer les programmes d'aménagement de la capitale régionale<sup>39</sup>. Ainsi, dans cette perspective fut construit à proximité du stade un palais des sports, mais surtout la ville y acquit tout autour de nombreux tènements qu'elle réservait pour les constructions liées à l'événement. Suite à l'échec de la candidature de Lyon, il fut voté en 1969 l'aménagement d'une importante plaine de jeux [Ménétrieux 2009, p. 25], mitoyenne au nord du port Édouard Herriot, réunissant plusieurs terrains de football, de rugby et de tennis ouverts aux clubs sportifs et aux équipes scolaires de la ville. La municipalité continua sa politique d'acquisition tout autour de la plaine de jeux, dans l'optique de l'agrandir.

Malgré ces importants investissements communaux dans la partie sud du quartier, celui-ci entra dans une spirale de déqualification en se couvrant de friches industrielles dans les années 1970. Plusieurs éléments concomitants intervinrent pour expliquer une mutation progressive du quartier dans les années 1980, mais probablement le plus marquant d'entre eux fut **la fermeture des abattoirs de Gerland**, en 1975, et leur délocalisation dans la banlieue est de l'agglomération lyonnaise, à Corbas. Seule la grande halle aux bestiaux fut conservée<sup>40</sup>, et la destruction du reste des bâtiments libéra un foncier conséquent. Dans le même temps, l'Armée stoppa son activité sur un tènement important à proximité est du port, dénommé le parc d'artillerie, et le terrain du « parc à charbon », lié à l'ancien gazomètre, se libérait aussi. La ville les acquit et se dessinait pour ses élus une opportunité d'actionner d'importants leviers de transformation du Gerland industriel.

La communauté urbaine mit en place au début des années 1980 des procédures d'urbanisme et une équipe opérationnelle pour les mener à bien. Côté procédures, tout d'abord, il y eut successivement **trois Zones d'aménagement concerté (ZAC)** :

- ▷ l'une dite « du quartier central » en lieu et place des abattoirs pour recréer de l'habitat ;
- ▷ l'autre dite du « parc d'artillerie », à fonction uniquement économique ;
- ▷ la troisième dite « du bassin de plaisance » en bordure du Rhône, avec un programme mixte d'équipements tertiaires, d'hôtels et de logements.

<sup>37</sup> Pour une approche des différents points de vue, cf. [Rissoan 1995, pp. 77-79].

<sup>38</sup> cf. *infra* § 3.1.3.1. et 3.1.4.1.

<sup>39</sup> cf. Charles DELFANTE, « À propos des jeux olympiques », *Résonances*, n° 114, 1963, p. 5-6, cité in Céline MÉNÉTRIEUX, [Ménétrieux 2009].

<sup>40</sup> Il fallut attendre 1988 pour lui trouver une nouvelle affectation de lieu événementiel et grande salle de spectacles.

On notera que, d'un point de vue spatial, les trois ZAC cernaient sensiblement le port fluvial lyonnais sur ses façades est et nord. Côté équipe opérationnelle, le service urbanisme de la Communauté urbaine installa sur place une petite équipe professionnelle, dans la Maison d'aménagement de Gerland, afin de mener ces différentes ZAC en régie directe :

« C'est arrivé assez vite la maison de l'aménagement de Gerland, en 1984 ou 1985. C'était un outil de régie directe. Assez proche finalement de la technique de régie directe de [Hubert] Dubedout à Grenoble. Il fallait trouver un lieu pour centraliser toutes les actions et assurer les relations avec la population, parce qu'on avait ça aussi en mission. Ce qui fait d'ailleurs qu'il y avait peut-être une certaine fluidité sociale au niveau de l'urbanisme à Gerland. Parce que les gens pouvaient rentrer comme ça. On était un peu un laboratoire [pour le reste de la ville]. »

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 — Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984-1990) — Le Grand Lyon]

L'histoire et le déroulement de ces trois ZAC sont étroitement liés au projet de technopôle qui a été progressivement développé à Gerland par la ville et la Communauté urbaine réunies.

### Un projet industriel high-tech

En effet, au début des années 1980, alors que Raymond BARRE, déjà élu député de Lyon était encore premier ministre, le gouvernement décida la délocalisation de l'École normale supérieure (ENS) de sciences à Lyon. Et son implantation fut décidée précisément dans le quartier de Gerland, sur l'ancien terrain des abattoirs. Le concept de technopôles, forgé dans les années 1960 et 1970 avec les expériences californienne de la Silicon Valley, japonaise de Tsukuba et française de Sophia-Antipolis, est fondé sur l'idée de fertilisations croisées entre recherche et industrie.

#### Le concept de technopôle<sup>41</sup>



Les technopôles peuvent se définir « comme des instruments de développement économique basés sur la valorisation du potentiel universitaire et de recherche, et entraînant une industrialisation nouvelle par des entreprises de haute technologie. [...] Elles sont donc fondées sur le concept de fertilisation croisée, c'est-à-dire de réunion féconde de différents éléments : enseignement et recherche scientifique, projet d'entreprise, sans oublier les moyens financiers. »

Au début des années 1980, en France, le concept faisait fureur en termes de marketing urbain, et chaque métropole se devait d'avoir sa technopôle. À la suite de la décision d'implanter l'ENS à Gerland, « on redécouvre alors la proximité des voies de communication (rail, voies d'eau, autoroute), celles des zones centrales (La Presqu'île, La Part-Dieu), la présence de nombreuses entreprises liées aux biotechnologies (IFFA, Mérieux, Laboratoire de pathologie bovine), le pôle d'activité sportive autour du Stade de Gerland : autant d'arguments qui seront tour à tour mobilisés au cours du processus de requalification, et revendiqués plus largement dans l'optique du développement urbain de Lyon [Bourdin et Petitot 2002, pp. 35-53] ».

D'autres décisions vinrent conforter le projet d'une technopôle liée aux domaines de la biologie et de la santé, comme celle de l'Institut Mérieux, en 1985, d'implanter dans ce quartier le siège de sa fondation puis, quelques années plus tard, un laboratoire de type P<sub>4</sub><sup>42</sup> à cette époque unique en Europe.

L'équipe de la Maison de Gerland engagea un important travail sur l'image du quartier, encore fortement marquée du sceau jugé infamant de l'industrie lourde et nuisante. Elle obtint ensuite le soutien des élus successifs des deux collectivités locales pour effectuer dans ce quartier de nombreux investissements publics, sans discontinuer pendant plus de vingt ans, afin de transformer le cadre de vie des nouveaux habitants. Qu'on en juge :

▷ dans les années 1990, prolongement du métro jusqu'au stade municipal de Gerland,

<sup>41</sup> cf. [Faberon 1990, p. 48].

<sup>42</sup> Pour reprendre les termes employés par le gestionnaire de ce laboratoire, l'Inserm, sur son site, « la dénomination P<sub>4</sub> (pathogène de classe 4) fait référence à des micro-organismes pathogènes faisant encourir des risques mortels au personnel qui les manipule. Ces agents de classe 4 sont donc caractérisés par leur haute dangerosité (taux de mortalité très élevé en cas d'infection), l'absence de vaccins protecteur, l'absence de traitement médical efficace et la transmission possible par aérosols ». cf. <http://www.cervi-lyon.inserm.fr/presentation.html>.

« requalification

- ▷ seconde phase de rénovation de la halle Tony Garnier,
- ▷ construction d'une cité scolaire internationale afin de scolariser les enfants des cadres internationaux en poste à Lyon,
- ▷ délocalisation depuis le campus universitaire villeurbannais de La Doua de l'essentiel de l'Université Lyon 1,
- ▷ délocalisation depuis la région parisienne (Fontenay-aux-Roses) de l'ENS Lettres,
- ▷ construction de nombreux logements étudiants et d'une bibliothèque interuniversitaire autour du nouveau campus<sup>43</sup>,
- ▷ aménagement d'un parc urbain par Michel CORAJOUR, l'un des grands noms du paysage français<sup>44</sup>.

Entretemps, la récession immobilière du début des années 1990 avait amené à transformer en profondeur la ZAC du bassin de plaisance, renommée « du parc de Gerland », en lui adjoignant un programme uniquement tertiaire<sup>45</sup>. Et après quelques hésitations, il semble que ces efforts d'investissement des pouvoirs publics locaux aient payés, puisque Aventis a décidé d'implanter dans la technopôle de Gerland son siège social mondial – et de l'étendre depuis. Par ailleurs, de nombreux petits et moyens laboratoires de recherche emplissent progressivement les mètres carrés de bureaux conçus pour eux le long du boulevard Tony Garnier, rebaptisé pour la circonstance « boulevard scientifique ». De plus, les programmes de logements privés de standing se succèdent le long de la nouvelle ligne de métro, transformant progressivement l'ensemble du quartier :

“ Ces dernières années, il y a une évolution assez importante, puisque les prix de Gerland, qui étaient parmi les plus bas de Lyon, avec le quartier de Vaise, sont aujourd'hui très élevés. Qui ne sont pas encore ceux de la Confluence, mais qui sont quand même très élevés. Qui ont beaucoup augmenté, et des prix qui ne sont pas pour des primo-accédants. Ce sont plutôt des classes moyennes. On est dans les 3 500 euros le m<sup>2</sup>. Je pense que ce niveau de prix va aussi apporter une classe de population différente. Ce n'est pas non plus contradictoire avec l'objectif du projet qui est d'assurer une mixité sociale, alors qu'aujourd'hui on avait beaucoup de logements on va dire populaires.

[Directeur adjoint de la Mission Gerland – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

”

Aujourd'hui, le quartier de Gerland, qui héberge :

- ▷ cent-cinquante entreprises,
- ▷ vingt-six laboratoires de recherche publique,
- ▷ mille chercheurs et enseignants-chercheurs,
- ▷ trois-mille étudiants<sup>46</sup>,

est en voie d'achever une mutation industrielle et sociale qui, nous l'avons vu, avait été amorcée dès le début des années 1980.

On peut donc résumer l'histoire industrielle et urbaine du sud-lyonnais en **trois grandes étapes** :

- ▷ une première d'industrialisation menée par des entreprises devenues par la suite de grands groupes privés, industrialisation
- ▷ la seconde d'extension de cette grande zone industrielle par un État à la fois aménageur et entrepreneur, extension
- ▷ la troisième de mutation high-tech de la partie septentrionale de cette zone sous l'impulsion principalement des collectivités locales. mutation high-tech

Assez clairement, le port Édouard Herriot, issu des deux premières tranches de cette histoire, n'est pas entré dans la troisième, pour des raisons que nous développerons ultérieurement. Or spatialement, il s'agit de l'élément le plus en contact avec ce qu'élus et techniciens dessinaient

<sup>43</sup> Promise sur le site universitaire de Bron depuis plusieurs années.

<sup>44</sup> Sur le parc de Gerland, du projet à sa réalisation, cf. Céline MÉNÉTRIEUX, *op. cit.*

<sup>45</sup> Sur les transformations de la ZAC du bassin de plaisance en ZAC du parc de Gerland, cf. le travail très détaillé d'Aliénor BONNEFOND [Bonnefond et al. 2006].

<sup>46</sup> cf. « Lyon 7<sup>ème</sup> : nouvelles réflexions pour un projet urbain », *Le Progrès*, 20/01/2002.

comme le « nouveau Gerland ». En 1987, l'année de l'incendie qui l'embrasa, les acteurs du port industriel lyonnais vivaient d'une certaine manière comme sur leurs rentes, dans l'attente d'un grand projet de canal qui n'en finissait pas de ne pas aboutir. Ainsi le site se déqualifiait non tant en lui-même, mais davantage par contraste avec un quartier progressivement investi par les élus locaux et les techniciens de la ville, tout à un projet *high-tech* dans lequel le port n'avait manifestement pas de place.

## 1.2 Toulouse, de l'usine nourricière<sup>47</sup> à l'usine meurtrière, deux processus croisés à l'œuvre

À nouveau, rappelons ici que le propos ne consiste pas en une histoire exhaustive de l'industrialisation puis de l'urbanisation des territoires situés au sud-ouest de Toulouse, mais bien à tracer rapidement les principales étapes des deux processus et à situer les dynamiques territoriales qui étaient à l'œuvre au moment de la catastrophe dite « d'AZF ».

### 1.2.1 Un pôle chimique dans le sud-ouest toulousain

Commençons par retracer, à grands traits, l'histoire du pôle chimique sud-toulousain, de son émergence à aujourd'hui. Toulouse n'est pas, à l'instar de Lyon par exemple, une grande ville industrielle, ni une grande ville de la chimie. Toutefois, il y existe une histoire ancienne de la proto-industrie chimique, qui remonte à la construction du premier moulin à Poudres, à la fin du XVe siècle. La poudrerie devint royale au XVIIe siècle, puis nationale au XVIIIe siècle. On ne recense d'ailleurs pas moins de sept explosions entre 1781 et 1840, dont deux furent particulièrement sévères, en 1816 et 1840<sup>48</sup>. À la suite de ces accidents, dont les conséquences furent parfois dramatiques pour l'environnement urbain, les dirigeants de la poudrerie nationale de Toulouse<sup>49</sup> décidèrent une délocalisation depuis le quai de Tounis, l'emplacement central qu'elle occupait, vers l'île du Ramier.

délocalisation

#### La poudrerie nationale sur l'île du Ramier

La première pierre de l'ensemble industriel du sud-ouest toulousain fut ainsi posée en 1852. On notera qu'avait été implanté dans le même temps à toute proximité un « asile d'aliénés », dans le cadre d'une politique napoléonienne visant à créer à la campagne de grands asiles capables d'accueillir les populations aliénées et à leur permettre ainsi de mieux se restructurer au contact de la nature. Ainsi la poudrerie nationale de Toulouse et ce qui est devenu depuis l'hôpital psychiatrique Gérard Marchant furent les premiers « éléments » de cette zone urbaine, suivant une même logique d'éloignement par rapport au centre de la ville.

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la chimie demeura un secteur d'activité relativement limité à Toulouse, organisé autour de quelques entreprises, dont la Poudrerie qui occupait alors un nombre assez restreint de personnes. Le secteur chimique, à travers la fabrication des poudres, prit une toute autre ampleur avec l'annonce de la Première guerre mondiale. **L'activité de la Poudrerie connut en effet un essor considérable pendant la Grande guerre.** Celle-ci fut amenée à démultiplier son activité, étendant largement son emprise spatiale et le nombre de ses employés. Son emprise foncière recouvrait en 1918 plus de quatre cents hectares, et avec la fin du conflit, cet espace militaro-industriel s'est rapidement avéré trop grand.

Une partie des terrains fut cédée à une fabrique d'engrais, qui deviendra plus tard AZF<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> Le terme est emprunté à un article de *La Dépêche du Midi*, « L'ONIA (Office national industriel de l'azote) mère aussi nourricière qu'abusée », paru le 9.10.2001.

<sup>48</sup> cf. Fernand PIFTEAU, « La Poudrerie Royale de Toulouse », *Bulletins municipaux de Toulouse*, décembre 1939, pp. 691-700.

<sup>49</sup> La Poudrerie était alors une entreprise publique, gérée par des fonctionnaires du ministère de la Défense (ou de la Guerre selon l'époque). Elle changea de statut en 1971 avec la création de la Société nationale des poudres et explosifs (SNPE), société de droit privé dont l'État est actionnaire à 99%. S'en est suivi un progressif changement de statut (de fonctionnaires à employés de droit privé) pour le personnel de l'entreprise.

<sup>50</sup> L'usine arborera plusieurs noms au fil de l'histoire dont les trois principaux sont : ONIA (office national industriel de l'azote) de 1924 à 1967, puis APC (Azote et Produits Chimiques) de 1967 à 1983, et AZF (Azote et Fertilisant) de 1983 à 2001. Au cours de ses vingt dernières années, l'usine AZF de Toulouse a été sous le giron de plusieurs groupes : Charbonnage de France (CdF) tout d'abord ; puis en 1987, AZF fusionne avec la société Grande Paroisse et intègre le groupe ORKEM ; en 1990, Elf-Aquitaine prend le contrôle d'ORKEM, avant de fusionner en 2000 avec Total et Pétrofina au sein du groupe TotalFinaElf.

“ L'origine de cet organisme remonte en fait au traité de Versailles de 1919, qui donnait à la France, comme d'ailleurs à ses alliés, le droit d'utiliser les brevets allemands Haber pour la fabrication de l'ammoniaque synthétique<sup>51</sup>. ”

Aucun entrepreneur privé ne se saisit du brevet ni du marché qu'il représentait. Après avoir vainement incité les industriels français à le faire, l'État décida, en 1924, la création de l'**Office national industriel de l'azote** (ONIA), organisme à caractère industriel dont il était l'unique actionnaire. La disponibilité foncière des terrains de la Poudrerie, ainsi que l'éloignement des lignes de front, semblent avoir pesé sur le choix d'établir cet office précisément à Toulouse. Dès son ouverture, en 1928, il connut un rapide développement, employant une main d'œuvre locale largement constituée de paysans-ouvriers à qui le système des trois-huit permettait de maintenir leur double activité. Pendant la Seconde guerre mondiale, les installations de la Poudrerie ont été de nouveau pleinement relancées, employant jusqu'à dix-mille salariés. Elles ont même été réquisitionnées par l'occupant nazi entre 1942 et 1944, jusqu'au bombardement allié du 2 mai 1944 destiné à couper le pont ferroviaire qui desservait l'usine. Les destructions contraignirent aussi l'ONIA voisine à stopper très temporairement sa production<sup>52</sup>.

Avec l'armistice, les tendances s'inversèrent à nouveau : les activités de la Poudrerie diminuèrent<sup>53</sup>, et l'ONIA connut un nouvel essor. Dès 1945, l'office reprit rapidement son expansion : centré sur les productions de base pour l'industrie plus fine, et surtout sur la production d'engrais agricole, il représentait en 1950 la plus grande entreprise toulousaine [Coppolani 1954, p. 231], et acquit une importance incontestable pour Toulouse et sa région, ainsi que le décrit Jean-Claude BORDES :

“ À l'instar de Sud Aviation, l'ONIA exerce en 1963 une influence économique déterminante dans la région, par ses effectifs, son chiffre d'affaires et son activité. Sa présence crée une dynamique industrielle croissante dans l'agglomération toulousaine. [...] Avec ses 3 181 employés, l'ONIA occupe alors une place prépondérante à Toulouse. Il s'identifie étroitement à la ville. Parmi ses salariés, on compte quelque 180 ingénieurs et cadres, 385 agents de maîtrise, 250 techniciens et 2.366 ouvriers et employés. Près de 95% des personnels sont originaires de la région ou ont des attaches locales. Les impôts et taxes, très importants, versés à l'État et aux collectivités locales, sont autant d'éléments supplémentaires qui permettent d'apprécier le poids économique de l'usine dans l'économie régionale<sup>54</sup>. ”

Son statut d'office national allié à la croissance économique de ses activités firent de l'ONIA un employeur attentif à l'accompagnement social de ses salariés, ce qui représentait pour eux de nombreux avantages : aides au logement, prêt ou location de jardins ouvriers, création du Toulouse Athletic Club (TAC) qui devint l'un des grands clubs de la ville de Toulouse, mise à disposition d'une maison à Salies-du-Salat pour les cures thermales et d'un camping en bord de mer pour les vacances, primes pendant le service militaire, cadeaux pour les naissances et les mariages, etc. Toutes ces aides, ainsi que des salaires élevés, firent de l'ONIA un employeur envié et une usine où, à cette époque, il était « bon » de travailler.

De son côté, la Poudrerie avait peiné à redémarrer ses activités après-guerre et cherchait à les diversifier vers des usages civils. La chimie du phosgène devint un axe fort de ses productions, étayée notamment par l'installation en 1961 de Tolochimie<sup>55</sup>. La Poudrerie nationale continua d'exister et employait quelques centaines de salariés.

L'ONIA était une usine où il était « bon » de travailler.

Avec ces différentes entreprises et quelques autres de moindre importance, l'industrie chimique était, à la fin des années 1960, un secteur d'activité important pour l'agglomération, au même titre que l'aéronautique.

<sup>51</sup> cf. [Taillefer 1957, pp. 5-34].

<sup>52</sup> Les premières activités reprennent six mois plus tard, puis progressivement tous les ateliers rouvrent [Bordes 2004].

<sup>53</sup> Après la guerre, et pour participer à l'effort de reconstruction, on y fabriqua un temps des meubles de cuisine.

<sup>54</sup> cf. Jean-Claude BORDES, 2004, *op. cit.*, p. 76-77.

<sup>55</sup> Tolochimie est alors une filiale de Rhône-Poulenc. Elle sera intégrée au groupe SNPE, héritier de la Poudrerie, en 1996.

## Grandeur puis déclin progressif de l'industrie chimique locale

Pourtant l'industrie chimique perdit progressivement de son influence. Ainsi, entre la fin des années 1960 et 2001, le nombre d'employés diminua fortement. En effet, à la fin des années 1960, l'ONIA, devenu **APC (Azote et Produits Chimiques)**, traversa une **première crise**, et son avenir paraissait bien sombre, ainsi que le décrivait la presse locale :

« L'industrie chimique de Toulouse traverse une crise grave. Nous avons, à plusieurs reprises, dans nos éditions de la Haute-Garonne, évoqué ce problème, important pour notre région. L'avenir des usines de la société Azote et produits chimiques (A.P.C.), propriété de l'État, est menacé. [...] Les instances gouvernementales considèrent que l'affaire n'est plus rentable dans ses structures actuelles. Elles proposent une refonte des structures de l'entreprise (production réduite, compression des effectifs, mécanisation). Cette solution ne satisfait personne à Toulouse, ni la ville, ni le département, ni le personnel de l'APC. Tout le monde est unanime pour affirmer qu'il ne faut pas se résigner à démanteler l'industrie chimique mais au contraire chercher à la relancer sur de nouvelles bases. Pour une part, la bonne santé de l'économie régionale, déjà bien fragile, en dépend. On ne touche pas impunément à une usine utilisant les services de 3 000 ouvriers et qui donne du travail à un grand nombre d'entreprises sous-traitantes sans déclencher une réaction en chaîne finalement très préjudiciable à l'ensemble de la communauté régionale<sup>56</sup>. »

Localement, les énergies paraissaient mobilisées pour sa sauvegarde. Des investissements permirent de maintenir le même niveau de production. Mais par la suite, le nombre d'employés diminua continuellement, à production constante ou croissante. En 1964, l'ONIA employait 3 820 personnes et son unique sous-traitant, la Ferroviaire, 150 salariés ; tandis qu'en 2001, AZF comptait seulement 475 employés, auxquels s'ajoutait une centaine de personnes employées par divers sous-traitants présents en permanence sur le site.

Pour cette entreprise, ce sont davantage les effectifs que la production qui ont donc été divisés par six en une quarantaine d'année, du fait d'une plus grande mécanisation et d'une automatisation systématique des installations.

## Une industrie peut en cacher une autre

Dans le même temps, les usines chimiques perdirent aussi en popularité. Autant des années 1920 au début des années 1960, l'ONIA était connue et reconnue comme une grande entreprise toulousaine, autant dans les années 1970, non seulement son poids dans l'économie locale s'était considérablement atténué, mais encore sa présence commençait de faire l'objet de contestations de plus en plus vives de la part des associations écologistes, comme nous le verrons plus loin. **Et depuis le début des années 1980, l'usine, et plus largement le site chimique, apparaissent de plus en plus décalés par rapport au développement urbain et économique souhaités pour Toulouse.** Le secteur chimique était effacé par les secteurs industriels plus dynamiques de l'aéronautique mais aussi de l'électronique<sup>57</sup>. Ainsi, dans le schéma directeur de 1982, la chimie ne figurait plus parmi les « perspectives de développement de l'agglomération toulousaine » :

« Actuellement, les principales activités industrielles sont concentrées sur les secteurs de l'aéronautique, l'informatique, l'électronique, le textile et le bâtiment et travaux publics, pour la plupart desquels Toulouse joue un rôle de premier plan au niveau national<sup>58</sup>. »

L'analyse semble partagée par les géographes toulousains qui écrivaient en 1984 :

« Face aux incertitudes et au déclin des autres branches, l'aviation et l'électronique se présentent dans les dernières années comme les seules industries créatrices d'emplois et porteuses d'avenir au moins à court terme<sup>59</sup>. »

<sup>56</sup> cf. « L'ONIA était une industrie prospère », *La Dépêche du Midi*, 27.11.1969.

<sup>57</sup> Dans le cadre de la construction du Mirail, les entreprises Motorola et CII (Compagnie internationale d'informatique) se sont implantées sur la zone d'activité de Basso-Cambo, au sud de la ville nouvelle. Autour de ces deux premières entreprises s'en sont ensuite développées d'autres, dont Siemens. Si, dans ce secteur également, les unités de production se sont restreintes au profit des nouvelles technologies et de la recherche, l'électronique reste une composante importante de l'économie toulousaine, en particulier par son concours à l'industrie aéronautique.

<sup>58</sup> Extrait du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'agglomération toulousaine, approuvé en 1982, p. 29.

<sup>59</sup> cf. [Coppolani et al. 1984, p. 47].

La chimie et l'aéronautique dominaient, au sortir de la Seconde guerre mondiale, l'économie toulousaine. Les deux secteurs ont connu depuis des trajectoires très différentes. Depuis les années 1950, malgré l'échec commercial du Concorde et les incertitudes récentes liées au retard sur les livraisons des modèles d'Airbus A 380<sup>60</sup>, l'industrie aéronautique toulousaine n'a cessé de se développer, alors que le secteur chimique (au sens des productions chimiques traditionnelles), en perte de vitesse depuis la fin des années 1960, a quasiment disparu du paysage local.

L'explosion d'AZF en septembre 2001 peut apparaître comme la dernière étape d'un incontestable déclin de l'activité, en termes de nombre d'emplois, mais aussi d'influence et d'importance pour Toulouse et sa région.

Le peu qui subsiste de l'industrie chimique est maintenant annexé aux productions des secteurs para-chimique et pharmaceutique, tous deux porteurs de davantage de plus-value tant économique qu'en termes d'image.

### 1.2.2 L'urbanisation progressive des alentours, ou la mise sous tension du territoire

Tandis qu'un mécanisme local de déclin de l'industrie chimique s'amorçait, on peut observer un processus inverse d'extension de la ville jusque vers ses marges méridionales et surtout de l'autre côté de la Garonne. Dans l'entre-deux-guerres, les municipalités de l'époque s'étaient intéressées aux zones situées au nord de la poudrerie. Elles avaient pris l'initiative d'y édifier des constructions à vocation sportive, suivant les mêmes préceptes hygiénistes que ceux appliqués dans le quartier de Gerland à Lyon<sup>61</sup>. Ainsi le parc municipal des sports intégrant le Stadium et la piscine Alfred Nakache virent le jour en 1937. Plus largement, les installations industrielles du futur « pôle chimique » étaient alors cernées d'une zone *non aedificandi* dédiée à l'établissement de vastes parcs boisés<sup>62</sup>. Alentours, mis à part l'établissement psychiatrique, les constructions y étaient rares. C'est après-guerre que deux grandes opérations de construction de logements furent décidées aux alentours du site chimique.

#### Une urbanisation sur d'anciens terrains des usines chimiques

En effet, du fait de la réduction de ses activités au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la poudrerie céda une partie de ses terrains pour se recentrer sur le sud de l'île du Ramier, de sorte que les alentours immédiats du pôle chimique commencèrent à s'urbaniser. Ont été progressivement construits, sur d'anciens terrains industriels au nord et à l'ouest du site, l'Institut du Génie Chimique, la cité universitaire Daniel Faucher, les lycées Gallieni et Françoise, un dépôt de bus de la société de transport de l'agglomération toulousaine, et diverses entreprises. De même le camp de Bordelongue, construit pendant la guerre, fut également transformé en centre de formation : en 1954, il accueille un centre pour adultes piloté par l'Association pour la formation professionnelle des adultes (AFPA). Ainsi, si jusqu'en 1945, les deux principaux éléments urbanisés de ce territoire étaient les industries chimiques et l'hôpital psychiatrique, dès l'après-guerre, l'urbanisation progressa et tendit à se rapprocher de l'ensemble industriel.

Il faut noter le rôle joué par les entreprises dans cette urbanisation, d'une part par la cession de terrains dans l'optique de leur ouverture à l'urbanisation, mais aussi par la construction directe de logements pour leurs employés. La Poudrerie, en particulier, avait dès l'entre-deux-guerres construit des logements pour son personnel. Citons en particulier la cité de l'Île, située dans l'enceinte de l'usine et destinée aux cadres supérieurs et à la direction de l'usine, la cité du Récébédou, construite en 1939 plus au Sud sur la commune de Portet-sur-Garonne pour

<sup>60</sup> Selon la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Toulouse, le secteur aéronautique représente aujourd'hui 50 000 emplois, partagés entre une vingtaine de constructeurs et grands équipementiers (20 000 salariés) et plus de 500 établissements liés à la construction aéronautique (30 000 salariés).

<sup>61</sup> cf. *supra* § 1.1.1.

<sup>62</sup> En 1928, le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Léon JAUSSELY affirme le principe d'inconstructibilité des abords de la zone chimique, « afin de permettre à la grande industrie et aux grands établissements de se développer avec avantage tout en réduisant au minimum les inconvénients qu'ils présentent pour l'agglomération – tant en ce qui concerne le bruit que les poussières et les fumées – nous avons été amenés à réserver trois grandes zones industrielles isolées par une zone *non aedificandi*. » Divers parcs ont ainsi été définis autour des installations industrielles : le parc des Côtes de Pech-David (250 ha), le Parc de la Poudrerie (45 ha) et le grand parc du Sud (150 ha), auquel vinrent s'ajouter les parcs plus petits de Clairfont (12 ha) et de la Croix-de-Pierre. cf. Léon JAUSSELY, Ville de Toulouse, « Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. Programme des servitudes », Paris, le 24 décembre 1929, 29 p.



démarche  
paternaliste

héberger les familles ouvrières, et la cité Niel, sur le quartier Saint-Roch, destinée aux « personnels cadres moyens » de l'entreprise. Dans la même démarche paternaliste, l'ONIA émit le vœu dès 1935 de construire, à proximité de l'usine, une vaste cité ouvrière. Ce projet a vu le jour après guerre avec la construction de la cité Papyrus<sup>63</sup>.

### Empalot et Le Mirail, une logique d'extension urbaine

Parallèlement, plusieurs grands ensembles d'habitat social ont été bâtis pour accueillir la population nouvelle de Toulouse : le quartier d'Empalot, dont la construction a débuté en 1953 dans le cadre de l'effort de reconstruction d'après-guerre, puis la ville nouvelle du Mirail, aménagée une dizaine d'années plus tard et qui visait à étendre la ville de Toulouse sur sa rive gauche. Les deux entités ont été ainsi bâties à proximité immédiate du pôle chimique.

Ce ne sont là que quelques-unes des opérations d'urbanisme conduites sur ce secteur de Toulouse, l'objectif ici n'étant pas de détailler l'histoire urbaine de cet espace<sup>64</sup>, mais de noter sa progressive densification et d'en saisir les principaux ressorts. Ainsi si le pôle chimique est longtemps resté relativement isolé de la ville, la période 1945-1975 est marquée par l'urbanisation massive de ses alentours. Le secteur continua de se densifier, mais plus progressivement, entre 1975 et 2001.

logique  
fonctionnaliste de la  
ville

À l'époque, lors de l'implantation de ces nouveaux quartiers, la présence des industries dangereuses ne posait pas question aux aménageurs, tout au plus ces dernières apparaissaient-elles comme une zone d'emploi à proximité des logements, et donc en quelque sorte conformes à la logique fonctionnaliste de la ville des années 1960. De plus, la construction du quartier d'Empalot, situé à l'est de la Poudrerie de l'autre côté du bras de la Garonne, débuta à un moment où l'on fabriquait dans celle-ci des meubles de cuisine et où le redémarrage d'activités chimiques industrielles était pour le moins incertain. De même, la construction du Mirail fut lancée alors qu'APC traversait une grave crise et que l'État envisageait sa fermeture.

Hormis les premiers logements d'usine, on comprend que, dans les années 1960 et 1970 tout au moins, c'est davantage la perspective du retrait ou du déclin des activités chimiques, confrontée à une croissance démographique extrêmement forte, qui a favorisé l'urbanisation alentours et non pas le secteur chimique qui aurait généré sa propre urbanisation.

### 1.2.3 L'émergence de la question des risques, une cohabitation devenue insoutenable

De plus, à l'époque de l'urbanisation massive de cette zone, la prévention des risques industriels n'était pas prise en considération comme elle peut l'être aujourd'hui. Notons toutefois, à partir des années 1970, l'émergence d'inquiétudes répétées de la part de ces « nouveaux » voisins.

#### Une expression riveraine de plus en plus préoccupée

En effet, une lecture systématique des enquêtes publiques sur les installations classées pour la protection de l'environnement, relatives aux activités du pôle chimique et publiées depuis la fin de la seconde guerre mondiale, permet de constater une montée en puissance progressive des revendications riveraines contre le site chimique<sup>65</sup>. Les premières enquêtes étudiées<sup>66</sup> ne recueillent qu'un faible nombre d'avis (quatre au maximum), mais y émergent déjà des préoccupations :

- ▷ principalement autour des dégagements de gaz nocifs (1953),

<sup>63</sup> Jean COPPOLANI nous apprend ainsi que « la société des H.L.M. de Papyrus, financée par l'ONIA, aligne sur une grande avenue joignant la route de Seysses au grand chemin de Fontaine-Lestang 15 immeubles de 2 étages et 20 maisons à 1 étage contenant au total 90 appartements, achevés en 1952. Le projet complet comporte 300 maisons individuelles, 35 maisons à 4 logements (1 étage) et 10 à 15 logements (2 étages) soit au total 600 appartements réservés par priorité au personnel de l'ONIA. ». cf. Jean COPPOLANI, 1954, *op. cit.*, p. 330.

<sup>64</sup> Nous ne saurions être complet sans évoquer la construction des ZUP de Bagatelle et de la Faourette (au Nord-Est du Mirail) lancée à la fin des années 1950, ainsi que de multiples opérations immobilières plus diffuses, sous forme d'habitat pavillonnaire et, plus marginalement, d'immeubles collectifs privés construits en bord de Garonne dans les années 1970 (résidence des Oustalous, immeuble de la Digue, etc.).

<sup>65</sup> Que soit ici remerciée Delphine PARVY pour avoir mis à disposition ce précieux matériau, récolté pour son mémoire de fin d'étude (cf. [Parvy 2003]).

<sup>66</sup> Nous nous sommes attachés à l'étude des enquêtes publiques réalisées entre 1950 et 2004.

- ▷ de la nocivité des effluents rejetés à la Garonne (1953 et 1961),
- ▷ de la propagation d'un éventuel incendie (1965).

L'année 1986 est marquée par un pic de participation avec plus de cinq cents avis déposés auxquels s'ajoutent deux pétitions signées par plusieurs centaines de personnes<sup>67</sup>. Le commissaire enquêteur voit dans les récentes catastrophes un facteur de mobilisation.

« Les nombreuses catastrophes (Seveso, Bhopal, Tchernobyl, et plus récemment Bâle) et les incidents survenus cet été dans le complexe chimique Sud de Toulouse, ne sont pas de nature à rassurer la population<sup>68</sup>. »

Précisons aussi qu'à partir des années 1970, les préoccupations environnementales commencent à s'inscrire à l'agenda politique, et la réglementation sur la prévention des risques industriels est progressivement renforcée. Après cela, si le taux de 1986 n'est plus jamais atteint, les enquêtes publiques suscitent, à diverses reprises, plusieurs dizaines d'observations.

La participation est cependant assez irrégulière, les enquêtes concernant des projets de nature différente, induisant des transformations plus ou moins importantes sur le site industriel. On notera également qu'entre 1986 et 2000, la plupart des demandes d'autorisation proviennent de la SNPE (Société Nationale des Poudres et des Explosifs) ou de Tolochimie, dont les activités sont étroitement liées : deux seulement émanent de Grande Paroisse-AZF (celles de 1992 et 2000), et une de l'unité, plus petite, de Raisio (fin 1999). Les enquêtes relatives à ces trois projets comptent d'ailleurs parmi celles ayant la plus faible participation. Enfin, lorsque les demandes d'extension impliquent directement des activités liées au phosgène<sup>69</sup>, la mobilisation contre la SNPE et Tolochimie s'avère particulièrement importante.

*Les préoccupations environnementales commencent à s'inscrire à l'agenda politique dès 1970.*

Le taux de participation à l'enquête publique de 1986 semble également se justifier par le contexte local. Tout d'abord, quelques associations commençaient à se structurer autour de la question des nuisances du pôle chimique<sup>70</sup> : alors que par le passé, les remarques étaient plutôt le fait de particuliers, à partir des années 1980, les revendications sont de plus en plus portées par des acteurs collectifs.

revendications collectives

Participent principalement à ce mouvement trois collectifs écologistes :

- ▷ l'association des riverains contre les nuisances et pollutions industrielles,
- ▷ le groupe local des Amis de la Terre,
- ▷ l'Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

ainsi que quelques membres du comité de quartier Croix-de-Pierre<sup>71</sup>.

En 1986, ils demandèrent – et obtinrent – le report de l'enquête publique en dehors de la période estivale pour favoriser la participation des citoyens. Ils diffusèrent ensuite dans les médias locaux des éléments d'information quant aux risques et nuisances du pôle chimique et invitèrent le public à participer à l'enquête publique en se prononçant contre le projet de Tolochimie présenté. Autre élément du contexte local, l'été 1986 fut marqué par plusieurs incidents provoquant des rejets polluants liquides et/ou gazeux. Ainsi que le présente Sylvia BECERRA, « largement commentés dans les médias, [ces derniers] viennent accréditer la position associative préventive quant à l'augmentation de l'activité industrielle dans le secteur [Becerra 2006, p. 17] ».

On observe aussi, à l'étude de ces registres, que la nature des remarques change progressivement. Si par le passé les revendications se portaient sur les pollutions chroniques de l'air et de l'eau et sur les accidents potentiels<sup>72</sup>, les années 1980 virent émerger des **questionnements nouveaux**. Déjà l'enquête de 1984, bien qu'elle n'ait recueilli qu'un faible nombre

<sup>67</sup> Nous expliciterons par la suite les raisons de ce pic.

<sup>68</sup> Extrait du rapport de l'enquête publique relative à la demande présentée par la société Tolochimie, conduite du 22 octobre au 21 novembre 1986.

<sup>69</sup> Par exemple, augmentation de la production d'un atelier de fabrication d'isocyanates par phosgénation en 1986, création d'une nouvelle unité d'hydrogénation en vue de la production de triphényl phosgène en 1989, remodelage de l'unité existante de fabrication du phosgène en 1991, et exploitation d'une troisième chaîne de fabrication du phosgène en 1991.

<sup>70</sup> Pour de plus amples informations sur ce point, cf. [Becerra 2006] ; et cf. [Farreny et Moretto 2002].

<sup>71</sup> Ce quartier d'habitation jouxte, au Nord, le pôle chimique.

<sup>72</sup> On remarquera que le terme de risque n'était alors pas employé.

d'observations, était révélatrice d'une évolution qualitative des revendications. Les avis y interrogeaient le contrôle des pollutions et les risques encourus en cas d'accident, mais aussi les atteintes à la santé des ouvriers et des riverains, et le déroulement même de l'enquête c'est-à-dire de manière sous-jacente l'information au public. Ces quatre thématiques recoupèrent ensuite la très large majorité des observations déposées sur les registres d'enquête.

Du fait de sa proximité avec l'urbanisation, l'avenir du pôle chimique soulevait aussi de nombreuses questions. Celles-ci conduisirent les riverains qui s'exprimaient :

- ▷ soit à refuser toute implantation nouvelle et à demander la limitation des productions afin que le risque n'augmente pas sur cette zone,
- ▷ soit à proposer la délocalisation des activités chimiques et la reconversion du site,
- ▷ soit enfin à remettre en cause l'utilité sociale des productions et proposer des productions alternatives.

Ainsi, dès 1987, un intervenant demande à la ville de Toulouse :

“ de modifier son POS en vue d'écarter, de la zone Sud, les industries à risques<sup>73</sup>. ”

Quelques années plus tard, en 1991, le commissaire enquêteur note que quatre interventions :

“ [...] attirent l'attention de M. Le Préfet sur la multiplication des ateliers de production des différents composés chimiques dangereux et polluants. Ils estiment que le seuil du tolérable est désormais atteint et demandent en conséquence que de nouvelles extensions ne soient plus autorisées sur le site actuel mais en des lieux "situés à des distances acceptables de toute agglomération" <sup>74</sup>. ”

De même en 1997, l'une des observations déposées est que :

“ la zone chimique de Toulouse, au cœur de la ville, doit être déplacée dans un secteur moins à risque ; il ne faut surtout pas pérenniser les industriels en accordant des extensions de production<sup>75</sup>. ”

Dernier exemple, un opposant au projet déclare que :

“ Il est inadmissible à notre époque de produire encore des produits chimiques alors que l'on peut les remplacer par des produits naturels. L'augmentation des pesticides ne sert qu'à polluer un peu plus notre planète. Il faudrait recourir à des méthodes basées sur des équilibres naturels, seuls gages d'un avenir "durable" <sup>76</sup>. ”

On le voit, dans les quinze années qui précédèrent la catastrophe d'AZF, une large réflexion s'était développée sur la place et l'avenir du pôle chimique dans un espace urbain dense, conduisant à diverses propositions, allant du *statu quo* à la reconversion complète des activités. Le déplacement du pôle chimique fut fréquemment proposé, mais toujours écarté par les autorités et les industriels du fait du coût, extrêmement élevé, d'une telle opération. Ainsi au fil des enquêtes publiques, les revendications citoyennes se structurèrent et devinrent argumentées. Par ailleurs, si elles sont portées, dans un premier temps, par des riverains et des associations écologiques, les années 1990 virent l'apparition d'élus locaux qui s'associèrent aux revendications, et déposèrent à plusieurs reprises des délibérations de conseil municipal défavorables aux extensions des usines. C'est le cas de plusieurs communes proches du pôle chimique<sup>77</sup>. Notons enfin que la municipalité de Toulouse a, par contre, toujours donné un avis favorable aux projets d'extensions<sup>78</sup>.

<sup>73</sup> Extrait du rapport de l'enquête publique relative à la demande présentée par la SNPE, conduite du 1.06 au 1.07.1987.

<sup>74</sup> *Ibid.*, conduite du 4.02 au 5.03.1991.

<sup>75</sup> *Ibid.*, conduite du 17.06 au 31.07.1997.

<sup>76</sup> Extrait du rapport de l'enquête publique relative à la demande présentée par Tolochimie, conduite du 22.02 au 24.03.1999.

<sup>77</sup> Notamment Vieille-Toulouse, Ramonville, Portet-sur-Garonne, et Pechbusque.

<sup>78</sup> Pour davantage de détails sur ces enquêtes publiques sud-toulousaines, cf. [Cauhopé 2008].

### Des mesures de limitation de l'urbanisation inefficaces

En termes de réponses à ces revendications, il faut attendre la fin des années 1980 pour que des restrictions d'urbanisation autour des installations classées commencent à être inscrites dans les documents d'urbanisme. Et ce laisser faire en la matière n'est pas le fait d'une exception toulousaine.

La prise en compte des risques industriels dans les processus d'urbanisation demeure, au niveau national et européen, une problématique relativement récente.

Elle fut timidement évoquée dans la première directive communautaire dite **Seveso** en 1982, du nom de la commune ayant connu une fuite de dioxine en 1976 en Italie. Le droit français, par la loi du 22 juillet 1987 relative à la maîtrise de l'urbanisation dans les zones exposées aux risques, introduisit dans sa législation des restrictions du droit des sols pour les constructions nouvelles aux abords des sites classés<sup>79</sup>.

C'est d'ailleurs suite à la promulgation de ce texte de loi que des études ont été lancées à Toulouse. Elles aboutirent, en 1989, à la définition par la DRIRE (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) d'un périmètre de protection autour des usines de la plate-forme chimique. Une fois approuvé, ce périmètre fut rapidement intégré au POS (Plan d'occupation des sols) de la ville de Toulouse. Les constructions nouvelles (à l'exception de celles destinées à l'activité chimique) furent interdites dans la zone et les extensions pour les bâtiments existants fortement réglementées. Ainsi, parmi les quartiers lourdement affectés par la catastrophe d'AZF, seul celui de Gironis accueillit d'importantes constructions nouvelles entre 1990 et 2001<sup>80</sup>.

Quand bien même cette réglementation a eu le mérite d'exister, aujourd'hui avec le recul, on peut fortement douter de sa pleine pertinence et deux principaux reproches lui sont couramment signifiés. Tout d'abord, elle est intervenue à un moment où les alentours des usines étaient déjà fortement urbanisés sans permettre d'intervenir sur le bâti existant<sup>81</sup>. Ensuite, dans le cas toulousain, le périmètre a été défini selon des scénarios de catastrophe basés sur des risques d'émanation toxique, et qui ont écarté le risque d'explosion. On prend *a posteriori* la mesure de la grossièreté de l'erreur commise. À la décharge des acteurs de l'époque en charge de ces dossiers, les dispositions prises localement étaient en parfait accord avec la définition des risques envisagée dans les dispositions nationales et communautaires.

#### Histoire du pôle chimique

*Cette histoire, rapidement retracée, montre que la place du pôle chimique dans Toulouse a fondamentalement évolué entre 1920 et 2001, et n'a cessé de décliner depuis le début des années 1970.*

Quand l'usine est construite, elle apparaît comme un bel avantage pour l'économie toulousaine. Elle procure à un nombre croissant de toulousains, et surtout d'habitants des villages environnants, un emploi fixe et des avantages sociaux enviables, jusqu'à devenir dans les années 1950-1960, la plus grosse entreprise toulousaine. Mais dès les années 1970, le nombre d'employés diminue, et la chimie ne fait plus partie des activités promues et développées par la ville de Toulouse : on peut même dire que, dès cette époque, elle apparaît comme une survivance.

survivance

C'est donc, dans ce contexte où, d'une part, le poids sociologique du pôle chimique diminuait du fait notamment qu'il ne représentait plus un secteur d'emploi attractif, et où, d'autre part, la délicate question de la proximité entre usines à risques et urbanisation se posait avec de plus en plus d'acuité, **que surgit la catastrophe d'AZF**. Et la densité de l'urbanisation dans laquelle était inséré le pôle chimique toulousain a fortement alourdi le bilan de la catastrophe.

<sup>79</sup> Sur ce point, voir aussi *infra* § 3.1.3.3.

<sup>80</sup> Ces constructions ont, légitimement, été autorisées car elles prenaient place à l'extérieur du périmètre de protection défini en 1989.

<sup>81</sup> C'est un des points auxquels la loi du 31 juillet 2003 sur les risques tente de remédier.

### 1.3 Des dynamiques territoriales excluantes

Le terme de « dynamiques territoriales » est partiellement emprunté au vocabulaire de l'aménagement du territoire. Il est par ce biais généralement question d'évaluer l'attractivité économique d'un territoire et sa capacité à attirer un développement prometteur, voire à définir les politiques publiques en capacité d'améliorer celle-ci<sup>82</sup>. L'expression provient aussi de la sociologie urbaine, lorsqu'elle étudie des phénomènes sociaux qui saisissent des territoires sur la longue durée. Il peut être question, par exemple, à travers des études statistiques de peuplement ou la mise en parallèle de nombreuses trajectoires résidentielles, de mettre en lumière des processus de paupérisation, ou à l'inverse de *gentrification* dans les espaces urbains observés<sup>83</sup>.

La géographie que nous pratiquons ajoute à la formule l'étude des concurrences et des confrontations socio-spatiales à l'œuvre sur un espace partagé [Zeghiche et Hérin 2005].

#### Les dynamiques territoriales



Au point de rencontre de ces différentes disciplines, on pourrait donc définir les dynamiques territoriales comme la matérialité de processus économiques et sociaux, parfois antagoniques, projetés sur l'espace et qui le structurent, y compris dans ses formes idéelles.

Or, confrontée à un territoire, on constate que la question du risque vient s'ancrer dans les dynamiques structurantes qui l'animent, et que, loin d'être en « apesanteur sociale », elle est comme prise dans les rapports sociaux spécifiques à cette société locale<sup>84</sup>.

Les deux terrains étudiés ici sont inscrits dans une histoire industrielle et urbaine singulière, et sans lien immédiat l'une avec l'autre. Toutefois, on peut noter dans les deux récits qui précèdent, plusieurs points qui se font écho, parmi lesquels des mouvements de qualification et de déqualification progressives du territoire par l'industrie, et l'émergence de projets urbains voisins des sites étudiés dans lesquels les entreprises qui vont être par la suite sinistrées n'avaient pas vraiment place.

#### 1.3.1 Des dynamiques territoriales portées un temps par l'industrie

localisation  
ancienne

Sur les deux terrains qui nous animent, on constate tout d'abord une localisation relativement ancienne de l'activité étudiée, issue du XIX<sup>e</sup> siècle pour la poudrerie toulousaine et du début du XX<sup>e</sup> siècle pour le port pétrolier lyonnais, dans une logique pour partie animée par des préoccupations hygiénistes. En effet, la transplantation de la Poudrerie nationale depuis la première périphérie de la ville vers sa seconde couronne rurale visait à éloigner du centre urbain cette usine qui avait déjà plusieurs fois explosé (en 1816 et 1840), dans une logique hygiéniste de mise à distance des établissements dangereux. On notera qu'un processus assez similaire a valu à la même époque à l'hôpital d'« aliénés » de se retrouver paradoxalement presque voisin de la poudrerie de l'île du Ramier.

À Lyon, nous avons montré que c'est une même idéologie hygiéniste qui avait localisé à Gerland, en aval de son fleuve, autour de diverses industries, à la fois un ensemble d'abattoirs générant à son tour une nouvelle activité industrielle, et un pôle sportif. C'est cette même

<sup>82</sup> cf. la définition de Jacques THEYS du terme « attractivité » [Guigou 2000, pp. 17-18].

<sup>83</sup> cf. [Donzelot et Mongin 2004], ou celui de la revue [Authier et Bidou-Zachariasen 2008].

<sup>84</sup> Par exemple, une usine chimique enchâssée dans un quartier anciennement industriel du 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, souhaitait implanter en 1998 une nouvelle unité sur son site. Il s'agissait d'une installation classée, qui faisait l'objet d'une enquête publique. Or, à la surprise générale, on assista à une mobilisation exceptionnelle de la population voisine du quartier HLM des « États-Unis » pour s'opposer au projet. Cette mobilisation a pris de court les élus socialistes et communistes locaux, plutôt favorables à la limitation de la désindustrialisation de leur arrondissement comme ils pensaient que les habitants de ce quartier populaire longtemps ouvrier pouvaient l'être. On comprend pourtant les résultats de cette enquête publique à l'observation d'une *gentrification* progressive du quartier, même si les « États-Unis », ici directement concernés, restent encore un quartier très populaire. Et à lire puis à écouter les personnes qui se sont exprimées négativement dans le registre d'enquête publique touchant à l'extension de l'usine riveraine, on constate qu'ils reprennent à leur compte le mouvement relatif d'embourgeoisement qui saisit leur quartier depuis que les entreprises industrielles qui le composaient ont progressivement fermé leurs portes. Encourager l'extension de Givaudan-Roure, au-delà de son activité dangereuse et en dépit de son passé une fois accidentel, pourrait à leurs yeux entraver, même symboliquement, la tertiarisation encore fragile de ce quartier lyonnais et un peuplement à leurs yeux valorisant qui se renouvelle progressivement en direction des classes moyennes cf. [Mivière 2000].

pensée qui avait contribué auparavant à rejeter hors de la ville-centre les usines chimiques nuisantes, qui s'étaient progressivement regroupées dans le sud-lyonnais. Et c'est à proximité de cet ensemble industriel naissant que fut localisé puis implanté le port fluvial lyonnais à vocation industrielle.

Notons ensuite que ces deux projets ont contribué, chacun à son échelle, à requalifier leur espace d'implantation. En effet, la poudrerie de Toulouse a profité des besoins gouvernementaux de la Première guerre mondiale pour s'étendre, puis entre-deux-guerres, pour accueillir l'ONIA sur ses terrains laissés vides. Cet office national est devenu après-guerre en quelque sorte l'un des bras armés toulousains de l'État-entrepreneur, employant plus de 3 000 salariés. C'est dans cette période que l'entreprise chimique et sa voisine ont le plus fortement imprimé leurs marques sur le territoire à travers une politique sociale de construction – directe ou non – de logements pour leurs employés. Ainsi le pôle chimique du sud-ouest toulousain s'est progressivement constitué un espace dédié, réservé à son développement industriel et au logement de ses salariés. À Lyon, le port fluvial s'inscrit de fait comme la composante septentrionale du « couloir de la chimie », avec l'accueil de stockages pétroliers. Mais, au-delà, ce port, dédié aux hydrocarbures dès son ouverture en 1937, a été pensé dans une logique d'aménagement industriel du territoire, local comme national. Sur ce second volet, nous avons vu qu'il a été longtemps constitué comme une pièce maîtresse d'un mythique canal à grand gabarit, permettant de faciliter les échanges d'hydrocarbures, de pondéreux et de produits manufacturés entre la Méditerranée et la Mer du Nord.

requalification

Nous avons vu ensuite que, autour des années 1960 et plus particulièrement 1970, les deux espaces industriels étudiés ont connu une dégradation progressive. Cependant, leur nature est sensiblement différente. À Lyon, c'est le quartier sud de Gerland qui est touché en quelques années par la fermeture de plusieurs grosses emprises militaires et industrielles, parmi lesquelles les abattoirs. L'emploi industriel chute et le quartier entre dans une spirale de déqualification qui se reporte sur son image. Le port en lui-même n'est pas touché par ce mouvement ; au contraire, son agrandissement dans les années 1960 et son branchement à l'oléoduc de la vallée du Rhône tendrait même à développer son activité pétrolière. Pour autant, l'implantation de ces importants stockages d'hydrocarbures se poursuit dans une certaine opacité vis-à-vis des pouvoirs locaux, et l'inquiétude des services municipaux de pompiers, à plusieurs reprises manifestée, contribue à nourrir sur Gerland une représentation de quartier préoccupant. À Toulouse, l'inquiétude provient d'abord de la baisse d'activités de l'ONIA elle-même. Cette entreprise, devenue entre-temps APC puis AZF, de même que la poudrerie, devenue la SNPE, se désengagent progressivement du foncier qu'elles détenaient alentours leurs usines, et la principale entreprise chimique entre dans une spirale de rachats successifs et de transformation de sa structure capitalistique. Il faut noter cependant que cette spirale descendante de l'ONIA masque relativement la modernisation de la SNPE, qui se tourne à cette époque vers la chimie du phosgène.

déqualification

Toutefois, la déqualification progressive des deux espaces industriels semble provenir de la transformation de leur territoire environnant, davantage que de leur dynamique interne propre.

### 1.3.2 Des projets urbains émergents, excluants pour l'industrie nuisante et dangereuse

En effet, sur les deux terrains étudiés, on constate la mise en œuvre de politiques urbaines portées par les pouvoirs publics, qui vont considérablement transformer l'environnement des sites qui nous intéressent.

À Lyon, c'est assez clairement pour répondre à cette spirale de déqualification que la municipalité et l'intercommunalité lancent d'un commun accord, au début des années 1980, plusieurs programmations de ZAC sur les tènements laissés libres après la vague de désindustrialisation. Plus précisément, les pouvoirs locaux mettent en œuvre trois ZAC, initialement sans liens spécifiques entre elles, mais qui géographiquement « cernent » le port fluvial sur ses façades urbaines. Une certaine cohérence va progressivement les fédérer, après la décision de délocalisation de l'École normale supérieure de Science depuis Paris vers le quartier de Gerland, autour d'une spécialisation progressive vers les activités biomédicales. Cette nouvelle technopôle, union d'instituts de recherche publics et privés et de productions chimiques fines autour d'activités dégagant de fortes plus-values, a contribué à requalifier l'appareil productif de la partie nord du couloir lyonnais de la chimie. Et les pouvoirs publics locaux ont accompagné ce processus industriel par une requalification urbaine du quartier, à l'aide

de lourds investissements publics structurants, ce de façon continue pendant plusieurs décennies. Ces derniers n'ont pas manqué d'entraîner de nouveaux investissements privés, industriels comme d'ordre tertiaire (sièges sociaux, laboratoires médicaux de recherche, etc.) et de promotion immobilière.

À Toulouse, les mécanismes de transformation des terrains bordant le pôle chimique sont venus d'une résidentialisation progressive de l'espace environnant. Une première vague d'urbanisation, dans les années d'après-guerre, provient de la vente par la Poudrerie de terrains à bâtir au nord et à l'ouest de son site, ainsi que de la participation à la construction de logements pour le personnel de l'une et l'autre composante du pôle. Mais une seconde vague d'urbanisation nettement plus conséquente est intervenue, du milieu des années 1950 à celui des années 1970, sous l'impulsion de grandes opérations publiques de construction de logements correspondant à l'extension de Toulouse sur la rive gauche de la Garonne. L'implantation de la ville nouvelle du Mirail constitue l'une d'elles, comme une réponse au développement d'autres secteurs d'activités considérés plus prometteurs que la chimie, en particulier l'aéronautique et l'informatique, développant de nouveaux besoins de main-d'œuvre, à la fois plus nombreuse et plus qualifiée.

processus de  
technopolisation

En quelque sorte, les deux espaces étudiés ont été touchés par un phénomène de technopolisation, à Lyon à l'échelle du quartier de Gerland, à Toulouse à l'échelle de l'agglomération toute entière<sup>85</sup>.

Mais on notera que les sites industriels étudiés étaient l'un et l'autre exclus de ce processus. Et progressivement, de la transformation des espaces environnants ont émergé des difficultés grandissantes de cohabitation, nourries par la question des risques.

*En raison de la transformation des espaces environnants, des difficultés de cohabitation ont émergé.*

À Lyon, elles se manifestent essentiellement au sein de la sphère administrative publique, à travers les remarques répétées de la collectivité locale vis-à-vis d'un espace géré par un organisme régi essentiellement par l'État, et dont le développement sans visibilité pour elle l'inquiète puis contrarie son projet de modernisation du quartier.

À Toulouse, elles ont davantage mobilisé les populations riveraines, et ont été visibilisées en particulier à travers les enquêtes publiques, à l'occasion de la construction de nouvelles installations classées dangereuses. On notera toutefois que, d'une part, l'inquiétude riveraine exprimée se focalisait sur la SNPE et non sur l'APC – AZF durant les décennies 1980 et 1990, et, d'autre part, la municipalité de Toulouse, malgré cette manifestation, a toujours donné un avis favorable à ces nouvelles installations industrielles, contrairement à plusieurs autres communes riveraines<sup>86</sup>.

Au final, il nous semble intéressant de noter que, pendant toute la période qui précède les accidents, le pôle chimique comme le port Édouard Herriot ne se sont pas brutalement dégradés en tant qu'espaces productifs, mais ont davantage subi une déqualification progressive, par l'érosion de leur projet industriel qui tranchait de plus en plus avec les dynamiques territoriales qui les environnaient, et dans lesquelles ni l'un ni l'autre n'étaient inscrits.

<sup>85</sup> Guy JALABERT et Marie-Christine JAILLET évoquent la technopolisation de l'agglomération toulousaine, « non pas au sens de la création de parcs technologiques, mais au sens où les activités présentes dans la ville sont productrices d'innovation et de nouvelles technologies ». cf. [Jalabert et Jaillet 1993, pp. 264, 257–281].

<sup>86</sup> La mairie de Toulouse avait toutefois donné une suite défavorable à un projet de création de ZAC à vocation chimique présenté par la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Toulouse en 1996. cf. [Barthélémy et al. 2001].

## Deux accidents révélateurs de situations industrielles tendues

Nous venons de voir que chacun des sites a une histoire singulière, issue du XIX<sup>e</sup> siècle pour l'un et de l'entre-deux-guerres pour les deux terrains étudiés. Pour autant, on peut pour les deux sites parler d'anciens espaces de relégation, situés sur des terrains peu propices à l'urbanisation du fait de leur éloignement au centre et de leur caractère inondable, et qui ont été peu à peu rattrapés par les constructions.

Mais là encore, les situations urbaines diffèrent : le port fluvial de Lyon n'est pas immédiatement bordé d'immeubles. Un important stade et des terrains de sport le jouxtent, ainsi que différentes entreprises, essentiellement de stockage et accueillant relativement peu de salariés. Le complexe chimique sud-toulousain a été, pour sa part, entouré par divers autres quartiers d'habitat collectif et individuel dans la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle. Et si les contextes urbains diffèrent, les accidents, tous deux mortels, aussi. La nature des dégâts s'en ressent : alors que l'incendie des cuves pétrolières Shell est contenu relativement dans le périmètre du dépôt, l'explosion de l'atelier de stockage de nitrate d'ammonium de l'usine AZF cause des dégâts mortels et irréversibles plusieurs centaines de mètres à la ronde, et singulièrement davantage sur la partie urbanisée de son entourage que sur son voisinage industriel.

Cette seconde partie s'attache donc plus spécifiquement à décrire chacun des accidents. Plus précisément, il nous semble important dans chacun des cas de rappeler le **contexte** précis dans lequel il a eu lieu, d'en décrire le **phénomène** et surtout ses **conséquences**, industrielles et urbaines. S'agissant des **causes**, seul le port Édouard Herriot, dont le processus judiciaire est arrivé à son terme, sera appréhendé sur ce dernier versant.

Chacune des études de cas est abondamment alimentée de matériaux de première main, consistant en l'étude d'archives diverses mises à disposition par nos interlocuteurs et/ou disponibles pour le public, et en l'utilisation d'extraits d'entretiens que nous avons recueillis auprès de différents acteurs intéressés à un titre ou à un autre par les accidents étudiés. Enfin, nous faisons régulièrement appel à l'abondance d'articles parus dans la presse, locale principalement. Car, comme l'observait Emmanuel MARTINAIS à propos de l'éboulement mortel de la colline de Fourvière, à Lyon :

“ fruit d'une interprétation et d'une mise en discours, la catastrophe est une construction qui repose sur des représentations, des images, des témoignages, des écrits caractéristiques d'une époque, d'une société et des institutions qui les produisent (au rang desquelles les organes d'information occupent une place particulière). [Martinais 2005, p. 93] ”

Après l'étude de chacune de ces deux catastrophes, qui partagent à la vérité peu de choses directes, nous nous attarderons plus spécifiquement sur deux phénomènes que ces accidents mis côte-à-côte éclairent, nous semble-t-il, d'un jour nouveau.

Le premier consiste en l'évocation des processus d'externalisation. Le second touche aux mécanismes de médiatisation des catastrophes et de leurs suites.

Nous aborderons le premier comme une des causes parmi d'autres, mais celle-ci peu visible, et le second comme une des conséquences de ces deux accidents industriels.

externalisation  
médiatisation



## 2.1 Lyon, 2 juin 1987, incendie au Port Édouard Herriot

Le port Édouard Herriot, zone industrielle de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), a été ouvert en 1937, et dès lors s'y sont installées des sociétés pétrolières le long de la « darse aux hydrocarbures ». Deux nouvelles darses ont été creusées en 1966, étendant ainsi sa surface en même temps que la CNR aménageait face au port le barrage hydraulique dit de Pierre-Bénite. Parallèlement, la connexion ferrée puis autoroutière ont aussi fait au fil du temps du port Édouard Herriot une zone industrielle multimodale très bien desservie et banalisée. Ainsi, en 1987, date de l'incendie du dépôt Shell, on trouvait dans les cent-quatre-vingt-quatre hectares de l'enceinte du port, de nombreux ateliers de transformation et de négociants de produits sidérurgiques et métallurgiques, des entreprises du BTP, des dépôts de produits alimentaires, une usine de retraitement des déchets ménagers, ainsi qu'une zone de stockage de conteneurs<sup>1</sup> fluvio-maritimes. Mais l'activité principale du port restait à cette époque le stockage pétrolier, avec la présence de douze dépôts sous différentes enseignes<sup>2</sup> et d'un stockage de gaz liquéfié<sup>3</sup>, quasiment tous situés autour de la « darse des hydrocarbures », comme l'indique le plan extrait d'un permis de démolir ci-dessous (*cf.* figure 2.1)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Dans le domaine du transport, un conteneur (*container* en anglais), est un cadre métallique, en forme de parallélépipède, conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport. Ses dimensions ont été normalisées au niveau international.

<sup>2</sup> Aux enseignes de BP, Total, Shell, Thevenin-Avia, Mobil, Agip, Elf, Antar, Esso et un stockage du ministère de l'armée.

<sup>3</sup> Stockage URG Butagaz de 4 500 m<sup>3</sup> répartis en plusieurs sphères.

<sup>4</sup> **AML, 1476 W 123**, Permis de démolir n°85-00145, ELF, Entrepôts Pétroliers de Lyon, Port Édouard Herriot, 6 rue d'Arles, 5.11.1985.



FIGURE 2.1 – Plan de situation des dépôts pétroliers autour de la darse des hydrocarbures en 1985

### 2.1.1 Travaux de transformation dans le dépôt Shell

L'activité d'un dépôt pétrolier, tel qu'il en existe dans le port fluvial lyonnais, consiste en premier lieu en un stockage intermédiaire entre une raffinerie pétrolière et les stations de distribution d'essence aux consommateurs. Les modes d'alimentation des stockages du port sont diversifiés, usant du chemin de fer, de la voie fluviale et de l'oléoduc de la Société du pipeline Méditerranée Rhône (SPMR)<sup>5</sup>. Par contre, ne partent des dépôts essentiellement que des camions-citernes venus s'y approvisionner. La zone de chalandise du port pétrolier peut être assez vaste à partir de Lyon, couvrant fréquemment des territoires allant jusqu'à Genève, Dijon, Clermont-Ferrand et Valence. L'effectif de salariés travaillant dans un dépôt en activité ordinaire est assez réduit, l'externalisation du travail étant poussée : les chauffeurs effectuent eux-mêmes le chargement des camions-citernes, par exemple. On trouve ainsi dans un dépôt essentiellement deux catégories d'employés. Les uns ont un rôle technique, d'une part, d'accompagnement des opérations de dépotage à partir des différentes sources d'approvisionnement, et d'autre part, de surveillance et d'assistance des chauffeurs pour le rempotage. Les autres occupent des fonctions plus administratives, touchant à la direction, à la gestion de la sécurité du site et aux opérations douanières, toutes les taxes, parmi lesquelles la TIPP<sup>6</sup>, étant appliquées à partir des dépôts.

externalisation du  
travail

<sup>5</sup> Dont l'oléoduc part de la mer à proximité de l'étang de Berre, à côté de Marseille, pour remonter le Rhône jusqu'à Genève en passant par Lyon.

<sup>6</sup> Taxe intérieure sur les produits pétroliers.

“ Lorsque le camion sort du dépôt, on le différencie d'un point de vue qualité, mais surtout on acquitte les taxes dues à l'État. Un dépôt pétrolier, c'est un établissement fiscal de stockage.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

La nature et les volumes des produits stockés dans un dépôt sont réglementés dans le cadre des Installations classées pour l'environnement (ICPE). Cependant, dans les limites autorisées, les produits effectivement stockés dépendent avant tout de la demande du marché de la consommation. De ce fait, le fuel et le diesel s'y trouvent généralement en plus grande quantité que l'essence. Il se trouve que les premiers sont moins inflammables que la seconde. Toutefois, du fait de la dangerosité des produits stockés, les questions sécuritaires sont prégnantes, et traitées à l'aide de nombreuses procédures et d'équipements fixes et mobiles contre l'incendie.

La société Shell est installée dans le port Édouard Herriot depuis 1949. Elle louait à la CNR, par le biais d'une amodiation, un emplacement sur la darse Nord-Est du port depuis le 28 janvier 1948, comme elle le rappelait dans l'une des demandes d'extension des capacités de stockage du site suite au raccordement du port au pipe-line<sup>7</sup>. Dans le dossier de permis de construire d'un nouveau bâtiment administratif<sup>8</sup>, déposé en 1977, le plan de situation général montre que le dépôt Shell est réparti sur deux sites de part et d'autre de l'actuelle rue de Bordeaux, le plus petit des deux étant couramment appelé le « secteur bitume » du nom de ses anciens stockages (cf. figure 2.2).



FIGURE 2.2 – Dépôt Shell Française – PEH. Plan de situation, 4 mai 1977

Une explosion, sans conséquences autres que matérielles, avait déjà touché ce dépôt en 1982, comme le rappelait le journal *Le Progrès* dans un petit encart de son édition du 3 juin 1987 :

“ Le 20 juillet 1982 à 5h30 du matin, une terrible déflagration retentissait dans le sud de l'agglomération. Les locaux de la Shell France dans l'enceinte du Port EH venaient d'être dévastés par une explosion qui soufflait les murs et entraînait l'effondrement d'une partie de la toiture de l'immeuble de bureaux de la société. Par bonheur, l'explosion n'avait alors pas engendré d'incendie et l'on avait évité le pire. Certains éléments avaient alors conduits à envisager l'hypothèse d'un acte criminel, bien que le fait que l'explosion se soit produite dans un réfectoire équipé d'appareils fonctionnant au propane accrédite la thèse de l'accident<sup>9</sup>.

Quelques mois à la suite de ce sinistre, la société avait d'ailleurs déposé une demande de permis de construire ainsi justifiée :

<sup>7</sup> AML, 1049 WP 5, Pétroles Shell Berre, Port Édouard Herriot, 17.10.1968 – Demande d'autorisation d'extension de stockage d'hydrocarbures liquides de 1ère et 2<sup>e</sup> catégories sur l'entrepôt de 1ère classe du PEH à Lyon Gerland, Courrier de la Société des Pétroles Shell Berre, au préfet du Rhône, daté du 19.07.1968.

<sup>8</sup> AML, 400 W 027, Exemption n° DDE 27073, Shell Française, Port Édouard Herriot, 2 rue de Bordeaux, 25.08.1977 – Dépôt de permis de construire de la Sté Shell Française pour l'extension d'un bâtiment administratif (restaurant et service médical).

<sup>9</sup> cf. « Catastrophe au PEH ». *Le Progrès* – 3.06.1987, p. 22.

“ Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-jointe une demande de permis de construire relative à la reconstruction partielle de l’extension de notre bâtiment administratif qui avait été réalisée en 1977 et entièrement détruite au mois de juillet 1982 lors d’une explosion. [...] Le présent projet a pour but de réaménager, suite à une explosion survenue en juillet 1982, un restaurant pour le personnel au 1<sup>er</sup> étage, un service médical au rez-de-chaussée, des réserves pour le restaurant au sous-sol<sup>10</sup>. ”

Quelques années plus tard, à partir de 1985, la société Shell avait entamé le réaménagement de son dépôt, à titre provisoire dans un premier temps, de façon à y lancer une nouvelle activité de fabrication d’additifs. En effet, dans le cadre de l’introduction des essences sans plomb, au milieu des années 1980 en Europe occidentale, les compagnies pétrolières se livraient une âpre concurrence entre elles. Les « produits additifs » aux carburants possèdent différentes qualités (de lubrifiant, d’anticorrosion, d’anti-mousse lors du remplissage, etc.). Ils sont surtout utilisés par chaque marque pour distinguer leurs produits de ceux de leurs concurrents. Le dépôt Shell souhaitait pouvoir fabriquer sur place ses propres additifs, envisageant ainsi des productions de type chimique dans le port même. De fait, Shell étendait et transformait son activité habituelle de stockage en ce lieu. À compter d’avril 1987, le provisoire se transformait en un réaménagement définitif du dépôt, de sorte de permettre sur place « la production d’additifs de carburants et l’extension de la fabrication d’additifs gazole sur l’ancien secteur bitume. Ces travaux étaient en cours lors de l’accident<sup>11</sup> ».

Un rapport d’expertise, réalisé pour le compte du premier juge d’instruction en charge de l’affaire Shell après l’incendie du dépôt<sup>12</sup>, apporte quelques précisions sur cette transformation. Sa finalité porte sur les causes du sinistre, mais on y trouve des éléments de contexte, en particulier concernant le chantier. Par exemple, il est indiqué que :

“ Il existait un atelier de préparation d’additifs pour essence à faible échelle depuis un an. Cet atelier disposait d’une autorisation administrative provisoire compte tenu de l’intention de Shell visant à tester le produit. Les essais ayant été concluants, Shell désirait augmenter leur production tant pour les additifs d’essence que pour ceux destinés au gazole. La partie sinistrée intéresse les additifs pour essence. Elle porte le nom de code LEAP FROG. La partie non sinistrée intéressant les additifs pour gazole porte le nom de code AMADEUS. Il s’agissait de réaffecter les bacs existants et de créer une nouvelle pomperie [...] ”<sup>13</sup>.

Le permis de construire avait d’ailleurs été délivré par la Communauté urbaine de Lyon le 21 mai 1987 pour la construction de « treize réservoirs, deux postes de chargement, la construction d’une aire de pompage couverte, d’un local à usage de bureau de contrôle et d’un local électrique, avec construction d’un réseau de défense contre l’incendie »<sup>14</sup>. Le directeur du site Shell de la fin de l’année 1980 jusqu’à mars 1987, qui avait donc préparé en amont toutes ces phases de transformations, déclarait même à la presse après le sinistre :

“ [Il s’agissait d’] une extension du stockage de l’ordre de 1 500 à 2 000 m<sup>3</sup> pour la fabrication d’additifs. Nous nous sommes bagarrés durant deux ans pour que ce site ne ferme pas, la direction générale estimant qu’il y avait des problèmes de rentabilité. Finalement, le maintien a été décidé. Les travaux en cours qui ont nécessité 50 à 60 millions de Francs ont débuté fin 1986<sup>15</sup>. ”

Le chantier de transformation du site demandait l’intervention de nombreuses entreprises extérieures, ayant elles-mêmes souvent fait appel à des sous-traitants<sup>16</sup>. À partir de l’enquête menée, les deux experts ont reconstitué un plan indiquant qui était – et où<sup>17</sup> – sur les lieux au moment de l’accident (cf. figure 2.3).

<sup>10</sup> AML, 408 W 064. Dépôt de permis de construire n°512-5201-73.846-1982, Sté Shell Française SA, Port Édouard Herriot, 2 rue de Bordeaux, 2.02.1983 – Courrier de la Sté Shell au maire de Lyon (service des PC), en date du 20.12.1982. Les passages soulignés l’ont été par nous [désormais n.s.].

<sup>11</sup> Archives du SDIS du Rhône [désormais ASDIS69], cf.[SDIS 1987b].

<sup>12</sup> ASDIS69, cf. [Ouziel et Grollier-Baron 1994].

<sup>13</sup> Ibid, exposé de MM. Pinard et Montdésir le 4.06.1987, p. 7.

<sup>14</sup> Ibid, dossier de permis de construire, p. 10.

<sup>15</sup> cf. l’article « Guy Belouard, l’ancien chef d’établissement de la Shell, a sûrement évité un drame », *Le Figaro* – 4.06.1987, n.s.

<sup>16</sup> Ainsi, par exemple, « la société Cogemi disposait du marché des travaux de rééquipement des bacs anciens, en tant que coordination de travaux, avec comme sous-traitants les sociétés : Bocard (pour l’isolement, la modification des robes, des toits, et le montage de certains équipements de niveaux), Wanner Isofi (pour les échafaudages), N.I.C. (pour le nettoyage et le dégazage des bacs) et Lassarat (pour le sablage et la peinture intérieure des bacs rivetés) ». ASDIS69, Rapport d’expertise, op. cit., travaux à réaliser sur le site LEAP FROG, p. 34.

<sup>17</sup> Les personnes présentes sur les lieux ont été surlignées en rouge par nous.

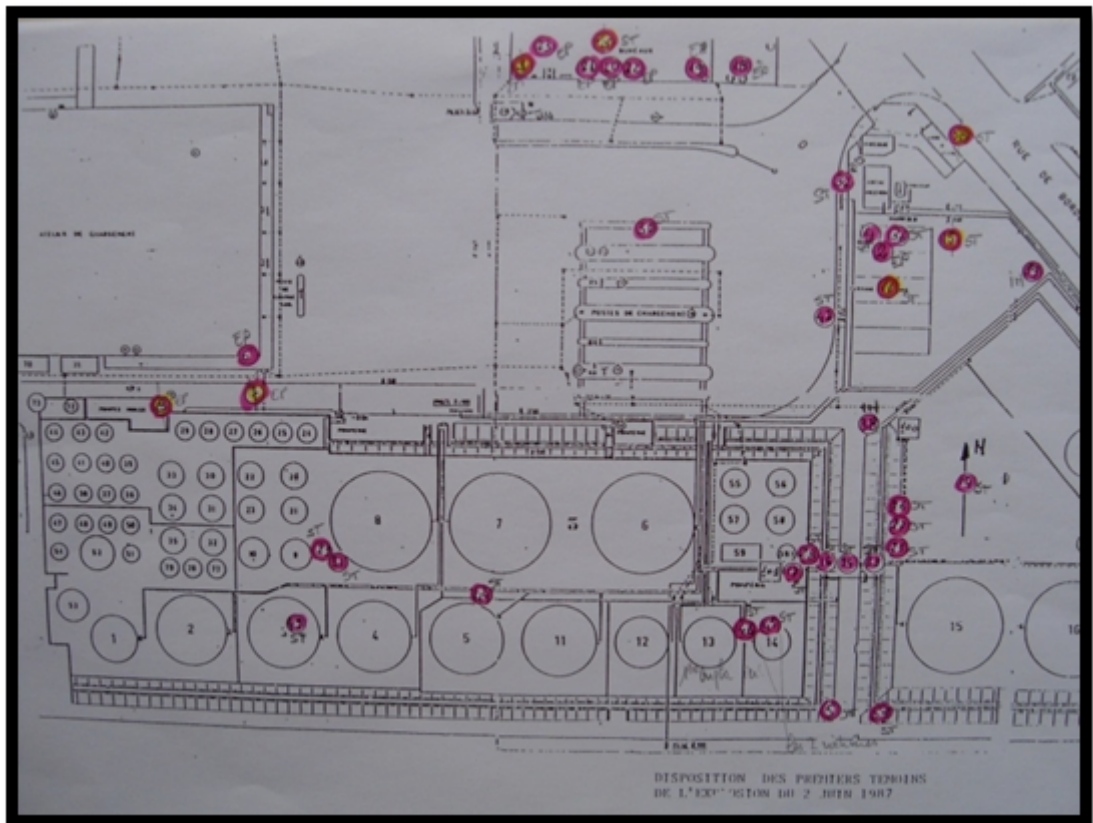


FIGURE 2.3 – Disposition des premiers témoins de l’explosion du 2 juin 1987 – Source Rapport Ouziel et Grolier-Baron, p. 91

Ainsi peut-on voir que, contrairement à l’activité usuelle d’un dépôt, d’une part beaucoup de monde se trouvait sur place, d’autre part la plupart des personnes étaient à proximité des cuves, du fait des travaux, et non dans les locaux administratifs ou sur l’aire de chargement comme c’est plutôt le cas en période d’activité ordinaire. D’après ce document, trente-neuf personnes étaient sur le site à 13h15, heure de l’explosion. D’après les noms et témoignages des trente-neuf salariés identifiés, seuls onze d’entre eux travaillaient directement pour Shell, c’est-à-dire qu’il y avait sur place vingt-six employés sous-traitants, attachés au chantier. L’organisation de celui-ci tout en maintenant l’activité ordinaire était complexe, requérant aussi un suivi administratif.

“ Shell était en train de revoir tout son dépôt. C’était un dépôt qu’on suivait de plus près parce qu’il était en train d’être rénové. Il fonctionnait sous des autorisations provisoires. Tous les six mois, l’autorisation était revue en fonction de l’évolution du chantier et de l’activité. Parce qu’ils passaient à une activité [nouvelle] soumise à la réglementation des installations classées. Cette phase transitoire était suivie par la DRIRE et par nos services, et nécessitait des évolutions très importantes : présence de beaucoup d’entreprises extérieures, des coupures d’eau, des coupures de circuit. Et donc, ça demandait à chaque fois des mesures spécifiques pour que le niveau de sécurité global de l’établissement soit maintenu. [L’entreprise Shell] fermait des canalisations, en ouvrait de nouvelles, démontait des volumes de stockage pour en mettre en place de nouveaux. Bref, tout ça entraînait effectivement une certaine difficulté dans la gestion du site, ou tout du moins on n’était pas dans un fonctionnement normal du site. [...] [D’ailleurs, au moment des faits], l’autorisation provisoire [d’exploitation du site] était caduque.

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Les éléments contenus dans le rapport préliminaire de la DRIRE et rapportés dans l’expertise précédemment citée, précisent cette question des autorisations provisoires. On y lit en effet que :

“ Le dernier aménagement répertorié par l’administration datait de 1985, et visait le réaménagement à titre provisoire du dépôt de façon à permettre la fabrication d’additifs carburants. [...] L’autorisation provisoire a été accordée le 4 mars 1986 et renouvelée pour six mois le 12 septembre 1986, conformément à l’article 23 du décret 77 1133 du 21 septembre [1977]. La société Shell a déposé le 26.12.1986 un dossier sollicitant l’autorisation relative à une importante modification du dépôt, incluant les fabrications, objet des autorisations temporaires, plus le réaménagement complet de l’ancien secteur bitume<sup>18</sup>. ”

Pour le dire autrement, les autorisations préfectorales définitives d’exploiter étaient en cours de production, mais n’étaient pas encore délivrées à l’exploitant au moment précis de l’accident. Par ailleurs, ces nouvelles activités étaient aussi annonciatrices d’emplois fixes sur place, le dépôt Shell devant passer d’une vingtaine à près d’une centaine d’employés<sup>19</sup>. La « fiche accident » du dépôt Shell répertoriée par le Bureau d’Analyse des Risques et Pollutions Industrielles (BARPI) indique que :

#### Extrait fiche accident BARPI

*Le dépôt concerné [...] a une capacité de 43 000 m<sup>3</sup> et comprend au moment de l’accident, 16 réservoirs d’essence (point éclair < à 55°C) d’une capacité totale nominale de 19 920 m<sup>3</sup>, 6 réservoirs de gasoil et fuel-oil domestique (55°C < point éclair < 100°C) d’une capacité totale nominale de 18 460 m<sup>3</sup>, 54 réservoirs de lubrifiants (catégorie D : PE > 100°C) d’une capacité nominale de 4 232 m<sup>3</sup> <sup>20</sup>.*

Les transformations en cours étaient connues des services incendie, sans nécessairement que ces derniers aient encore pu vraiment envisager toutes les conséquences.

“ Dans le cas de Shell notamment, les établissements commençaient à travailler avec les nouveaux carburants. Donc il y avait des expérimentations de faites, du stockage de nouveaux produits sur le site. Ça, vous le saviez ? On l’avait appris lors de la manœuvre. En préparant la manœuvre on avait pris conscience que cette activité [d’additifs] prenait un pas important dans l’activité du site. [Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône] ”

Le jour du sinistre, précisément, le service incendie de la Communauté urbaine de Lyon avait prévu d’effectuer un exercice grandeur nature dans le port.

“ Ce jour-là avait été programmé un exercice, dans une entreprise voisine à celle qui a été concernée. C’était un entrepôt juste à côté, je ne sais plus lequel. Quand on préparait cet exercice, on avait retravaillé avec l’ensemble du commandement tous des risques du port Édouard Herriot et différents autres sites. Puisque tout est relativement imbriqué. Donc c’était sur une cuve, on était sur un feu d’hydrocarbures, le thème était le même que celui qui était concerné, avec une extinction, les problèmes d’alimentation en eau, en liquide et mousseur. On avait fait une répétition globale, on était dans un contexte de préparation d’exercice. [C’est-à-dire] qu’en général, on revoit tous les plans de secours en salle et on va sur le terrain visiter l’entreprise. Et on revoit tous nos plans, on s’attarde auprès des industriels et de la direction du port, parce que l’exercice nous permet de mettre en œuvre nos dispositifs et de tester les plans, mais aussi de voir les limites et le cas échéant de les faire évoluer. [Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône] ”

C’est aussi une des raisons qui expliquent que les secours aient été sur place très rapidement.

<sup>18</sup> ASDIS69, Rapport d’expertise, *op. cit.*, Rapport préliminaire DRIRE du 15.06.1987, [SDIS 1987a, p. 7].

<sup>19</sup> Propos évoqués dans un article du *Progrès* du 10.12.1999.

<sup>20</sup> cf.[DGPR/SRT/BARPI 2009, p. 1].

### 2.1.2 Un incendie exceptionnel, contenu dans les limites du dépôt sinistré

“ On avait une équipe [de pompiers] qui faisait des essais de pompes à coté. Vers 13h00 et quelques, cette équipe nous passe un message par radio, comme quoi il se passe une explosion avec des événements un petit peu dramatiques chez Shell. 13h18, là ils nous confirment qu'il y a une explosion au dépôt Shell. Tout de suite, on envoie les plans internes, plan rouge. Tout était prêt, les gens étaient prêts pour partir à la manœuvre à 13h30. 13h18, les gens montent. Moi dans ma tête, je me dis que je pars à la manœuvre, qu'ils ont avancé simplement de quelques minutes, ça arrivait hein. Par contre quand on a passé le coin de la rue, j'ai vu la fumée, j'ai dit là, on ne plaisante plus !

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Le mardi 2 juin 1987, après la pause-déjeuner, à partir de 13h15, se produisait en effet une succession d'explosions près de la zone en travaux du dépôt. Tous les journaux locaux du lendemain rendent compte avec détail de ces déflagrations répétées et plus généralement de la catastrophe. Dans la profusion d'informations recueillies, à travers une revue de la presse locale, divers rapports administratifs ou directement par le biais des enquêtes rencontrés, tentons de mettre l'accent sur quelques-uns des points essentiels relatés.

#### Explosions et embrasement dans une zone industrielle urbaine

Tout d'abord, le port est une zone industrielle, c'est-à-dire un lieu de travail pour des centaines de salariés, à demeure ou sous-traitants comme c'était le cas sur le chantier du dépôt Shell. L'un des soudeurs du chantier, salarié de la Société nouvelle d'industrie générale (SNIG), situé à proximité de la nouvelle pomperie<sup>21</sup>, a rapporté aux enquêteurs de la sûreté urbaine les faits suivants :

“ [...] Une violente explosion l'a projeté au sol, où il a été brûlé au bras et au cou. Après avoir parcouru 300 mètres en boitant (talon atteint), une deuxième explosion a eu lieu et une cuve s'est éventrée puis a brûlé. Les pompiers et la police sont arrivés après cette seconde explosion. Il cite [la présence de M.] G.<sup>22</sup> et un de ses collègues, occupés à manutentionner une bouteille d'argon. Ces deux ouvriers à l'intérieur de la cuvette de rétention n'avaient aucune chance de s'en sortir, car lors de la première explosion, le flash a été rasant, les flammes ont rasé le sol avant d'atteindre le mur et de s'élever. La cuve a explosé en partie basse<sup>23</sup>.

L'un des ouvriers d'exploitation de Shell, qui se trouvait à proximité des postes de chargement<sup>24</sup>, a décrit quant à lui l'incendie dans des termes plus précis, indiquant une meilleure familiarité des lieux.

“ Vers 13h15, il y a eu la première explosion, avec une flamme se propageant à l'arrière des cuves 6 et 59, plus proche du réservoir 12. Le point d'explosion se situerait entre les bacs 6 et 59, plus en arrière. Le feu croissant, quinze minutes après, il y a eu la deuxième explosion, qui n'a pas provoqué l'accroissement des flammes. La troisième explosion a eu lieu quatre à cinq minutes après la deuxième, qu'il situe entre les bacs 12 et 13. Cette troisième explosion très violente a fourni des flammes qui ont dépassé la hauteur des bacs<sup>25</sup>.

L'un de ses collègues travaillant dans un dépôt tout proche, témoigne aussi dans la presse de cet accident.

“ Il était 13h15 quand la catastrophe s'est produite derrière le stade de Gerland sur la rive gauche du Rhône. « J'étais dans les bureaux de la BP. Tout a tremblé. Un quart d'heure après, la plus grosse explosion a projeté en l'air jusqu'à 150 m de hauteur, le chapeau d'une cuve. Elle est redescendue en se balançant comme une feuille morte, accompagnée d'une pluie de têtes de rivets [...] Je vous assure, on n'était pas fiers », raconte M. C., employé de la BP<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> Indiqué en n°33, entre les cuves n°14 et 15 sur le plan ci-dessus.

<sup>22</sup> L'un des ouvriers décédés. Son nom était bien inscrit en toutes lettres dans l'article cité, mais nous avons retiré, ici comme par la suite, tous les noms des personnes directement concernées. Seule l'initiale de leur nom sera le cas échéant conservée.

<sup>23</sup> ASDIS69 Rapport d'expertise, *op. cit.*, Analyse des PV établis par la Sûreté urbaine de Lyon, [SDIS 1987a, p. 72].

<sup>24</sup> Indiqué en n°21, situé aux abords des bureaux administratifs sur le plan ci-dessus.

<sup>25</sup> ASDIS69 Rapport d'expertise, *op. cit.*, Analyse des PV établis par la Sûreté urbaine de Lyon, [SDIS 1987a, p. 76].

<sup>26</sup> cf. « Coup de feu au PEH », *Lyon Libération* – 3.06.1987.

Cette catastrophe est donc en premier lieu un accident dans un environnement de travail, qui s'avère très vite mortel pour deux chaudronniers, tous deux salariés de la SNIG, entreprise sous-traitante du marché de transformation du site. Leur mort par brûlure a été rapidement suspectée par les forces de secours, bien avant la fin du sinistre :

“ On savait assez rapidement qu'il y avait deux personnes disparues. On l'a su, je pense vers 15h00. D'abord, on avait perdu le directeur de l'établissement, mais vers 15h00, on savait qu'il y avait deux ouvriers qui étaient... on ne se faisait plus guère d'illusion pour les ouvriers. Et on a sorti le chef du dépôt vers 16h00. On l'a retrouvé à l'intérieur, il regardait depuis sa fenêtre, il était complètement hagard. Choqué, hagard ! Après, il a repris le dessus. Mais je me rappelle qu'on l'a récupéré, parce que j'y étais, c'était vers 16h00. Il était resté à l'intérieur du bâtiment administratif, je crois qu'ils étaient deux et ils étaient complètement figés, ils regardaient ça, enfin figés. On les a revus une heure après, ils avaient repris le dessus.

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Le témoignage ci-dessus rappelle, d'une part, la dimension humaine des acteurs impliqués dans de tels drames, et d'autre part, l'échec professionnel qu'une telle catastrophe constitue, d'abord par la conscience des morts et des blessés qu'elle provoque, ensuite au-delà par le constat de la destruction d'un outil performant de travail. Parmi les salariés du site, on déplore deux morts, deux blessés graves et cinq blessés plus légèrement atteints. Les faits tels que rapportés par le BARPI sont plus précis et distancés.

#### Extrait fiche accident BARPI

Vers 13h15 : une équipe déplace un câble électrique reliant une génératrice aux postes de soudure situés dans la cuvette. À ce moment, un jet d'aérosol d'additif se produit dans le secteur de l'ancienne pomperie, à proximité du bac n°14, dans la cuvette n°3. Après quelques secondes, une inflammation de type « flash » survient.

Environ une minute plus tard, une violente explosion, ressentie à plusieurs kilomètres, se produit. Le bac n°14 s'affaisse contre le bac n°13. Un incendie se déclenche sur le secteur de la pomperie, encerclant certains ouvriers proches de la limite Est de la cuvette de rétention. L'équipe de sécurité du dépôt met rapidement en place des moyens d'arrosage.

Vers 13h25, des explosions en chaîne se produisent dans le secteur sud de la cuvette n°3. Les bacs soudés n° 12, 55, 57 et 58 sont propulsés dans les airs, puis s'écrasent au sol. Le réservoir 12 s'élève presque à la verticale jusqu'à 200 m de haut environ, avant de retomber dans la darse voisine, à 60 m de son emplacement initial. Les moyens d'intervention mis en place à poste fixe sont en partie détruits. Le personnel se replie. Le sinistre concerne rapidement 1/3 de la cuvette. Un épais rideau de fumée masque toutes les zones de stockage. Cinq autres réservoirs explosent à leur tour et sont projetés à l'intérieur du dépôt, contribuant à l'extension du sinistre, et rendant impossible l'intervention des moyens de secours extérieurs arrivés rapidement sur zone<sup>27</sup>.

Le souci premier des forces de sécurité a été d'éviter autant que possible l'extension du sinistre sur le reste de la zone portuaire. Ainsi, comme l'explique l'un des pompiers rencontrés :

“ On a eu une action tout autour du dépôt Shell, et à la fois au niveau de la direction du port pour demander la mise en sécurité de tous les dépôts. C'est-à-dire qu'ils arrosent leurs cuves. [...] On a demandé à tous les autres dépôts d'activer leur phase sécurité, de se mettre en sécurité. Ça veut dire du personnel qui reste et qui met en œuvre les rideaux d'eau de refroidissement, qu'on fait le point sur les mousseurs, qu'on se prépare à nous en fournir tout en en gardant assez pour sa propre défense. Et puis aussi qu'on ferme les allers-retours, plus d'exploitation. On arrête aussi la charge des cuves, on met les cuves en sécurité, enfin, tout ce dispositif. On fait évacuer tous les camions qui étaient autour, on ne fait plus rentrer de wagons, on essaie d'évacuer ce qui est dedans, tout ça, tout de suite. Autrement dit, on a inerté [le site].

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Par ailleurs, le port pétrolier est situé aux franges de la ville de Lyon. Il est immédiatement bordé d'une plaine de terrains sportifs, fréquemment occupée par de nombreux groupes de scolaires à l'approche de l'été. Les zones environnantes ont ainsi été rapidement évacuées par les autorités.

<sup>27</sup> cf. Ministère du développement durable, DGPR/SRT/BARPI, *op. cit.*, p. 2.



“ 1500 enfants jouant sur la plaine de Gerland étaient conduits jusqu’au pont Pasteur, où des cars les prirent en charge. Les enfants des écoles avoisinantes furent aussi évacués par prudence<sup>28</sup>. ”

“ Les premières maisons d’habitation sont suffisamment éloignées pour qu’il n’ait pas été utile d’ordonner l’évacuation des habitants. Tout le site industriel est bouclé<sup>29</sup>. ”

La ville, au sens d’un lieu urbanisé et habité, se trouvait suffisamment à distance du port, et, tout au long de la dynamique du sinistre, seuls la zone industrielle et ses abords immédiats ont été touchés. Car le feu a continué de s’étendre, comme le rapporte cette chronologie journalistique :

“ 15h25 : soudaine panique : une nouvelle cuve s’enflamme à proximité immédiate des précédentes. Tous les officiels, journalistes, policiers et gendarmes en faction, cherchent un abri aléatoire mais aucune explosion ne se produit. Seule la chaleur s’amplifie, devient insupportable. Selon Bruno JACQUET, expert [...], l’incendie viendrait de toucher la cuve de super n°14 sans pour autant faire de victime. Plusieurs sociétés seraient menacées par l’extension du sinistre (SPCI, SEA, Synchronme, MGRS, Vaissière, [...])<sup>30</sup>. ”

L’article évoque « les officiels », pour parler avant tout d’un dispositif à même de contrer le sinistre et surtout d’éviter son extension aux sites voisins. Il avait été mis en place d’autant plus rapidement qu’une partie de l’organisation était opérationnelle pour assurer la manœuvre des pompiers prévue de longue date dans le port.

### Une organisation opérationnelle pour lutter contre le feu

En arrivant sur place, un premier poste de commandement (PC) a immédiatement été mis en œuvre, et les secours ont été répartis en trois secteurs de sorte de contenir au mieux l’incendie dans l’enceinte du dépôt Shell. Le Plan particulier d’intervention (PPI), mettant l’ensemble du site et des moyens d’intervention sous la responsabilité du préfet, a été déclenché à 14h30.

“ À l’époque, [les POI et PPI] n’existaient pas tout à fait sous la forme [actuelle]. On déclenchait le plan préfectoral en fait. On a déclenché le plan ETARÉ<sup>31</sup> et le plan rouge, c’est le plan de secours aux nombreuses victimes. Et on a déclenché les deux choses [pour avoir] tous les moyens pour le feu du port. ”

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

“ Très rapidement, le Préfet était sur place, je me rappelle qu’au niveau du poste de commandement, c’était bien le Préfet qui commandait. [...] Le poste de commandement était dans le local de la CNR, à l’entrée du port. Et je me rappelle, il y avait beaucoup de monde, ça parlait, le Préfet est arrivé, et au bout d’un moment il a dit : « Ça suffit ! Ce n’est pas une foire ici ! Que chacun se mette à son poste et que tout le monde se taise ! ». [...] À l’époque, je sortais d’un stage à l’école nationale, on nous avait abreuvés de raisonnements tactiques. Et je me suis aperçu dans la réalité que ce n’était pas si facile que ça. Le souvenir que j’ai, c’est que c’était un peu le bazar au poste de commandement. ”

[Colonel des sapeurs-pompiers, responsable renseignements au PC opérationnel en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

“ Il y a la technique à terre et il y a aussi le niveau de l’autorité qui a besoin d’un certain nombre d’informations, de certaines dispositions à prendre. Et on ne peut pas les mélanger avec des techniciens qui font du calcul pour savoir quels moyens en mousse il nous faut, etc. Sinon tout le monde perturbe tout le monde et tout le monde est insatisfait. À l’époque, on avait réfléchi à tout ça, mais ce n’était pas vraiment formalisé dans les esprits des uns et des autres, la constitution des PC. Il a fallu rapidement prendre des dispositions pour rescinder le PC, avec le PC autorités, le PCO, PC opérationnel, et le PCA, PC avancé. ”

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

<sup>28</sup> cf. « Lyon : 21 ans après Feyzin. Treize cuves de pétrole en feu ». *Le Progrès* – 3.06.1987.

<sup>29</sup> cf. « Lyon : le port en feu ». *Le Figaro* – 3.06.1987.

<sup>30</sup> cf. « 13h15 : le PEH s’enflamme ». *Le Journal de Lyon* – 3.06.1987.

<sup>31</sup> Plan des Établissements Répertoire, établi par les services incendie, qui concerne l’aspect opérationnel de l’intervention des secours extérieures.

Devant les difficultés organisationnelles évoquées ci-dessus, au bout d'une à deux heures, le PC a été scindé en deux, l'un opérationnel (PCO) resté situé dans les locaux de la CNR au nord du port pétrolier, l'autre avancé (PCA) situé aux proches abords du site Shell.

“ Dans le PC avancé, il y avait des pompiers, un ingénieur de la DRIRE, un représentant de police, un représentant de la société Shell. [...] Dans le PC opérationnel, au niveau de la direction du port, se sont rapidement trouvés tous les experts, les conseillers techniques divers et variés, l'autorité préfectorale, et évidemment notre directeur [des pompiers], le directeur départemental des polices urbaines, enfin les hautes autorités du département.

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Peu de temps ensuite, à mesure que les autorités sur place prenaient conscience de l'ampleur du sinistre, deux autres cellules ont été organisées hors du terrain, l'une à la préfecture, et l'autre à l'état major des services incendie, afin d'anticiper à froid les scénarios et les décisions à prendre. Et le dispositif opérationnel n'a fait que s'amplifier tout au long de la journée, accueillant des services de secours aux personnes comme en témoigne cet article de presse :

“ À 21h30, cinquante véhicules de pompiers et deux-cents hommes étaient toujours sur place, augmentant sans cesse leurs effectifs. Le Port Édouard Herriot était dans tous ses états. Car, en plus des pompiers, le SAMU avait déployé son « dispositif catastrophe » et reconstitué un véritable hôpital de campagne avec vingt-quatre personnes pour les premiers soins d'urgence. Les équipes internes au port étaient là également. La police et la gendarmerie étaient aussi largement concernées. L'une pour définir et surveiller un périmètre de sécurité avec une soixantaine d'hommes, l'autre avec les moyens technologiques du CIRCR (centre régional d'information sur la circulation routière) pour que routes et autoroutes s'ouvrent ou se ferment selon l'évolution de la situation. Toutes ces structures sont chapeautées par les services de la protection civile sous l'autorité du Préfet de Région<sup>32</sup>.

Il semble que cette expérience de commandement du sinistre et son traitement ait par la suite fait évoluer les gestions de crises importantes.

### Seconde série d'explosions avant la maîtrise définitive du sinistre

En fin d'après-midi, vers 18h30, une autre cuve explosa, augmentant la surface de feu de 2 400 m<sup>2</sup> à 5 300 m<sup>2</sup>. L'un des pompiers rencontrés lors notre enquête était en charge d'alimenter le PCO en informations, et à ce titre, il rendait régulièrement visite à ses collègues sectorisés, au plus près du feu.

“ J'allais un peu à la pêche aux informations sur le terrain, à un moment donné j'avais fait le tour du site, et je me rappelle que j'étais passé dix minutes avant [la seconde] explosion. La cuve s'est éventrée, et j'étais passé à l'endroit où elle s'est éventrée [dix minutes avant][...] Des fois, on se dit que c'est une question de chance ou de pas de chance. On n'avait pas eu de morts, on a eu quelques blessés ce jour-là. Mais au moment où il y a eu le flash, ça s'est entendu et ça s'est vu aussi un petit peu du PC. Parce qu'il y a eu une lueur qui était montée.

[Colonel des sapeurs-pompiers, responsable renseignements au PC opérationnel en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

L'autre sapeur-pompier rencontré était dans le PCA. À ce titre, et parce que les premières attaques sur le feu avaient été fructueuses, il faisait lui aussi un tour d'inspection sur le site au moment de l'explosion.

“ À 18h25, j'étais avec le colonel de garde, on était au pied des cuvettes. Et pour nous, c'était éteint. On avait écrit qu'il n'y a pratiquement plus de flammes et l'extinction semble être en bonne voie à 18h25. Par contre, quand on va au pied des cuves, on n'était pas très nombreux, on était cinq ou six, on constate qu'il y a des phénomènes de destruction de mousse qui sont inhabituels. C'est-à-dire que, par rapport à toute la littérature qu'on a à ce sujet, il se passe des choses qu'on ne connaissait pas. On constate des écoulements qui proviennent de la cuvette de rétention. Autrement dit, des murets dont on nous avait dit qu'ils étaient étanches ne le sont plus. Et, à ce moment-là, on entend un bruit, je me rappelle bien hein ! On entend des craquements et on a des phénomènes en hauteur de cuvettes, des flammèches qui changent de couleur. Maintenant, on connaît, on sait la description, mais à l'époque on ne savait pas. Donc on s'est dit ça bouge, on était sur les merlons, on avait

<sup>32</sup> cf. « Un plan particulier d'intervention ». *Le Journal de Lyon* – 3.06.1987.

*traversé les merlons, on allait d'une rue à l'autre, on l'a fait qu'une fois. Et là, on a dit il va se passer des choses. Et on a passé un message radio d'évacuer les hommes. Il y a eu un flottement de quelques secondes qui a été très bizarre si vous voulez et c'est difficile à [...]. Et on a entendu des bruits type craquement, mais sans qu'il se passe de choses dramatiques, au tout début. On a donné l'ordre d'évacuation : « Posez les lances ! Fixez-les ! Si vous ne pouvez pas, évacuez ! » [...] On a donné l'ordre d'évacuer le périmètre Shell et de se protéger derrière des éléments solides. Heureusement, il y avait un grand mur et nous, on s'est mis derrière, il y avait un caniveau, on était à l'intérieur, on ne pouvait pas aller plus loin. Et là on a vu la [...] le phénomène est parti : la boule de feu. Et heureusement, ce mur était très épais, on était les cinq contre le mur, et puis c'est passé au-dessus. Après, on a fait l'appel. Donc il était 18h32 quand il y a eu l'explosion au dock numéro 6. [...] 18h32 ça explose, et là on repart à zéro quoi ! Parce que les gars qui ont vécu ça euh[...] D'abord, il a fallu faire l'appel, il nous manquait 17 personnes.*

*[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]*

On notera que, si les premières explosions sont plutôt racontées par des salariés, seuls présents dans le dépôt à ce moment là, les secondes sont rapportées par des professionnels du feu et, de ce fait, explicitées en des termes plus techniques. Elles le sont aussi par les journalistes, présents en grand nombre à ce moment là, ce qui a contribué à rendre l'événement plus « événementiel » encore<sup>33</sup>.

“ **18h45** : nouvel embrasement et nouvelle explosion. Les flammes montent à plusieurs dizaines de mètres dans le Port Édouard Herriot, provoquant un mouvement de panique. S'ensuivent deux explosions. La nuit s'annonce difficile<sup>34</sup>. ”

La « fiche accident » du BARPI en rend compte de la façon suivante :

#### Extrait fiche accident BARPI

- ▷ Vers 18h30 : alors que le feu régresse, le bac soudé n°6 de 2 900 m<sup>3</sup> rempli au 1/3 de gazole génère des sifflements stridents.
- ▷ À 18h32 (d'après les services présents sur place) : alors que les sauveteurs se sont mis à l'abri derrière un bâtiment voisin, le réservoir n°6 contenant 1 000 m<sup>3</sup> de gasoil éclate littéralement en formant une boule de feu de 300 m de haut et de 200 m de diamètre durant quinze secondes environ. Il s'affaisse pour partie en dehors de la cuvette<sup>35</sup>.

Cette seconde phase du sinistre était d'autant plus surprenante que les services incendie semblaient avoir la maîtrise de son évolution. En témoigne la déclaration d'Alain CARIGNON, alors ministre de l'Environnement qui se trouvait en meeting politique à Lyon ce jour-là, et qui s'est rendu sur les lieux dans l'après-midi. À l'issue de sa visite et du survol du site en hélicoptère, il avait transmis lui aussi un message de maîtrise de la situation à la presse.

“ M. CARIGNON se veut très très rassurant : « le feu est maîtrisé, il n'y a pas de danger de toxicité ni de pollution du fleuve. Toutes les mesures de sécurité ont été prises ». Le ministre va ensuite s'entretenir avec les autorités préfectorales et municipales. Apparemment tout va bien. Il est 18h20, la CX officielle redémarre. À 18h43, des flammes de plusieurs centaines de mètres s'élèvent au-dessus des cuves. Un souffle brûlant arrive jusqu'au bureau où sont massés organisateurs des secours et journalistes. Grosse frayeur, panique. Tout le monde part en courant dans tous les sens. À 18h45, énorme explosion. À 18h47, nouvelle déflagration. On imagine le pire. Il y a moins d'une heure, le ministre affirmait que le feu était maîtrisé [...] petite erreur d'appréciation qu'Alain CARIGNON a choisi de corriger lui-même. À 19h22, il fait de nouveau son entrée dans une salle où le préfet et le maire-adjoint font le point avec la presse<sup>36</sup>. ”

On notera comme en aparté ce témoignage d'un pompier rencontré à propos de la visite du ministre :

<sup>33</sup> Nous reviendrons sur ce point, cf. infra§ 2.3.2.

<sup>34</sup> cf. « 13h15 : le PEH s'enflamme ». *Le Journal de Lyon* – 3.06.1987.

<sup>35</sup> cf. Ministère du développement durable, DGPR/SRT/BARPI, *op. cit.*, p. 3.

<sup>36</sup> cf. « Catastrophe au PEH ». *Le Progrès* – 3.06.1987.

“ Ça m’avait marqué ça, je me rappelle que [...] Comment dire, ça perturbe quand même, ça perturbe forcément. Parce que, tout est fait après pour l’arrivée du ministre. Au niveau du PC, comment dirais-je, l’arrivée du ministre prend presque autant d’importance que l’intervention elle-même.

[Colonel des sapeurs-pompiers, responsable renseignements au PC opérationnel en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Peut-être est-ce une des raisons pour lesquelles d’autres ministres occupant la même charge se sont parfois abstenus par la suite d’une telle visite en pareilles circonstances. Toutefois, d’autres « officiels », élus locaux, ont aussi vécu depuis le PCO cette seconde phase, comme le rapportent certains enquêtés :

“ Le vice-président Roger DALBERT, en charge des pompiers [à la Communauté urbaine<sup>37</sup> était dans le PCO] [...] Le Préfet avait pris la main, mais [Roger DALBERT] était présent, et tellement présent qu’il y a eu une explosion où effectivement ils ont failli se prendre [...] Enfin ils ont eu le souffle sur eux, ils ont failli se prendre des projectiles. Il a donc été vraiment au contact du phénomène, au contact de la décision.

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

Un premier assaut des pompiers à la mousse avait été donné vers 17h, avec un relatif succès qui avait laissé croire à une accalmie définitive. Après la seconde explosion, après que les pompiers qui manquaient à l’appel aient été retrouvés<sup>38</sup>, une autre tactique fut employée, consistant à contenir le feu à l’intérieur du dépôt et à laisser le carburant se consumer seul, tout en prenant le temps de produire suffisamment d’émulseur pour envisager une seconde grande offensive.

“ Après, à 21h30 on avait repris le dispositif en main. Il avait été décidé d’attendre le lever du jour, on savait qu’on ne risquait plus rien, tous les experts étaient d’accord pour dire que les produits [...] les nouveaux carburants ou les additifs des nouveaux carburants [n’étaient plus dangereux]. On considérait également que le feu n’allait pas s’étendre, qu’il était cassé, qu’il était contenu au niveau des cuvettes, que les merlons étaient sûrs et qu’on n’allait pas prendre des risques pendant la nuit. On attendrait le lever du jour pour éteindre. On avait suffisamment de liquide mousser pour maintenir en état. Donc ça a été un choix, vers 21h00, de maintenir le dispositif pour la nuit et de ne passer à l’extinction que le matin. Ce qui a été fait à 6h30. À 7 heures, le feu était éteint, une demi-heure après. C’était plus facile de le faire de jour ? Oui, et puis il y avait beaucoup de débris dans les décombres, les progressions étaient difficiles, les personnels étaient fatigués, on avait des moyens [nouveaux] qui arrivaient de Marseille. On pouvait soutenir une attaque et faire quelque chose de très massif, qu’on aurait pu faire à partir de 21h00 mais dans des conditions beaucoup plus difficiles. Et ça pouvait entraîner des accidents sur le plan du personnel. Tous les experts qui étaient là, enfin à peu près tous, la décision a été largement partagée. Pas par tous hein, il y en a qui voulaient prendre des risques. Mais là, on contrôlait la situation et on savait que ça n’allait pas évoluer.

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l’incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

Le panache de fumée s’élevait droit au-dessus des cuves, sur une hauteur de trente mètres. À l’aube du 3 juin, un nouvel assaut à la mousse carbonique fut donné, et les pompiers se rendirent maîtres du feu : l’incendie était totalement éteint vers 14 heures.

“ Un premier bilan de la seconde explosion est dressé par le préfet : cinq pompiers ont été légèrement touchés. [...] Pour ce qui est des victimes, seize blessés dont deux grièvement. Et surtout deux disparus<sup>39</sup>.

La stratégie d’attaque du feu a, par la suite, été contestée, en premier lieu par la défense de l’industriel Shell lors du procès de l’affaire. En témoigne une quantité importante de documents produits par la « Direction incendie et secours » de la Communauté urbaine de Lyon pour expliciter ses choix et les contraintes dans lesquelles ils ont été pris. Dans l’un d’eux<sup>40</sup>, on trouve le schéma permettant de visualiser les dégâts occasionnés sur le site lors des premières explosions. Il donne une idée de leur violence, si l’on considère les trajectoires des cuves déplacées, indiquées en traits pointillés (cf. figure 2.4).

<sup>37</sup> Les services d’incendie et de secours étaient rattachés aux collectivités locales en 1987. Ils ont été « départementalisés » par la loi n° 96-369 du 3 mai 1996.

<sup>38</sup> Plusieurs d’entre eux, qui se trouvaient quai de Beaucaire, en bordure de la darse des pétroliers, avaient sauté à l’eau et mis un certain temps de ce fait à se faire reconnaître auprès du PC.

<sup>39</sup> cf. « Coup de feu au PEH ». *Lyon Libération* – 3.06.1987.

<sup>40</sup> ASDIS69, [SDIS 1987a].

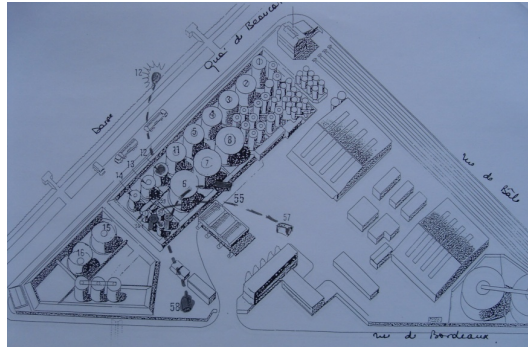


FIGURE 2.4 – Trajectoire des explosions ayant entraîné la dispersion des produits et provoqué les foyers et les rayonnements

Une des explications données par le service incendie pour les secondes explosions considère précisément l'affaiblissement important de la structure de cuves ayant reçu des projectiles quelques heures plus tôt. Mais, au-delà d'une polémique en grande partie juridique cherchant à diminuer l'implication financière de l'industriel dans la réparation des dégâts, il semble que la présence de nombreux acteurs décisionnels au cœur de la seconde phase de l'incendie du port, par le traumatisme que représente une telle expérience, ait joué ultérieurement durablement. Sans doute a-t-elle compté dans les décisions de réorganisation des services de secours et du dispositif de crise de la Communauté urbaine. On notera aussi dans la presse du jour ce commentaire sibyllin :

“ M. Michel NOIR, ministre du Commerce extérieur, s'est rendu peu avant minuit au Port Édouard Herriot pour y voir le dispositif mis en place. Le ministre, député du Rhône, a interrompu un voyage officiel en Italie pour venir constater sur place les dégâts<sup>41</sup>. ”

“ Peu avant minuit, M. Michel NOIR, ministre du Commerce extérieur, arrivé d'Italie par un avion du GLAM, était venu se rendre compte de l'étendue de la catastrophe, mais s'était refusé à toute déclaration<sup>42</sup>. ”

Le maire de Lyon de l'époque, Francisque COLLOMB, était hospitalisé lors des faits, et c'est son premier adjoint Me André SOULIER qui l'a suppléé tout au long de la crise. L'information ci-dessus permet toutefois de noter tout l'intérêt que Michel NOIR, alors ministre et en déplacement, portait à cet accident et à une ville dont il ne cachait plus qu'il souhaitait la conquérir lors des prochaines échéances municipales de 1989.

### Le rappel de Feyzin

Enfin, un autre point que nous souhaitons souligner concerne le rappel mémoriel de la catastrophe de Feyzin, effectué par de nombreux médias à cette occasion :

“ [...] Il faut encore rappeler que, depuis la catastrophe de Feyzin le 4 janvier 1966, le Couloir de la chimie, qui s'étend le long du Rhône au sud de l'agglomération lyonnaise, dont fait partie le Port Édouard Herriot, est l'objet de soins constants de la part de tous les services de sécurité. [...] La soudaineté de l'incendie et la rapidité de sa propagation ont causé une inquiétude certaine. Après la catastrophe de la raffinerie de Feyzin, au cours de laquelle 11 pompiers ont été tués et une centaine d'autres blessés, un plan de protection et de secours avait été mis en place et constamment remanié pour le rendre plus efficace<sup>43</sup>. ”

“ Depuis la catastrophe de Feyzin, il y a 21 ans, c'est le plus gros incendie qui vient de frapper l'agglomération lyonnaise. On pensait pourtant ne plus jamais voir ça. C'est en effet le plus gros incendie dans l'agglomération lyonnaise depuis la catastrophe de Feyzin, le 4 février (sic) 1966<sup>44</sup>, qui s'est

<sup>41</sup> cf. « Catastrophe au PEH ». *Le Progrès* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>42</sup> cf. « Un dépôt d'hydrocarbures en feu aux portes de Lyon ». *Le Monde* – 4.06.1987 ; n.s.

<sup>43</sup> cf. « Lyon : le port en feu ». *Le Figaro* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>44</sup> En réalité 4 janvier 1966.

déclaré en tout début d'après-midi en plein cœur du Port Édouard Herriot dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, au nord du célèbre et préoccupant couloir de la chimie<sup>45</sup>.

« [...] **16h20** : autorisés à pénétrer à l'intérieur du port, les journalistes sont conduits sous bonne escorte au local de la CNR situé à 400 m environ du sinistre, pour assister à une conférence de presse. Plus d'un journaliste a l'impression d'être pris au piège et, pour remonter le moral des troupes, notre confrère Robert WEILL raconte ses glorieux souvenirs de Feyzin ! De toute façon, impossible de rester dehors : un service d'ordre empêche toute divagation et remettent les curieux dans le droit chemin, menaçant même d'expulser tous ceux qui quitteraient la salle de conférence<sup>46</sup>.

« [...] D'un seul coup, la course. Un haut parleur hurle : « Courez ! Courez, évacuez vite ! ». À travers les voies ferrées, le long des bâtiments, c'est la fuite. Photographes et CRS courent ensemble loin et vite. Les pompiers aussi. Une explosion violente. Une autre plus sourde. Tous se regardent, livides. L'ombre de Feyzin plane au-dessus du port : il y avait là-bas, près du lieu de l'explosion, une trentaine de pompiers en train d'asperger les cuves de mousse. Pendant une demi-heure, c'est l'incertitude angoissée. Les voitures du SAMU sont prêtes. Un photographe de Lyon-Libération puis trois pompiers sont évacués vers les hôpitaux<sup>47</sup>.

La plupart des journaux du jour consultés font référence à l'explosion qui avait eu lieu dans la raffinerie Elf de Feyzin, et qui avait causé la mort de dix-huit personnes, des blessures à de nombreuses autres et d'importants dégâts bien au-delà de l'enceinte du site<sup>48</sup>. Au-delà du procédé journalistique, sur lequel nous reviendrons<sup>49</sup>, Feyzin reste un accident local dramatique en particulier pour de nombreux pompiers qui se sont fait piéger lors de l'explosion d'une cuve après plusieurs heures d'intervention<sup>50</sup>. Et les souvenirs de ce fait précis ont sans doute eu leur importance dans la gestion du sinistre du port, comme le rappelle l'un des pompiers au feu :

« [La catastrophe de Feyzin] elle est là. Parce que d'abord c'est notre commémoration annuelle qui a lieu le 5 janvier, tous les ans, ça a été quand même un sinistre majeur de la profession, donc elle est là. Et là je dirais qu'elle est d'autant plus présente dans les esprits, au moment de l'intervention, parce qu'il y a des gens qui l'avaient vécue qui étaient là, qui avaient des secteurs à commander, et ils avaient vécu Feyzin. Ils étaient en fin de carrière. Alors c'est à la fois précieux parce qu'ils faisaient le distinguo entre ce qu'ils avaient vécu et ce qu'ils voyaient là. Et ils ont été des régulateurs importants en matière de sécurité. Deux colonels qui étaient avec moi avaient connu Feyzin. Et quand ils ont vu le phénomène en face, c'est eux qui ont demandé l'évacuation. Parce qu'ils avaient vu ça. Ils avaient ça en tête. Nous, on n'avait pas ça en tête. Ils ont vu qu'il y avait des phénomènes nouveaux qui apparaissaient sur les structures, des craquements. Ce vécu collectif qui a quand même existé, était prégnant chez nous.

[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]

D'après ce témoignage, l'incertitude face à des phénomènes inconnus a amené des pompiers présents sur place à se remémorer le souvenir dramatique de Feyzin. Ces derniers ont donné

<sup>45</sup> cf. « Lyon : 21 ans après Feyzin. Treize cuves de pétrole en feu ». *Le Progrès* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>46</sup> cf. « 13h15 : le PEH s'enflamme ». *Le Journal de Lyon* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>47</sup> cf. « Coup de feu au PEH ». *Lyon Libération* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>48</sup> Le 4 janvier 1966, en effet, se produit un BLEVE à la raffinerie Elf de Feyzin, phénomène jusqu'alors inconnu des sapeurs-pompiers. Un laborantin chargé de prélever un échantillon de gaz pour l'analyser commet une erreur de manipulation. Une sphère de 700 m<sup>3</sup> de propane liquéfié se déverse à même le sol, et son contenu se répand au-delà des limites de la raffinerie (il franchit l'autoroute mitoyenne pour frôler le quartier habité des Razes, dressé à quelques centaines de mètres de l'épicentre du futur incendie). La première étincelle qui se trouve au contact de ce gaz enflamme aussitôt la nappe. La flamme remonte brutalement jusqu'à la sphère défectueuse, déclenchant sous celle-ci un feu d'une intensité difficilement imaginable. L'incendie portera progressivement à ébullition les contenus des réservoirs voisins. Plusieurs explosions se succèdent : la sphère endommagée, dont la soupape de sécurité cède, puis, dans les heures qui suivent, quatre autres stockages mitoyens. La force des explosions est telle que certaines sphères seront projetées à plusieurs dizaines de mètres de leur socle. Le feu se répand par la suite vers les réservoirs pétroliers voisins. L'incendie, déclenché le 4 janvier à 7h15, ne sera maîtrisé que vingt-quatre heures plus tard. Il provoquera à terme la mort de dix-huit personnes et des blessures plus ou moins graves à quatre-vingt-dix autres. Enfin il faut ajouter à ce sinistre bilan les dégâts matériels – pour l'essentiel d'importants bris de verre – provoqués par les explosions successives dans le quartier des Razes.

<sup>49</sup> cf. *infra* §2.3.2.

<sup>50</sup> Parmi les morts dans cette catastrophe, on dénombre onze sapeurs pompiers (sept de Lyon, quatre de Vienne) et sept salariés (deux employés de la raffinerie, un de l'usine voisine Rhodiaceta et quatre d'entreprises extérieures).

l'ordre à leurs collègues d'évacuer, en en sauvant probablement quelques-uns de la mort<sup>51</sup>. Cela étant, l'incendie du port Édouard Herriot n'a que peu à voir avec celui de la raffinerie, en particulier parce que les dégâts ont été contenus à l'intérieur du site. Mais, deuxième du genre en une vingtaine d'années dans une installation pétrochimique du complexe industriel sud-lyonnais, il va s'inscrire durablement dans la mémoire locale comme l'un des éléments, sans doute plus confus que le précédent, d'un *continuum* catastrophique sur ce territoire.

### 2.1.3 Origines connues tardivement, responsabilités reconnues plus tardivement encore

« boîte de Pandore »

Le procès de l'accident n'a été définitivement clos qu'en janvier 2000, soit treize ans et demi après le sinistre, et a connu plusieurs rebondissements judiciaires. La genèse de l'accident, elle, a pu être établie plus rapidement, mais les incertitudes autour des causes de celui-ci n'ont jamais pu refermer définitivement la « boîte de Pandore ». Nous en rendons compte ici de façon succincte, principalement à travers les éléments contenus dans le rapport d'experts déjà cité et ceux retrouvés dans la presse locale.

#### Les causes de l'accident

Le lendemain de la catastrophe, plusieurs journaux émettent sans trop y croire l'hypothèse de la « piste de l'attentat ».

« Selon toute vraisemblance, l'incendie qui s'est produit au Port Édouard Herriot et qui a ravagé treize cuves d'essence, est la conséquence d'un accident ». Pour le préfet de police de Lyon, le doute n'est guère permis bien qu'il admette qu'une enquête soit nécessaire pour déterminer les circonstances exactes du sinistre. [...] Pour ce témoin, l'attentat est évident. La succession de trois explosions à intervalle régulier sous trois cuves différentes est, selon lui, la preuve qu'il ne s'agit pas d'un banal accident survenu à la suite d'une erreur de manipulation de la part de deux ouvriers chargés d'effectuer des travaux de soudure. Soutenir la thèse de l'attentat paraît toutefois encore aussi hasardeux que de retenir seulement celle de l'accident. C'est ce qui motive la discrétion du procureur de la République. Il convient cependant de rappeler que, depuis la fin de la semaine dernière, la surveillance policière de certains points névralgiques de l'agglomération lyonnaise, notamment le Port Édouard Herriot [...], a été renforcée en prévision d'éventuels attentats<sup>52</sup>.

La thèse accidentelle semble prévaloir, celle de l'attentat restant pour le moment écartée. D'importants travaux d'une durée de deux mois étaient engagés dans le complexe<sup>53</sup>.

15h20 : intervention d'André SOULIER, premier adjoint à la mairie de Lyon, qui confirme le nombre de six blessés. Six cuves seraient en flammes. Sans nier tout risque de propagation et sans révéler la cause du sinistre (sic), il tente de rassurer les esprits<sup>54</sup>.

Toutefois, cette piste sera rapidement abandonnée au profit de celle d'un accident industriel. Toujours dans les premiers jours qui suivent l'incendie, les organisations syndicales rencontrées par les journalistes émettent quant à elles des causes d'ordre plus structurel, liées, dans un premier temps, aux moyens mis en œuvre pour la sécurité de ces sites, qu'elles estiment insuffisants, puis, dans un second temps, au processus d'externalisation des industries chimiques et pétrolières.

Déclaration à chaud de la chimie CFDT du Rhône, syndicat le mieux implanté sur le port Édouard Herriot : « [...] En ce qui concerne plus précisément l'accident du Port Édouard Herriot, il faut d'abord signaler que les interventions des services de secours ont été entravées par la panique la plus complète qu'a suscité l'énorme incendie. Il faut savoir en effet, qu'il n'y a aucune coordination au niveau de la sécurité, entre les différents établissements installés sur le port. C'est le premier point que nous voulons mettre d'abord en avant. En second lieu, nous devons signaler que dans ces sites à risque, on se heurte à la volonté des patrons de réduire le nombre des représentants des CHSCT (Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail). On a voulu réduire le nombre des représentants du CHSCT d'Elf-Solaize. On a voulu diminuer le poids des représentants des salariés dans ces questions très importantes de sécurité. [...] »<sup>55</sup>

<sup>51</sup> Même si, sur ce point, d'autres s'attribuent aussi cette lucidité. cf. « Guy BELOUARD, l'ancien chef d'établissement de la Shell, a sûrement évité un drame ». *Le Figaro* – 4.06.1987.

<sup>52</sup> cf. « Lyon : le port en feu ». *Le Figaro* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>53</sup> cf. « Catastrophe au PEH ». *Le Progrès* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>54</sup> cf. « 13h15 : le PEH s'enflamme ». *Le Journal de Lyon* – 3.06.1987 ; n.s.

<sup>55</sup> cf. « Catastrophe au PEH ». *Le Progrès* – 3.06.1987.

« [...] Pour la CGT, [il s'agit d'une] érosion des effectifs : « Il semble, dit la CGT, que cet accident soit lié à des travaux de réfection et de modification des installations de stockage. Comme l'ensemble de la distribution pétrolière française, le Port Édouard Herriot subit une érosion constante de ses effectifs ». Et la CGT d'accuser implicitement : « Dans le cadre de la mise en place de la flexibilité, les groupes pétroliers font de plus en plus appel aux entreprises extérieures [et aux] intérimaires, déstructurant les équipes d'entretien et de maintenance qui maîtrisaient leur propre métier dans les conditions et les risques spécifiques de cette industrie. Cette politique est un élément essentiel de la remise en cause de la sécurité. Elle est en contradiction avec la directive Seveso ». Pour la CFDT, [il s'agit d']entretiens extérieurs. [...] Sans préjuger des causes de cet accident, la CFDT réaffirme que le développement des risques industriels est lié notamment à l'accroissement de l'intervention des entreprises distinctes sur un même site. « Sans mettre en cause la compétence professionnelle de ces salariés, la méconnaissance des risques inhérents et spécifiques à chaque installation, les difficultés rencontrées dans la coordination des différentes équipes sont des facteurs potentiels de risques » indique la CFDT, qui ajoute : « À cet égard, au moment de l'accident, des travailleurs de diverses entreprises étaient affectés sur les chantiers de la Shell, les délais imposés à ces chantiers entraînant des conditions de travail et d'horaires éprouvantes »<sup>56</sup>.

Le rapport d'expertise demandé par la justice ne se prononce pas formellement sur les causes de l'accident, ciblant soit une pompe d'enfûtage en mauvais état située à proximité du démarrage de l'incendie, soit « de multiples scénarios envisagés [qu'il ne peut] repousser<sup>57</sup> ». La « fiche accident » du BARPI confirme d'ailleurs cette incertitude, en explicitant plus avant les causes possibles.

#### Extrait fiche accident BARPI

*L'origine exacte du sinistre n'a pu être clairement déterminée. Après sept ans d'enquête, les experts judiciaires retiennent l'hypothèse d'un défaut d'entretien d'une pompe d'enfûtage laissée en fonctionnement à débit de soutirage nul durant la pause déjeuner provoquant un échauffement excessif de l'équipement et d'un produit intervenant dans la fabrication des additifs. La décomposition exothermique de ce produit pourrait avoir créé une brèche par laquelle le liquide inflammable aurait été rejeté. La source d'inflammation de cet aérosol pourrait être l'auto-inflammation ou l'électricité statique créée au passage du fluide dans la brèche. En effet, l'expertise judiciaire n'a pu mettre en évidence l'utilisation d'un chalumeau ou d'une meuleuse dans la zone initiale de l'accident. De plus, la première explosion a été précédée par le bruit d'une pompe qui démarrait et par un claquement, signe d'une instabilité de matières (statique ou dynamique). D'autres hypothèses liées à un phénomène thermique dans du calorifuge de bac n'ont pas pu être écartées : feu dans le calorifuge d'une canalisation pouvant être provoqué par une escarille provenant des travaux par points chauds effectués quelques heures auparavant ou phénomène de « punking » mettant en cause des phénomènes lents de catalyse, d'oxydation et finalement d'auto-inflammation d'un produit imprégnant la laine de roche constituant le calorifuge<sup>58</sup>.*

Partant de là, déterminer les responsabilités précises devenait complexe.

#### Une procédure judiciaire à rebondissements

Une instruction judiciaire a été ouverte dès le lendemain de la catastrophe, le 3 juin 1987, et fut confiée au Juge B.<sup>59</sup> La DRIRE rendit public en 1988 son rapport établissant que la compagnie Shell ne disposait pas de toutes les autorisations administratives pour gérer son dépôt d'hydrocarbures du port Édouard Herriot. Comme nous l'avons vu précédemment, les autorisations préfectorales n'étaient que provisoires et celle s'arrêtant en mars 1987 n'avait pas encore été reconduite. Par ailleurs, l'exploitant n'avait pas non plus obtenu toutes les autorisations administratives lui permettant de démarrer son chantier de construction et de réaménagement<sup>60</sup>, en cours depuis sept semaines au moment de la catastrophe<sup>61</sup>.

<sup>56</sup> cf. « CGT et CFDT pour la création d'une commission d'enquête ». Le Progrès – 4.06.1987.

<sup>57</sup> ASDIS69, Rapport d'expertise, *op. cit.*, Causes de l'incendie, p. 126.

<sup>58</sup> cf. Ministère du développement durable, DGPR/SRT/BARPI, *op. cit.*, p. 6.

<sup>59</sup> cf. « Le mystère de l'incendie du port Édouard Herriot », *Le Progrès*, 4.06.1993.

<sup>60</sup> cf. « Port Édouard Herriot : douze ans d'irresponsabilité », *Lyon Capitale*, 2.06.1999.

<sup>61</sup> Parallèlement au début de cette chronique judiciaire, l'incendie entraînait une autre action en marge de l'affaire. En effet, la loi du 22 juillet 1987 établit que « les collectivités responsables de la gestion des services incendie doivent prendre les frais du sinistre à leur charge » (cf. *Libération*, 23.02.1988). Un contentieux s'établit sur cette base entre la Communauté urbaine et la Ville de Lyon. Du coup, la COURLY (Communauté urbaine de Lyon), présidée par Francisque COLLOMB, intenta en février 1988 un recours auprès du Tribunal administratif contre la Ville de Lyon, dirigée par le même Francisque COLLOMB, portant sur le fait de savoir qui, de l'une ou de l'autre des



Le cinquième anniversaire du sinistre fut l'occasion, pour la presse, de constater que le dossier judiciaire piétinait, et que les experts<sup>62</sup> commis par le juge d'instruction B., n'avaient toujours pas rendu leur rapport et ne comptaient pas le faire avant la fin 1992<sup>63</sup>. En juin 1993, le juge B. changeait d'affectation et transmettait l'instruction judiciaire du procès de l'incendie à son collègue S.<sup>64</sup>. Devant la durée de la procédure, qu'il jugeait bien trop longue, l'avocat des deux victimes profitait de ce changement de main pour assigner le même mois la compagnie Shell et obtenir ainsi le versement à ses clients d'environ 480 000 F<sup>65</sup> de provision, pour le préjudice moral causé<sup>66</sup>. La Shell fit appel de la décision et gagna cette manche en juin 1994<sup>67</sup>.

Le 31 mai précédent, les experts avaient remis leur rapport au juge<sup>68</sup>. L'expertise apporta tout de même un certain soulagement du côté des victimes, les experts mettant avant tout en avant la défection de matériels ou des processus non expliqués auxquels ils étaient étrangers. L'un des soudeurs blessés déclarait à la presse à la lecture de ce rapport.

« Nous sommes tous d'accord : nous n'étions pas fautifs. On ne soudait pas, on avait débranché les câbles pour en déplacer un. C'est la pompe qui a tout déclenché, nous en sommes sûrs<sup>69</sup>. »

La clôture des expertises entraîna la levée des scellés judiciaires sur l'enceinte Shell du port en octobre suivant<sup>70</sup>. L'absence de conclusions formelles du rapport d'expertise conduisit le juge à prononcer, en juillet 1996, un non-lieu dans l'instruction du procès de l'incendie du port<sup>71</sup>. L'avocat des victimes s'attendait à une telle issue, ne sachant trop encore comment utiliser ce rapport :

« Pour Me V., avocat des familles des deux techniciens décédés dans l'incendie : « Ce n'est pas évident de critiquer un tel rapport d'experts. Il faut trouver les personnes compétentes, et, si on trouve quelque chose de discutable, demander des contre-expertises. Sinon, en cas de non lieu, on peut toujours faire appel. »<sup>72</sup> »

« Le juge chargé de l'instruction de ce dossier a procédé à la levée des scellés, ce qui signifie en clair que l'enceinte Shell ne fait plus l'objet aujourd'hui d'expertises et autres études de recherche des causes. [...] La Shell de son côté va pouvoir procéder au nettoyage des lieux, en commençant bien sûr par la dépollution du site, sévèrement imprégné à l'époque par des dizaines de litres d'hydrocarbures. Ce transfert sur les lieux, du juge en charge de l'instruction et de toutes les parties concernées, signifie également que les parties civiles n'ont pas cru devoir réclamer des contre-expertises aux conclusions déposées à la fin du mois de mai dernier par les experts autorisés. Expertises qui, rappelons-le, n'avaient pu désigner un responsable plutôt qu'un autre<sup>73</sup>. »

L'avocat faisait tout de même remarquer l'injustice de ce non-lieu, alors que le rapport d'expertise laissait apparaître plusieurs erreurs de l'exploitant.

« Après neuf ans d'enquête, d'expertises, de contre-expertises, avec trois juges d'instruction qui se sont succédés sur les longues côtes du dossier, et puis le parquet qui explique « avoir tenté de sauver l'affaire », cette fois, le non-lieu a été prononcé. En simplifiant, cela signifie que la justice n'a pas trouvé de responsable. [...] Me V., avocat des victimes : « Dans le rapport des experts, il y avait largement de quoi la poursuivre, cette société [Shell], ne serait-ce que pour défaut d'entretien des pompes. Tous les jours, on voit en correctionnelle des responsables d'entreprise poursuivis pour bien moins que cela et être sévèrement condamnés. Il y a dans ce dossier autant d'infractions que l'on en veut ! On peut discuter sur les liens de causalité de l'accident, mais cela doit se faire au tribunal ».

deux collectivités, devait rembourser à l'État le surcoût de 4,2 MF occasionné par l'incendie du port. Il s'agissait de préciser l'article 13 de ladite loi, qui ne définissait pas quelle collectivité publique devait prendre en charge les frais occasionnés par les secours. Le jugement rendu le fut finalement en faveur de la Ville de Lyon.

<sup>62</sup> L'un d'eux était salarié de l'Institut français du pétrole et le second, de la société Atochem, à l'époque filiale chimique du groupe pétrolier Elf.

<sup>63</sup> cf. « Mystère autour d'une catastrophe », *Lyon Figaro*, 5.06.1992. Nous avons vu précédemment qu'il n'a été remis en réalité qu'en mai 1994 aux autorités judiciaires.

<sup>64</sup> cf. « L'incendie du port Édouard Herriot reste inexpliqué », *Lyon Figaro*, 3.06.1994.

<sup>65</sup> Soit environ 73 200 €.

<sup>66</sup> cf. « L'incendie du PEH : le rapport qui fait mal [...] », *Le Progrès*, 2.06.1994.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> cf. « Nous n'étions pas fautifs », *Le Progrès*, 01.06.1994.

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> cf. « Incendie du PEH : la justice rend les clefs », *Le Progrès*, 26.10.1994.

<sup>71</sup> cf. « Port Édouard Herriot : le non lieu », *Le Progrès*, 04.07.1996.

<sup>72</sup> cf. « L'incendie du PEH : le rapport qui fait mal [...] », *Le Progrès*, 2.06.1994.

<sup>73</sup> cf. « La justice rend les clefs », *Le Progrès*, 26.10.1994.

[...] Pour Me V., aucune alternative, il fera appel. À la Chambre d'accusation de décider. Mais pour faire bonne mesure, et surtout pour se plaindre d'une instruction qui aura duré neuf ans et usé trois juges, il a d'ores et déjà saisi la Cour Européenne des droits de l'Homme<sup>74</sup>.

La famille de l'une des victimes fit effectivement appel de ce non-lieu, sans grand espoir<sup>75</sup>. La veuve de cet ouvrier soudeur ne vit finalement pas la fin de la procédure intentée pour connaître la vérité sur la mort de son mari, emportée par un cancer en décembre 1996. Dans ces circonstances, un journaliste pointait la mesquinerie de l'entreprise Shell à l'égard de cette famille endeuillée :

“ S. avait onze ans quand son père, soudeur hautement qualifié, est mort. La famille vivait confortablement. Ils ont tout perdu. Du jour au lendemain, il n'y avait plus que le SMIC de la mère pour vivre. Quatre ans après le choc, elle développa un cancer : elle s'est éteinte en décembre [1996] dernier. S. n'a pas pu faire d'études. Sans qualification, il vivote avec les petits boulots d'intérim. Ses oncles et tantes – il y avait cinq frères et sœurs – l'aident un peu. Au titre du préjudice moral, ils ont reçu une provision de 10 000 F, la mère de S. avait reçu un peu moins de 70 000 F. Depuis quelque temps, ils sont régulièrement relancés par l'avoué de la Shell qui leur réclame des frais : 2 500 F pour l'oncle et 1 300 F<sup>76</sup> pour S.. C'est légal. Mais d'une élégance rare [...]”<sup>77</sup>.

Pour autant, si les responsabilités pénales ne pouvaient être déterminées du fait du non-lieu, en revanche, les conclusions du rapport laissaient à penser que les responsabilités civiles de la compagnie Shell étaient clairement établies, du fait d'une « faute lourde » de sa part : le pétrolier exploitait sur le site un atelier de production d'additifs, pour lequel la préfecture n'avait délivré qu'une autorisation provisoire, arrivée à son terme en mars 1987 et qui n'avait pas été renouvelée. De plus, il semblait que la présence de ces produits additifs, composants chimiques en cours d'élaboration et aux réactions en partie méconnues, avait compliqué la maîtrise du sinistre<sup>78</sup>. Du fait de cette faute lourde, la compagnie Shell a dû indemniser les victimes, et le coût pour son assureur, les AGF, s'est élevé à environ 100 millions de Francs<sup>79</sup>. Les AGF saisirent aussitôt le Tribunal administratif d'une demande d'expertise, qu'elles obtinrent. Puis la compagnie assurantielle introduisit courant 1997 une action indemnitaire contre la Communauté urbaine de Lyon et le Préfet du Rhône, au motif qu'elle estimait trop tardive l'attaque par la mousse carbonique des cuves et de l'incendie<sup>80</sup>. Cette procédure se solda en sa défaveur<sup>81</sup>.

“ Les conseils de la COURLY ont balayé l'argument, se fondant sur les conclusions du rapport d'expertise : « l'atelier illégal d'additifs ouvrait les cuves de rétention entourant les réservoirs de carburant. Autant de brèches favorables à la propagation du feu. De surcroît, les pompiers ignoraient avoir affaire à un feu de produits chimiques. Ils ont été surpris par les explosions. Le maintien et même l'extension de cette activité « additif » nécessitaient des modifications n'ayant pas été réalisées par Shell ». [...] Le magistrat a proposé le rejet de la requête des AGF et jugé que les arguties autour de la cuve n°6 qui n'aurait pas explosé avec une action mousse plus précoce, se nourrissent « plus de fiel que d'objectivité »<sup>82</sup>.

En juillet 1997, la chambre d'accusation de la cour d'appel de Lyon confirma le non-lieu prononcé dans l'affaire du dépôt Shell, et ne retint pas les deux chefs d'inculpation d'« homicide involontaire » et de « délit d'installation classée et non-respect de la sécurité ». De plus, le pourvoi déposé auprès de la cour de cassation fut jugé irrecevable par le procureur général<sup>83</sup>. Toutefois, la cour d'appel de Lyon ne considérait pas les faits comme prescrits, ce qui laissait encore la possibilité d'une procédure de dépôt de plainte, cette fois-ci non plus du parquet, mais des victimes ou de leurs ayants-droits eux-mêmes<sup>84</sup>.

En mai 1998, finalement, le fils de M. G., conseillé par son avocat, prit la décision de porter plainte et de déposer une citation directe à comparaître auprès du tribunal correctionnel<sup>85</sup>.

<sup>74</sup> cf. « Port Édouard Herriot : le non-lieu », *Le Progrès*, 4.07.1996.

<sup>75</sup> cf. « Catastrophe du PEH : un procès attendu depuis douze ans », *Le Progrès*, 30.05.1999.

<sup>76</sup> Soit respectivement environ 1 500€, 10 600€, 380€ et 200€.

<sup>77</sup> cf. « Le broyage des « petits », *Le Dauphiné Libéré*, 22.11.1997.

<sup>78</sup> cf. « Une bataille juridique s'engage », *Le Progrès*, 5.11.1997.

<sup>79</sup> Soit environ 15 millions d'€.

<sup>80</sup> cf. « Dernier écho de l'incendie du PEH », *Lyon Figaro*, 5.11.1997.

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> cf. « Les AGF attaquent la COURLY et l'État », *Le Progrès*, 5.11.1997.

<sup>83</sup> cf. « Catastrophe du port Édouard Herriot : un procès attendu depuis douze ans », *Le Progrès*, 30.05.1999.

<sup>84</sup> cf. « Catastrophe du PEH : le procès reporté », *Le Progrès*, 5.06.1999.

<sup>85</sup> cf. « Catastrophe du PEH : un procès attendu depuis douze ans », *Le Progrès*, 30.05.1999.

Ainsi treize personnes, certains cadres de la société Shell, d'autres responsables de l'entreprise qui effectuait des travaux sur le site et un sous-traitant, ont été appelés à comparaître pour « homicide involontaire et exploitation sans autorisation d'une installation classée »<sup>86</sup>. Lors du premier jugement de cette nouvelle plainte, en juin 1999, le juge demanda à reporter le procès de quelques mois, le temps que le tribunal obtienne un supplément d'information sur la composition d'un additif pour gazole, dénommé provisoirement le SAP 9408, à l'exploitation non autorisée<sup>87</sup>. Au vu des résultats de cette expertise, en décembre 1999, le procureur requit une condamnation de la société Shell, estimée civilement responsable d'homicide involontaire<sup>88</sup>.

“ Me V. (avocat des victimes) s'est attaché à montrer que l'explosion initiale était due à un défaut d'entretien d'une pompe, installée sur une canalisation dans laquelle circulait le SAP 94-08. « Toutes les hypothèses, certaines tirées par les cheveux, ont été évoquées. Or une seule reste valable dans ce dossier : la pompe s'est grippée, l'additif a surchauffé et une fuite s'est produite. Les constatations matérielles le prouvent. [...] ». À son tour, M. R. [procureur] a mis en évidence les délits d'exploitation d'un établissement classé avant d'en venir à établir la qualification d'homicide involontaire. « Il y a d'abord un jet de produit brûlant sur les deux victimes. Il y a ensuite la nature du produit qui est, et s'est avéré, le SAP 94-08. Il y a enfin le manque d'entretien de la pompe, attesté par les constatations matérielles qui, en surchauffant, a provoqué l'auto-inflammation du produit. Ce dysfonctionnement de la pompe est à l'origine du drame, c'est certain. L'exploitant étant garant du bon fonctionnement du matériel dont il a la responsabilité, il doit répondre pénalement des infractions constituées. [...] Quant à la société Shell, en tant que personne morale, il est établi qu'elle a réalisé quelque chose d'éminemment dangereux pour des raisons de concurrence économique. Sur ce fondement, elle doit être reconnue civilement responsable »<sup>89</sup>. ”

Le jugement fut prononcé le 27 janvier 2000, et le chef d'établissement de l'époque fut condamné à dix mois d'emprisonnement avec sursis pour exploitation sans autorisation d'une installation classée et pour homicide involontaire. Les juges relaxèrent les onze autres personnes, cadres de la Shell, dirigeants de sociétés de sous-traitance, citées par les parties civiles. En outre, le chef d'établissement de l'époque devait, avec la compagnie Shell jugée civilement responsable, indemniser les familles des victimes (au total 829 000 F<sup>90</sup>) et la Sécurité sociale (685 000 F<sup>91</sup>)<sup>92</sup>. Il fit appel de ce jugement<sup>93</sup> et mal lui en prit car le tribunal aggrava sa peine, en décembre 2000, de quinze mois d'emprisonnement avec sursis et 30 000 F<sup>94</sup> d'amende. Au plan civil, il fut condamné à verser, solidairement avec la compagnie pétrolière, une somme totale de 14 millions de Francs<sup>95</sup> aux parties civiles<sup>96</sup>.

<sup>86</sup> cf. « Douze ans après, un ultime espoir de connaître la vérité [...] », *Lyon Figaro*, 5.06.1999.

<sup>87</sup> cf. « Douze ans après, un ultime espoir de connaître la vérité [...] », *Lyon Figaro*, 5.06.1999.

<sup>88</sup> cf. « PEH : condamnation requise contre Shell », *Le Progrès*, 11.12.1999.

<sup>89</sup> cf. : « Port Édouard Herriot : condamnation requise contre Shell », *Le Progrès*, 11.12.1999.

<sup>90</sup> Soit environ 126 400€.

<sup>91</sup> Soit environ 104 500€.

<sup>92</sup> cf. « Incendie du PEH : la justice est passée », *Lyon Figaro*, 28.01.2000.

<sup>93</sup> cf. « Le PEH devant la cour d'appel », *Le Progrès*, 17.11.2000.

<sup>94</sup> Soit environ 4 500€.

<sup>95</sup> Soit environ 213 500€.

<sup>96</sup> cf. « Peine à la hausse pour le directeur du site », *Lyon Figaro*, 20.12.2000.

## Les conséquences de l'accident Shell à Lyon

Largement relayé par les presses locale et nationale, l'accident a eu un certain retentissement. Les conséquences de cet incendie sont ainsi répertoriées dans la base de données du BARPI.

### Extrait fiche accident BARPI

*Les deux opérateurs présents à proximité du bac n°14 lors du « flash » initial puis encerclés par la nappe en feu sont tués. Le « flash » brûle également huit opérateurs dont cinq grièvement, trois positionnés en hauteur, sur la charpente de la nouvelle pomperie en construction, les deux autres se trouvant à côté de l'armoire de distribution de la pomperie en service. Les opérateurs situés dans la cuvette n°, protégés par le mur de rétention, ne sont que légèrement blessés. On déplore également six blessés légers parmi les sapeurs-pompiers lors de l'explosion du bac n°6.*

*En utilisant les règles de cotation des 18 paramètres de l'échelle officialisée en février 1994 par le Comité des Autorités Compétentes des États membres pour l'application de la directive Seveso et compte tenu des informations disponibles, l'accident peut être caractérisé par les quatre indices suivants :*

- ▷ *Le paramètre « Matières Dangereuses Relâchées » Q1 est coté à 4 [sur 6] du fait du relâchement de 3 700 t de produits classés Seveso comme « produits dérivés du pétrole »<sup>97</sup>.*
- ▷ *La valeur 3 [sur 6] attribuée aux conséquences humaines et sociales caractérise les deux victimes (paramètre H3).*
- ▷ *Les conséquences environnementales de l'accident n'étant pas formellement évaluées, l'indice correspondant n'a pu être renseigné.*
- ▷ *L'indice « conséquences économiques » est au moins égal à 4 [sur 6], une estimation des dégâts matériels internes s'élevant en 1987 à 130 millions de F (paramètre €15)<sup>98</sup>.*

Le dépôt Shell, détruit en grande partie, ne reprit jamais son activité. Par contre, les autres industriels du port reprirent la leur dès le surlendemain du sinistre, les dégâts ayant été contenus à l'intérieur du seul dépôt à l'origine de l'accident. Outre le nombre et le statut des personnes décédées, c'est là probablement la principale différence avec l'accident toulousain d'AZF.

## 2.2 Toulouse, 21 septembre 2001, explosion de l'usine AZF

La situation toulousaine est, en effet, exceptionnelle à plusieurs titres. Nous verrons tout d'abord de quelles entreprises le site était composé au moment de l'accident ; puis, après avoir décrit ce dernier, nous verrons quels sont les dégâts immédiatement causés.

### 2.2.1 Le pôle chimique toulousain en septembre 2001, état des lieux avant la catastrophe

Nous avons vu précédemment que, situé en bord de Garonne, au sud-ouest de la commune de Toulouse, à cinq kilomètres de sa place centrale du Capitole, le pôle chimique est composé, avant l'explosion, d'une série d'usines chimiques, en partie interdépendantes les unes des autres de par les produits qu'elles utilisent.

L'usine AZF-Grande-Paroisse Toulouse, unité du groupe TotalFinaElf, produisait des fertilisants agricoles (vendus sous la marque commerciale AZF), et divers produits chimiques (ammoniac, acide nitrique, urée, formol, dérivés chlorés, colles, résines, etc.). Géographiquement, l'usine décline cette gamme d'activité, du Nord au Sud, des productions d'engrais vers des productions plus récentes autour des produits chlorés, dont une partie avait fait l'objet d'investissements importants courant 2000. Dans la période qui précède l'explosion, quatre-cent-soixante-dix personnes sont directement employées par l'usine, s'ajoutent ensuite les sous-traitants et intérimaires dont l'estimation du nombre de salariés est délicate et sur laquelle nous reviendrons.

La SNPE (Société Nationale des Poudres et Explosifs) est la plus ancienne usine du pôle chimique. Situées sur l'île du Ramier, « les installations de la SNPE les plus proches de l'accident du 21 septembre, sont à 500 mètres du point zéro de l'explosion, les plus éloignées à 1 000 mètres. » [Barthélémy et al. 2001, p. 4]. Sa dénomination, historique, ne correspond plus guère à ses activités, puisque la fabrication des poudres a cessé en 1974. En 2001, les productions sont orientées vers la propulsion spatiale (boosters de la fusée Ariane) et stratégique (propulsion

<sup>97</sup> 1 900 t de fioul domestique et gasoil + 1 200 t d'essence et supercarburant + 600 t d'additifs, soit 14,8% du seuil haut de 25 000 t de la Directive Seveso II.

<sup>98</sup> cf. Ministère du développement durable, DGPR/SRT/BARPI, *op. cit.*, p. 6.

de missile) et la chimie fine (autour notamment du phosgène). La SNPE employait à cette date quatre-cent-soixante-neuf personnes.

Deux entreprises affiliées à la SNPE sont également présentes sur le pôle : Tolochimie, située en rive gauche de Garonne, au Sud de l'usine AZF, et Isochem, située sur l'île du Ramier dans l'emprise foncière de la SNPE. Tolochimie, créée en 1961, est spécialisée dans la chimie du phosgène, produit qui lui parvenait de la SNPE par pipeline. Elle produit des intermédiaires de la chimie fine, notamment pour l'agrochimie, et représentait, en 2001, cent-dix emplois. Quant à Isochem, il s'agit d'un atelier pharmaceutique ouvert en 2000, et employant trente-huit personnes. Cette implantation toute récente était vouée à se développer, mais l'explosion d'AZF a en changé le dessein.

Enfin, deux unités plus petites, et non classées Seveso Seuil Haut, étaient implantées sur le terrain de la SNPE : une unité du groupe Air Liquide, spécialiste des gaz industriels et médicaux, et une unité du groupe finlandais Raisio. Travaillant principalement à partir d'un sous-produit du phosgène, le chlorure de stéaroyle, fourni « au tuyau »<sup>99</sup> par la SNPE, l'unité Raisio produit des agents de traitement du papier et emploie une trentaine de personnes.

Il faut ajouter les nombreuses entreprises de sous-traitance intervenant sur le pôle chimique. Selon une estimation du cabinet Bernard Brunhes Sud Ouest [Brunhes 2001] :

“ les emplois induits par la sous-traitance directe représentent neuf-cents équivalents temps plein, auxquels s'ajoutent environ cinq-cents équivalents temps plein, liés aux autres sous-traitances et externalisations (sous-traitance des sous-traitants, stagiaires, activités de services utilisés par l'entreprise, etc.). ”

Au total, le pôle chimique représente donc, en 2001, approximativement mille-cent emplois directs et mille-quatre-cents emplois liés à la sous-traitance (directe ou indirecte), soit environ deux-mille-cinq-cents emplois. Notons enfin que les trois principales installations, AZF, SNPE et Tolochimie, étaient classées Seveso Seuil Haut, et faisaient donc l'objet d'une réglementation particulière eu égard aux risques qu'elles représentaient.

### 2.2.2 Un événement hors-norme

La catastrophe d'AZF apparaît véritablement comme un événement hors-norme. Plusieurs éléments y contribuent. C'est ce que nous souhaitons, avant même de décrire précisément ce qu'il s'est joué à Toulouse le 21 septembre 2001, mettre en avant.

#### Une catastrophe qui s'inscrit dans l'histoire des accidents technologiques majeurs

La catastrophe d'AZF suscite une vive mobilisation médiatique qui participe à ériger l'explosion de l'usine toulousaine en véritable « événement ». Au-delà de son aspect médiatique<sup>100</sup>, l'explosion de l'usine AZF est aujourd'hui considérée comme la plus grande catastrophe industrielle française depuis la seconde guerre mondiale. Elle s'inscrit dans l'histoire des accidents technologiques majeurs, une histoire déjà marquée par de nombreux autres<sup>101</sup>. Et pour cause, cette catastrophe est tout à fait exceptionnelle.

À l'origine, une explosion de trois-cents à quatre-cents tonnes de nitrates d'ammonium déclassés stockés dans un hangar de l'usine AZF-Grande Paroisse<sup>102</sup>. Cette explosion, d'une incroyable violence (équivalent à un séisme de magnitude 3,4 sur l'échelle de Richter) fut ressentie dans toute l'agglomération toulousaine, brisant vitres et vitrines sur plusieurs kilomètres. Selon le bilan officiel, trente personnes – dont vingt-deux dans l'usine – perdirent la vie, et des milliers ont été blessées. L'explosion, par la proximité de l'usine avec la ville, occasionna des dégâts matériels considérables dans près du tiers de la ville de Toulouse. Sur

<sup>99</sup> Cette expression courante dans le jargon des industriels de la chimie signifie que les deux entreprises étaient directement reliées par une conduite permettant l'approvisionnement de l'une vers l'autre. Le regroupement géographique d'entreprises partageant des produits (le sous-produit de l'une devenant une matière première pour l'autre) est en effet monnaie courante.

<sup>100</sup> Que nous allons développer plus loin, cf. *infra* § 2.3.2.

<sup>101</sup> Parmi lesquels, en France, la rupture du barrage de Malpasset en 1957, l'explosion de la raffinerie de Feyzin en 1966, l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, et au niveau mondial, la catastrophe de Seveso (Italie) en 1976, celle de Bhopal (Inde) en 1984, l'explosion de la centrale nucléaire de Tchernobyl en 1986, etc.

<sup>102</sup> En 2001, l'usine AZF de Toulouse appartient au groupe Grande Paroisse, lui-même filiale du groupe TotalFinaElf.

le site lui-même, l'explosion creusa un cratère de quarante mètres de diamètre et sept mètres de fond, et détruisit de nombreux bâtiments de l'usine, nous y reviendrons<sup>103</sup>. Mais loin de se limiter à l'enceinte du pôle chimique, les dégâts touchèrent lourdement les alentours, des milliers de bâtiments ont été affectés, dont une partie a été entièrement reconstruite. L'ampleur des dégâts est ainsi tout à fait hors du commun, et c'est bien une des caractéristiques de cette catastrophe. Comme l'explique un dirigeant du pôle chimique toulousain, le caractère exceptionnel de la catastrophe d'AZF ne tient pas tant au nombre de victimes qu'à l'étendue et à l'ampleur des dégâts matériels à l'extérieur de l'usine :

« Un dirigeant du site SNPE de Toulouse: *L'explosion d'AZF a cela de particulier qu'elle a fait relativement peu de dégâts dans les usines, relativement peu de morts, j'ai du mal à le dire parce que une trentaine ça reste quelque chose d'important, mais peu de victimes dans les usines, par contre, énormément de dégâts matériels en-dehors des usines, sur les populations riveraines, sur les habitants des quartiers qui sont autour de l'établissement. Alors que jusqu'à maintenant, les catastrophes industrielles, c'était plutôt beaucoup de dégâts à l'intérieur des usines, parfois beaucoup de morts à l'intérieur des usines, et par contre, à l'extérieur des usines, il y avait souvent très peu de dégâts matériels. Parfois des morts aussi, mais très peu de dégâts matériels. Là, le paradoxe c'est qu'à l'extérieur de l'usine, il y a des blessés, il y a quasiment pas de décès, très peu, par contre, il y a énormément de dégâts matériels sur une surface extrêmement importante. Donc ce n'est pas une catastrophe comme les autres.* »

Par ailleurs, un autre élément, plus récent, contribue à affirmer la dimension historique de l'événement : la cour de Cassation a autorisé en février 2009 que le procès d'AZF soit filmé. Comme le présente cet article de presse, cet acte a une grande portée symbolique car l'enregistrement vidéo n'est autorisé que pour les « procès historiques »<sup>104</sup> :

« La Cour de cassation a rejeté hier le pourvoi formé par Total, ouvrant ainsi la voie à l'enregistrement vidéo du procès de l'explosion de l'usine AZF qui débute lundi à Toulouse. Il s'agit d'une première en France, devant un tribunal correctionnel. Depuis la loi de 1985 sur l'enregistrement vidéo des procès « historiques », seuls ont été filmés en France les procès de Klaus BARBIE (1987), Paul TOUVIER (1994) et Maurice PAPON (1998). Le point commun entre ces procès était leur portée historique, les trois accusés étant jugés devant des cours d'assises pour leur participation à un crime contre l'humanité. Considérant que l'explosion de l'usine AZF avait elle aussi « un intérêt historique pour les archives de la Justice », l'association des Sinistrés du 21 septembre avait demandé que le procès, qui doit durer quatre mois, soit lui aussi filmé<sup>105</sup>. »

Ce point, hautement symbolique, souligne une nouvelle fois le caractère exceptionnel de la catastrophe. Nous verrons qu'il transparait également à travers l'intervention immédiate et forte du Gouvernement, et la crise sociale dont elle est à l'origine.

### Une intervention politique forte

Dans l'après-midi du 21 septembre 2001, le Premier Ministre, Lionel JOSPIN, et le Président de la République, Jacques CHIRAC, se succèdent sur le lieu du drame. La venue des deux plus hauts représentants de l'État est en elle-même emblématique de l'ampleur de la catastrophe. Plus largement, ce n'est que la première étape d'une intervention politique forte, de l'État, mais aussi des pouvoirs locaux (Mairie de Toulouse, Conseil Général de la Haute-Garonne, et dans une moindre mesure Conseil Régional de Midi-Pyrénées), pour gérer la situation de crise et tirer les leçons de la catastrophe.

À titre d'exemple, une semaine après la catastrophe, le Gouvernement, par la voix de Lionel JOSPIN, annonce à Toulouse une série de mesures<sup>106</sup> :

<sup>103</sup> cf. *infra* § 2.2.3.

<sup>104</sup> Selon l'article 1 de la loi n°85-699 du 11 juillet 1985 tendant à la constitution d'archives audiovisuelles de la justice, « les audiences publiques devant les juridictions de l'ordre administratif ou judiciaire peuvent faire l'objet d'un enregistrement audiovisuel ou sonore dans les conditions prévues par la présente loi lorsque cet enregistrement présente un intérêt pour la constitution d'archives historiques de la justice. »

<sup>105</sup> cf. *La Dépêche du Midi*, 18.02.2009. On retrouve peu ou prou les mêmes éléments dans différents journaux (Le Monde, Libération, Le Figaro, etc.) publiés autour du 18 février 2009.

<sup>106</sup> Extraits du discours du Premier Ministre, du 28 septembre 2001, disponible sur le site Internet des archives du Premier Ministre, à l'adresse suivante : [http://www.archives.premier-ministre.gouv.fr/jospin\\_version3/fr/ie4/contenu/28965.htm](http://www.archives.premier-ministre.gouv.fr/jospin_version3/fr/ie4/contenu/28965.htm)

“ Toulouse et les Toulousains doivent pouvoir compter sur la solidarité nationale. Je suis venu affirmer que l'État, le Gouvernement, se tiennent à leurs côtés pour répondre aux besoins immenses qui demeurent : le logement des familles, la reconstruction des infrastructures de santé et de l'éducation, l'environnement, l'aide aux entreprises et aux travailleurs. Le Gouvernement tout entier est engagé dans cet effort. [...] Je souhaite vous présenter les principales décisions du Gouvernement dans cinq domaines essentiels.

1. Nous apportons un soutien immédiat à nos concitoyens les plus durement éprouvés. D'abord à travers les secours d'urgence [...] mais aussi grâce à un assouplissement des dispositions fiscales [...],
2. Aider chacun à retrouver un logement est notre priorité principale. Le relogement est une des questions les plus cruciales des prochains jours. [...],
3. Des moyens très importants seront consacrés à l'Éducation nationale. [...],
4. Le Gouvernement apporte tout son soutien aux entreprises,
5. Durement éprouvé, le secteur de la santé bénéficiera d'un effort majeur.

”

Secours d'urgence, logement, éducation nationale, santé, soutien aux entreprises, *etc.*, de nombreux secteurs d'action publique sont concernés par les mesures annoncées pour venir en aide à Toulouse et aux Toulousains. Ce même jour, il annonce aussi que les risques industriels feront l'objet d'une nouvelle loi : des comités locaux de prévention des risques seront mis en place, ainsi que des plans de prévention des risques technologiques. Cette proposition de loi se veut une réponse aux interrogations sur la gestion des sites industriels « à risques » dans les milieux urbains suscitées par la catastrophe toulousaine. Par ces gestes forts du Gouvernement, l'événement sort du cadre local, pour devenir un événement national.

### Une catastrophe qui suscite une véritable crise sociale

Enfin, un dernier élément qui nous paraît caractéristique de la dimension exceptionnelle de la catastrophe d'AZF est la crise sociale qu'elle provoque. Une large mobilisation citoyenne s'organise très rapidement pour faire valoir les droits des sinistrés, et débattre de la gestion des risques et de l'avenir du pôle chimique toulousain<sup>107</sup>. Cette mobilisation, dont le champ d'action est particulièrement large, se structure peu à peu autour d'un certain nombre de thématiques sur lesquelles se spécialisent différents groupes d'acteurs.

Concernant tout d'abord les droits revendiqués par les sinistrés, différents angles d'attaque sont à distinguer. Claude LIENHARD présente une série d'items autour desquels se déclinent « le droit des catastrophes, dans son approche “victimes” » [Lienhard 2008, p. 98]. Il s'agit notamment :

- ▷ du droit à être informé sur les risques,
- ▷ du droit d'être secouru,
- ▷ du droit d'être aidé et assisté dans l'instant et dans la durée de façon pérenne,
- ▷ du droit d'être indemnisé dans le cadre d'une juste réparation intégrale tenant compte de la spécificité des préjudices découlant du dommage corporel et/ou psychique et à l'atteinte à la personne,
- ▷ du droit de participer à la recherche de la vérité,
- ▷ du droit à un procès pénal équitable aussi bien dans la phase de jugement que dans la phase d'instruction,
- ▷ et d'un droit de regard *in fine*, si le procès pénal a lieu, sur la sanction à intervenir.
- ▷ Enfin, il s'agit du droit à la participation citoyenne au débat sur les risques.

Les items proposés ici correspondent amplement aux points d'attache du mouvement citoyen tel qu'il se structure après la catastrophe : certains groupes d'acteurs, principalement des associations, se sont centrés sur la question des aides d'urgence (ce qui est à rapporter au droit

<sup>107</sup>Marie Gabrielle SURAUD en fait aussi le constat : « La catastrophe de Toulouse engendre immédiatement une crise sociale. Spontanément, se constitue une très forte mobilisation à laquelle participe l'ensemble des forces syndicales, politiques et associatives toulousaines ainsi que de nombreuses personnes sans appartenance à une organisation, sinistrées ou non. ». *cf.* [Suraud 2007, p. 16].

d'être assisté) ; d'autres sur l'indemnisation des victimes pour des dommages matériels, corporels ou psychologiques ; d'autres encore sur la recherche de vérité, dans un procès qui n'a toujours pas, sept ans après la catastrophe, livré la cause de l'explosion<sup>108</sup>. Enfin les questions du « droit à être informé » et du « droit à la participation citoyenne au débat sur les risques » se recourent ici dans le vaste débat sur l'avenir du pôle chimique toulousain et la gestion des risques industriels. Les groupes d'acteurs se distinguent là par les positions dans le débat. Sur ce point qui est au cœur de l'un de ses ouvrages, Marie-Gabrielle SURAUD explique ainsi que « la catastrophe d'AZF a eu pour conséquence de bousculer les pratiques antérieures et de faire émerger dans l'espace civique de multiples propositions allant de la demande de la suppression des industries à risques à celle d'un contrôle "citoyen" des entreprises [Suraud 2007, p. 16] ». Il est donc important de souligner aussi l'ampleur de ce débat.

À travers les différents axes évoqués, c'est une mobilisation citoyenne hors norme qui se structure, et témoigne de la crise sociale soulevée par la catastrophe. Tout comme l'élan médiatique, l'étendue des dégâts et la force de l'intervention politique immédiate, elle caractérise la catastrophe d'AZF, et participe de son caractère exceptionnel. Ces différents points contribuent à faire de cette catastrophe, un événement hors-norme.

### La révélation d'une usine au cœur de quartiers socialement défavorisés

Un autre point nous semble intéressant à observer. Le territoire sinistré par la catastrophe d'AZF soulève plusieurs questions quant à l'organisation urbaine du sud-ouest toulousain. Plusieurs facteurs participent de la disqualification de ce territoire : mis à part le pôle chimique qui est lui-même vécu comme un espace en marge (en marge de la ville et en marge du développement économique de Toulouse<sup>109</sup>), « ce secteur sud-ouest de Toulouse est en outre, depuis des années, marqué par une forte spécificité sociale [CIEU 2002, p. 25]. » (cf. figure 2.5 ci-dessous). Il est en effet largement composé de quartiers d'habitat social, où se concentrent « des populations précaires et notamment des familles immigrées non-européennes à faibles revenus<sup>110</sup> ». Ces quartiers, inscrits en politique de la ville, connaissent, depuis les années 1970, un processus de disqualification. Alors qu'ils cumulaient déjà les difficultés économiques et sociales, ces quartiers ont rencontré davantage d'entraves pour faire face à la catastrophe que d'autres quartiers, tout aussi sinistrés mais socialement mieux positionnés, comme celui de la Croix-de-Pierre<sup>111</sup>.

À travers cette carte<sup>112</sup>, il apparaît que la majorité des quartiers très pauvres de Toulouse se situent à proximité de la plate-forme chimique. Plus précisément, ses alentours sont composés d'une première couronne de quartiers qualifiés ici de « moyens » (La Pointe, Touraine, Gironis<sup>113</sup>), puis de quartiers « pauvres » à « très pauvres » (Empalot, Bagatelle, Faourette, Mirail, Reynerie, Bellefontaine, Milan, [...]). Vient s'y ajouter une frange aisée le long de la Garonne, au Nord (les Oustalous – la Digue), et surtout à l'Est (Ranguetil, Vieille-Toulouse, Pouvourville [...]). Ces derniers quartiers sont séparés du pôle chimique par la colline de Pech-David qui les a protégés du souffle de l'explosion.

Ainsi, la catastrophe d'AZF a aussi montré la situation toulousaine comme un exemple de cohabitation entre quartiers d'habitat social et sites industriels « à risques », révélant, au sens photographique du terme, un cumul d'inégalités sociales et écologiques pour les premières populations riveraines concernées<sup>114</sup>.

<sup>108</sup>L'explosion de l'usine AZF a ouvert une longue enquête judiciaire, que pourrait conclure le procès ouvert en février 2009. À cette date, l'origine de l'explosion suscitait encore le débat, et des soupçons se faisaient sentir quant au déroulement de l'enquête, certaines des parties concernées allant jusqu'à exprimer un total manque de confiance dans le travail de la justice et douter à l'avance de ses conclusions. De fait, si ces soupçons n'étaient pas levés au courant du procès, celui-ci ne pourrait jouer son rôle de catharsis sociale.

<sup>109</sup>Situé à la limite sud de la commune de Toulouse, le pôle chimique constitue une enclave bordée, au Nord, par le boulevard périphérique, à l'ouest, par l'hôpital psychiatrique Gérard Marchant (lui-même disqualifié) puis l'autoroute A64, et à l'est par la Garonne puis la colline de Pech David. Le boulevard périphérique et la rocade sont, de plus, surélevés par rapport au niveau de sol, ce qui accentue l'effet de frontière. Par ailleurs, comme nous l'avons écrit précédemment, les activités économiques de Toulouse sont depuis les années 1980 centrées autour de l'aéronautique et du spatial. L'image de Toulouse façonnée par les élus locaux, est celle d'une ville dynamique, tournée vers l'industrie de pointe. Les activités du pôle chimique, qui représentent, au contraire, l'industrie lourde, apparaissent ainsi en décalage avec le développement (économique, urbain et en terme d'image) de Toulouse.

<sup>110</sup>*Ibid.*

<sup>111</sup>L'épidémiologiste Thierry LANG remarque ainsi que « l'impact sur la santé mentale semble, à exposition égale, plus marqué dans les groupes sociaux défavorisés. » cf. [Lang et al. 2008, p. 176].

<sup>112</sup>Cette carte a été réalisée par David CAUBEL [Caubel 2009, p. 45-65].

<sup>113</sup>Selon les dénominations INSEE pour le découpage IRIS-2000.

<sup>114</sup>Sur ce point, voir par exemple : Patrick PERETTI-WATEL, [Peretti-Watel 2001, p. 37] et Eric CHAUVIER [Chauvier 2007].



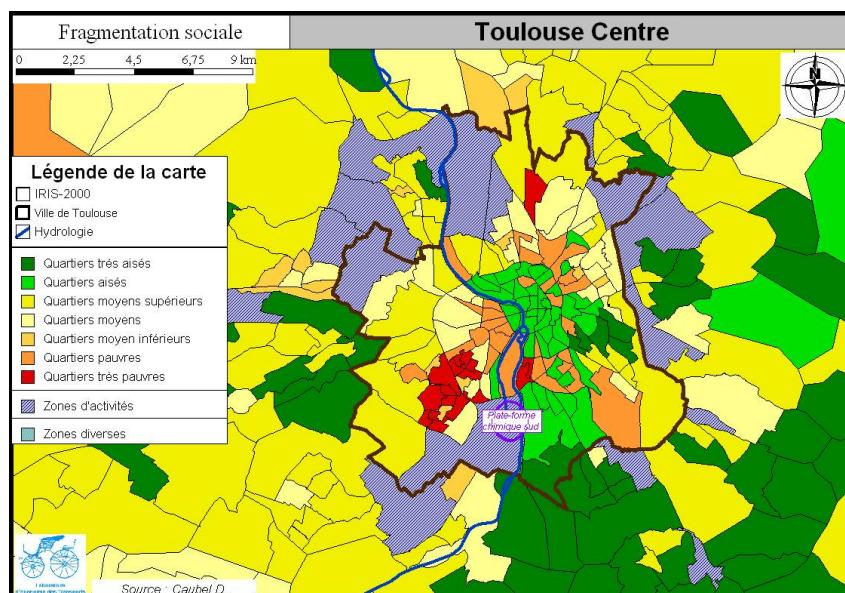


FIGURE 2.5 – Carte de la fragmentation sociale de l'agglomération toulousaine

### 2.2.3 Un événement qui déstabilise l'organisation urbaine

La violence de l'événement et le fait que le sinistre sorte immédiatement des limites de l'enceinte de l'établissement, ont fortement contribué à déjouer toute organisation de crise pré-établie et à déstabiliser l'organisation même de la ville et de ses services urbains.

## Récit de l'événement

### Extrait numéro spécial La Dépêche du Midi<sup>115</sup>

*Il est 10h15. Une incroyable déflagration vient de retentir dans toute l'agglomération Toulousaine. L'usine chimique AZF qui se situe dans la banlieue sud de Toulouse à 4 km du centre-ville vient d'exploser.*

*Très violente, l'explosion sera entendue et ressentie jusqu'à Pamiers et Castres.*

*Sur place, dans ce site classé Seveso 2 dans l'échelle des risques, les premiers secours découvrent un paysage d'apocalypse. Seule l'emblématique cheminée rouge de l'usine est restée debout. Autour, c'est comme si l'usine avait été bombardée. À la place des tours de fabrication d'engrais, un cratère de 50 mètres de diamètre et 5 mètres de profondeur témoigne de l'importance de la déflagration.*

*Spectacle de désolation aussi sur le périphérique sud qui longe le complexe industriel. Comme si brutalement la circulation s'était figée dans une épaisse poussière grisâtre. Sur la route jonchée de gravats, des voitures abandonnées, aux pare-brise éclatés et à la carrosserie parfois broyée. Mais surtout des automobilistes hébétés, blessés, parfois grièvement comme cette mère de famille attendant des secours avec ses deux enfants recroquevillés à ses côtés.*

*Un autre drame s'est joué à un kilomètre de là. Au lycée Gallieni situé en bordure de la route d'Espagne. Un jeune homme de 24 ans qui se trouvait dans la cour de récréation sera déchiqueté par des bouts de ferrailles. L'effet de souffle.*

*Beaucoup de dégâts également dans les zones commerciales du sud de l'agglomération. Le magasin Darty qui se situe à 200 mètres de l'usine s'est carrément effondré. Il y aurait des victimes. Le magasin Ikea aurait subi, lui aussi d'importants dégâts à Roques-sur-Garonne et Carrefour, à Portet-sur-Garonne, a dû fermer sa galerie marchande. Les vitres de l'hôpital Rangueil ont été également soufflées; l'hôpital Marchand qui se situe au sud de Toulouse a lui dû être évacué. Dans le centre-ville, cette explosion a déclenché une incroyable panique, alimentée par toutes les rumeurs.*

*Dans un premier temps une explosion place Saint-Georges a même été évoquée. En fait, l'onde de choc a fait exploser les vitrines de magasins et aussi d'innombrables vitres dans les bâtiments publics comme à la Caisse d'allocation familiales où à la préfecture mais aussi des centaines de vitres d'habitations. Incrédulés, persuadés d'être confrontés à un attentat les gens sont sortis dans la rue. Certains pleuraient et beaucoup ont essayé de quitter le centre-ville, provoquant l'engorgement des rocade.*

*C'est toute l'agglomération de Toulouse qui a été rapidement paralysée après le déclenchement du Plan rouge. Très rapidement l'A62, l'A64, la Nationale 20 ont été fermées à la circulation. Les entrées de Toulouse aux véhicules venant tant de Montpellier que de Bordeaux par l'autoroute étaient interdites et le trafic depuis l'Ouest avait été dévié à hauteur de la sortie Montauban, à une trentaine de kilomètres au nord de la ville, provoquant de gigantesques bouchons.*

*Paralysie aussi avec la fermeture du métro, de la gare Matabiau mais aussi de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Les avions ont été, eux, détournés, sur Bordeaux. Mais c'est le nuage toxique consécutif à l'explosion qui a focalisé toutes les inquiétudes. Un nuage qui selon l'observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées contiendraient plusieurs polluants dont du gaz ammoniac. C'est ce produit qui a provoqué les picotements ressentis hier par de nombreux Toulousains situés sur le passage du nuage. Parti de la périphérie sud de Toulouse, poussé par le vent d'Autan vers le Nord-Ouest, il s'est déplacé ensuite vers le Sud-Ouest et l'ouest de la ville passant au-dessus du Mirail avant de longer la Garonne. D'où un certain nombre de questions concernant les risques de pollution de l'air bien sûr, mais aussi de l'eau. C'est la raison pour laquelle la Sécurité civile a pris des mesures de confinement, invitant la population à rester chez elle, fenêtres et portes fermées. De la même façon, les gens ont été, en attente d'autres analyses sur l'eau de la Garonne, invités à modérer leur consommation d'eau potable. Un nuage qui toujours selon la préfecture ne présentait pas de « toxicité avérée ».*

*D'après la direction de l'usine, il renfermerait de l'oxyde d'azote, un gaz dégagé par l'unité de fabrication d'acide nitrique au moment de l'explosion. Un risque qui était loin d'être écarté en début d'après-midi, les pompiers et les forces de police ayant décidé d'élargir le périmètre de sécurité. Explication : des réservoirs de gaz dangereux, ammoniac et chlore situés au sud de l'usine épargnés par l'explosion, venaient d'être mis sous haute surveillance.*

*Une explosion qui selon les premiers éléments de l'enquête serait due à une erreur humaine et non à un attentat terroriste. Hier, un premier bilan faisait état de 15 morts et 200 blessés, alors que Lionel Jospin, le Premier Ministre et Jacques Chirac, le Président de la République, s'apprêtaient à se rendre sur les lieux de la catastrophe.*

<sup>115</sup> cf. « Toulouse. 10h15 : Une terrifiante explosion », *La Dépêche du Midi*, 21.09.2001.

Ainsi débutait le numéro spécial de *La Dépêche du Midi*<sup>116</sup> distribué gratuitement dans Toulouse le soir de l'explosion. Soulignant le caractère exceptionnel de l'événement, le journal faisait état d'une « *incroyable déflagration* » qui « *a paralysé* » la ville ; d'un « *paysage d'apocalypse* » sur le site chimique, « *comme si l'usine avait été bombardée* » ; d'un « *spectacle de désolation* » sur le périphérique sud ; d'« *automobilistes hébétés, blessés* » ; d'un étudiant « *déchi-queté* » ; de magasins et équipements hospitaliers dévastés et, pour certains, évacués ; d'« *innombrables vitrines brisées* », etc. Les mots choisis, particulièrement forts, évoquent une situation dramatique qui n'est pas sans faire penser aux situations de guerres ou de catastrophe naturelle, ce qui appuie le côté spectaculaire de la catastrophe. Par là, cet article est assez emblématique du traitement médiatique de la catastrophe d'AZF. Cette mise en récit, certes orientée, livre tout de même une description fournie des premiers effets de la catastrophe. Reprenons quelques points.

### La difficile mise en place des premiers secours

Cela est évoqué, pendant quelques heures, Toulouse a été complètement paralysée. Tous les moyens de communications, à l'intérieur de Toulouse comme avec l'extérieur, ont été perturbés, complexifiant l'intervention des secours et la compréhension de l'événement. Les sirènes d'alerte soufflées par l'explosion ne sont pas déclenchées, alors même que, selon le plan particulier d'intervention défini par les pouvoirs publics, elles auraient dû donner l'alerte permettant à la fois de situer l'accident et d'identifier la conduite à tenir<sup>117</sup>. Les réseaux téléphoniques, fixe et mobile, ont très vite été saturés, empêchant les communications téléphoniques y compris entre le pôle chimique et la préfecture ou les secours<sup>118</sup>. C'est ensuite la circulation automobile qui a été bloquée, et les transports ferroviaire et aérien interrompus.

Dans le même temps, où chacun dans l'agglomération toulousaine a entendu l'explosion, le besoin de savoir ce qui s'est passé, de donner un sens à l'événement<sup>119</sup> s'est fait sentir. Les premières rumeurs commencent à circuler : dix jours après les attentats du 11 septembre 2001 à New-York, chacun imagine que Toulouse venait d'être le siège d'une nouvelle attaque terroriste. Les premières informations ont été diffusées sur les ondes<sup>120</sup>, mais les reporters ne parviennent pas mieux que quiconque à identifier l'origine de l'explosion et les radios bêgaient : « *une ou plusieurs bombes qui aurait explosé en centre-ville*<sup>121</sup> » sont évoquées sur France Info. Il faut attendre environ un quart d'heure avant que l'explosion au sein de l'usine chimique AZF soit clairement mentionnée, et que les rumeurs cessent. L'explosion a ainsi été suivie d'un moment de flottement, d'incompréhension, en grande partie liée au dysfonctionnement des moyens de communication à même de donner l'alerte.

Parallèlement, la plus grande confusion régna quant à la conduite à tenir, d'autant plus qu'un énorme nuage orange, dont personne ne savait s'il était toxique, s'élevait au-dessus du pôle chimique : quel comportement fallait-il tenir, fallait-il fuir ou au contraire tenter de se calfeutrer dans un bâtiment ? Là encore, la population était dans le doute, aucune consigne précise n'ayant été diffusée et les mesures d'urgence étant insuffisamment connues du public pour être appliquées. C'est ce dont témoigne par exemple cette étudiante du lycée Déodat de Séverac :

<sup>116</sup> La Dépêche du Midi est le seul quotidien régional publié à Toulouse. Au plus près de la situation toulousaine, il a joué un rôle particulièrement important dans la médiatisation de la catastrophe d'AZF.

<sup>117</sup> Tout au moins, cela aurait été possible pour ceux qui connaissaient les mesures d'urgence, autrement dit qui savaient identifier le signal d'alarme propre à un accident sur le pôle chimique sud, avaient connaissance de la conduite à tenir en cas d'accident. Or, et c'est là un problème de la gestion des risques mis au jour par la catastrophe, l'information des populations sur les mesures d'urgence présentait de nombreuses lacunes. Ce point est souligné notamment par Marie-Gabrielle SURAUD : « La catastrophe d'AZF a en effet révélé que dans les quartiers riverains la majorité de la population ignorait l'existence d'usines à risques avant le 21 septembre. Malgré les plaquettes élaborées et diffusées par le SPPPI et l'édition de Journal-Environnement, peu de riverains ont connaissance des risques engendrés par les usines et encore moins des procédures d'alerte et des consignes à respecter pour se protéger en cas d'accident. ». cf. Marie-Gabrielle SURAUD, *op.cit.*, p. 107.

<sup>118</sup> Pour pallier les contraintes de réseaux téléphoniques ouverts à tous, des installations radiophoniques étaient normalement prévues pour mettre en réseau, notamment, l'industriel, la préfecture et les pompiers. Elles ont été endommagées par l'explosion, et n'ont donc pas pu être utilisées.

<sup>119</sup> L'anthropologue Alban BENSA et le sociologue Eric FASSIN expliquent ainsi la nécessité de donner du sens à l'événement : « dans son surgissement même, l'événement est socialement perçu comme incomparable : il n'est à nul autre pareil. Il délivre une signification si neuve que son décryptage même constitue le nouveau paradigme. Sa violence, voire son absurdité apparente ne laisse muets les contemporains que le temps de son irruption. Mais, la première stupeur passée, les mots et les signes affluent, comme pour combler la béance du sens. ». cf. [Bensa et Fassin 2002, p. 14].

<sup>120</sup> La radio est en l'occurrence le média le plus réactif.

<sup>121</sup> Propos d'un reporter de France Info, cité dans Presse, 2001, « 21 septembre 2001. Toulouse. 10h20. Et demain ? », numéro spécial, octobre 2001, p. 49.

« Juste après l'explosion, après que toutes les vitres de la classe nous soient tombées dessus, nous sommes descendus dans la cour du lycée. Une fois dehors, nous avons vu le nuage et compris qu'il s'était passé quelque chose sur le pôle chimique. Là, une personne de l'administration courrait affolée au milieu des élèves, elle nous a crié quelque chose comme : « Nous sommes en Seveso, il faut évacuer ! Ne partez pas par là c'est bloqué, ne partez pas par là c'est là que ça a explosé, mais partez, partez ! » J'ai fait partie de ceux qui ont alors quitté le lycée, et je suis allée comme j'ai pu chez une amie de l'autre côté de la ville. Une fois là-bas, j'ai entendu à la télé qu'il fallait se confiner, et qu'il ne fallait pas boire l'eau du robinet. Nous sommes donc restés dedans tout l'après-midi. Le soir, en revenant chez moi, à côté du lycée, j'ai appris que les autres élèves avaient finalement été accueillis dans le gymnase. C'était le seul bâtiment dont il restait les vitres et donc le seul bâtiment où ils pouvaient à peu près être confinés. »

Ces différents éléments ont, dans les premières heures de la catastrophe, « souligné la fragilité de nos milieux urbains contemporains [CIEU 2002, p. 25] », et ont rendu délicate la mise en place rapide des moyens de secours. En effet, comme l'expliquent Ryad KANZARI et Jens THOEMMES dans leur travail sur les sapeurs-pompiers dans la crise AZF, « les informations concernant l'annonce de l'explosion de l'usine, sa nature et sa localisation, n'ont pas été transmises aux services de secours selon les procédures prévues. Le réseau téléphonique était rompu, [...] le réseau radiophonique propre aux pompiers a également été totalement interrompu par l'explosion, durant environ une dizaine de minutes [...]. Dans l'isolement, certains pompiers ont cherché d'autres moyens pour s'informer. Certains sont par exemple montés sur le toit de la caserne pour tenter de distinguer de la fumée, et peut-être localiser le problème. Puis, environ vingt minutes plus tard, un agent a passé un message radio pour annoncer que l'usine chimique AZF avait été rasée et que les victimes étaient nombreuses [Kanzari et Thoemmes 2008, p. 65] ». De la même manière, le préfet a tardé à savoir d'où venait l'explosion :

« Notre première préoccupation a été de savoir d'où venait l'explosion. Chacun a cru que cela s'était passé à côté de chez lui. Par conséquent, au départ, nous avons pensé que c'était place Saint-Étienne, rue Sainte-Anne<sup>122</sup>. Puis, peu à peu, nous avons entendu, notamment par réseau radio, des informations. Il a fallu quelques minutes avant de savoir que cela venait d'AZF. [...] [Ensuite,] le premier souci a été de mesurer l'ampleur de la catastrophe et d'organiser concrètement les secours, de s'assurer que l'ensemble des acteurs se mettait en place, à la fois sur site et à la cellule de crise, de façon à pouvoir rassembler l'ensemble de ceux qui sont prévus dans une telle situation. Notre deuxième préoccupation a été de savoir très rapidement si le nuage qu'on nous signalait était toxique ou non toxique. Cela a été une inquiétude très grande, d'où la décision prise très rapidement de conseiller à la population le confinement<sup>123</sup>. »

Une fois informé de l'origine de l'explosion, le préfet organisa les secours, en s'appuyant sur les plans d'urgence existants (à la fois le plan particulier d'intervention du pôle chimique et le plan rouge), et simultanément, tenta de faire évaluer la toxicité du nuage qui s'élevait au-dessus du pôle chimique et prit la décision de demander aux personnes de se confiner. Cette consigne s'avéra difficile à respecter dans un contexte où les vitres de plusieurs milliers de bâtiments avaient été emportées par le souffle de l'explosion, et soulèvera les contestations, telles qu'en formule ici le président du Conseil Général :

« Les pouvoirs publics donnaient par radio l'ordre de se confiner chez soi. Or, le confinement paraissait difficile puisqu'il n'y avait plus de fenêtres dans les maisons ; c'est ainsi que les gens se sont retrouvés dans la rue. Confrontés aux odeurs et aux bruits qui couraient, beaucoup ont pris leur voiture et ont « fui » Toulouse<sup>124</sup>. »

Pour justifier sa décision, le préfet invoque deux arguments : certes, à proximité du site, il était difficile de se confiner mais le nuage pouvait potentiellement concerner une plus large part de l'agglomération. De plus, cette mesure de confinement aurait un effet bénéfique sur les conditions de circulation des secours. Il indique aussi avoir été informé rapidement de la non-toxicité du nuage<sup>125</sup>.

<sup>122</sup>La place Saint-Étienne et la rue Sainte-Anne jouxtent la préfecture de Toulouse.

<sup>123</sup>cf. Le préfet de la Haute-Garonne, auditions de la commission d'enquête parlementaire, [Déaut et Loos 2002b, p. 327].

<sup>124</sup>cf. Le président du Conseil général de Haute-Garonne, auditions de la commission d'enquête parlementaire, *op. cit.*, p. 353.

<sup>125</sup>« J'ai donc décidé de maintenir la décision prévue par le PPI de confinement pour deux raisons. La première est que, certes, beaucoup de fenêtres avaient explosé, mais le nuage pouvait éventuellement concerner une population

Pendant ce temps, les secours s'organisaient pour soigner des milliers de blessés. Sur place dès l'explosion, puisque voisins du pôle chimique, les employés et quelques patients de l'hôpital psychiatrique Gérard Marchant furent les premiers à intervenir auprès des blessés : malgré les dégâts et le choc, ils sont immédiatement venus au secours des personnes présentes sur le site chimique et à proximité<sup>126</sup>. Ils ont été ensuite rejoints par le SAMU, les pompiers et des militaires de la sécurité civile, qui « *sont intervenus sur les sites sinistrés pour secourir, évacuer, mettre en sécurité les personnes et les lieux* [État Point Com 2002, p. 3]. ». Devant le nombre et la disparité des blessures, un hôpital de campagne, ou poste médical avancé, fut rapidement installé à quelques encablures du pôle chimique afin de trier les blessés et de les orienter vers les structures adaptées. Cet extrait du document publié en octobre 2001 par Milan Presse résume relativement bien l'action des secours.

#### Extrait Milan Presse

*Rarement une ville et la chaîne de la médecine d'urgence avaient dû faire face à une situation aussi critique en France. Quelques minutes après l'alerte, un dispositif d'une ampleur jamais vue a été mis en place dans un contexte d'"un degré de gravité exceptionnel", selon le professeur Christian VIRENQUE, directeur médical du Samu 31 qui centralise les appels et les services d'urgence, quelles que soient les circonstances. [...] Dans les vingt premières minutes, l'ensemble de la chaîne médicale s'organise vaillamment que vaillamment et travaille en aveugle. [...] Un Poste médical avancé (PMA), véritable hôpital de campagne, est créé de toutes pièces au Centre de rééducation des invalides civils (CRIC) du rond-point de la Croix-de-Pierre, avenue de Muret. [...] Quarante-sept blocs opératoires fonctionnent en permanence 36 heures durant. Les interventions chirurgicales sont souvent lourdes [...]»<sup>127</sup>.*

Par ailleurs, une autre action a été immédiatement conduite après l'explosion. Pour éviter qu'un nouvel accident ne vienne aggraver le bilan, déjà lourd, de la catastrophe, l'ensemble du pôle chimique a dû être arrêté et sécurisé. Une large part de l'opération de sécurisation des installations a été réalisée dès les premières minutes suivant l'explosion, par le personnel du pôle chimique. C'est ce qu'explique par exemple le responsable sécurité de la SNPE :

“ Le responsable sécurité de la SNPE: *Le personnel ne s'est pas écarté de l'usine, ni quoi que ce soit : ils ont tout arrêté, toutes leurs installations, ils ont pratiquement éteint la lumière, et une fois qu'ils avaient éteint la lumière, ils sont partis de l'usine.* ”

S'est ensuite posée la question de l'évacuation des produits dangereux (chlore, ammoniac, nitrate d'ammonium, et surtout phosgène).

*Les salariés seront les premiers à assurer courageusement la mise en sécurité des installations*

L'ensemble de cette opération s'est étalé sur plusieurs mois<sup>128</sup>, et a été mené, selon des processus particulièrement délicats, par les salariés des usines, avec l'appui des pompiers et sous l'égide de la DRIRE. Dans l'ensemble des opérations de sécurisation, le personnel du pôle chimique a donc joué un rôle central. Marie-Gabrielle SURAUD explique ainsi que « sur les lieux de la catastrophe, les salariés seront les premiers à assurer, courageusement, la mise en sécurité des installations » ; et elle estime que « cet aspect a été largement mésestimé dans les tourmentes du débat public [Suraud 2007, p. 7] ».

beaucoup plus importante, sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine. Par conséquent, il était prudent d'envisager cette hypothèse et donc de faire en sorte qu'une partie importante de la population puisse quand même être mise à l'abri. La deuxième raison portait sur des questions de circulation. Dans une situation de ce type, si chacun prend sa voiture pour quitter, séance tenante, le lieu où il se trouve, cela aggrave les conditions de circulation de façon épouvantable et pose des problèmes énormes supplémentaires aux secours. C'est la raison pour laquelle cette décision a été prise. J'ai d'ailleurs eu connaissance très rapidement que les premières analyses montraient que le nuage n'était pas toxique. Néanmoins, par précaution, il m'a semblé préférable de maintenir cette décision qui est restée en vigueur jusqu'à plus de 16 heures, cet après-midi-là, et qui a présenté moins d'inconvénients que d'avantages. ». cf. Le préfet de la Haute-Garonne, auditions de la commission d'enquête parlementaire, *op. cit.*, p. 327-328.

<sup>126</sup>Ce point est présenté, par exemple, dans le bilan à un an de la mairie de Toulouse : « Autour de l'usine AZF, l'hôpital psychiatrique Marchant dont les portes et les fenêtres ont volé en éclats, a néanmoins transformé ce qui restait des urgences en poste de secours avancé. ». cf. [Toulouse Infos 2002, p. 9](de l'édition en 71 p.).

<sup>127</sup>cf. Presse, *op. cit.*, p. 56

<sup>128</sup>Nous reviendrons plus loin sur l'évacuation des produits dangereux, car ce moment a représenté le premier élément de mobilisation de la société civile. C'est donc autour de ce point que la concertation a commencé à être organisée. cf. *infra* § 3.2.2.1.

## Bilan des dégâts

Au-delà de ces opérations de première urgence conduites immédiatement après l'explosion, la catastrophe a eu des conséquences importantes sur une large partie de la ville de Toulouse. Les conséquences de cette explosion sont ainsi répertoriées dans la base de données du BARPI :

### Extrait fiche BARPI

*En utilisant les règles de cotation des 18 paramètres de l'échelle officialisée en février 1994 par le Comité des Autorités Compétentes des États membres pour l'application de la directive Seveso, l'accident peut être caractérisé par les quatre indices suivants, compte-tenu des informations disponibles :*

- ▷ *Le paramètre « Matières Dangereuses Relâchées » Q1 est coté à 4 [sur 6] du fait de quantité de substances effectivement perdues ou rejetées [...] et de quantité de substances explosives ayant effectivement participé à l'explosion.*
- ▷ *Compte-tenu du nombre de morts, de blessés légers et de personnes sans abri ou ayant perdu leur emploi suite à l'accident, le niveau 6 [sur 6] est atteint pour les « conséquences humaines et sociales ».*
- ▷ *Pour les conséquences environnementales, le niveau 1 [sur 6] correspond à la pollution de la Garonne par des rejets de solutions azotées.*
- ▷ *Les nombreux dégâts matériels dans l'établissement, la perte de production consécutive à l'explosion et les coûts des mesures de réhabilitation du site, représentent le niveau 6 [sur 6] pour les « conséquences économiques », [...] évaluées globalement à plus de 2 milliards d'euros<sup>129</sup>.*

Au-delà de cette liste brute facilitant la comparaison avec l'accident lyonnais, nous souhaitons rentrer davantage dans le détail de ces conséquences. Notre objectif ici n'est pas tant de dresser une liste exhaustive des dommages, corporels, matériels ou psychologiques, successifs à la catastrophe d'AZF, que de donner des points de repères permettant d'apprécier plus finement l'ampleur du drame, et de comprendre en quoi il déstructure le quotidien toulousain.

Quelques chiffres glanés au fil des bilans effectués par les différentes institutions concernées :

#### ▷ *Les blessures corporelles*

Trente morts, 2 242 blessés ayant consulté à l'hôpital, 8 042 personnes concernées par des expertises médicales, 3 378 accidents du travail comptabilisés le 21 septembre.

#### ▷ *Les dégâts matériels*

Plus de 30 000 logements détruits ou endommagés, des vitres brisées jusqu'à 6 km du centre de l'explosion<sup>130</sup> ; 192 bâtiments communaux ont été touchés par l'explosion, dont 85 écoles maternelles et primaires<sup>131</sup> ; 18 collèges ont été endommagés, dont 4 qui ont nécessité la mise en place de préfabriqués pour assurer l'accueil des élèves [Canal 31 2001] ; 11 lycées sinistrés, dont deux (les lycées Gallieni et Françoise) définitivement fermés, et un (le lycée Déodat de Séverac) très sévèrement atteint également [Notre région 2001] ; plus de 5 000 entreprises matériellement touchées par l'explosion, parmi lesquelles 50 complètement anéanties et 400 gravement sinistrées [Etude 2004].

Au 31 juillet 2002 le volume des emplois supprimés, ou dont la suppression est officiellement annoncée, s'élève à 960 dans 16 entreprises, y compris AZF/Grande Paroisse, SNPE et Tolochimie<sup>132</sup>.

Le pôle chimique est la première victime de l'explosion : vingt-trois personnes y ont perdu la vie, de nombreuses autres ont été blessées. L'ensemble des employés du pôle, soit plus de deux-mille salariés<sup>133</sup>, se retrouvèrent au chômage technique. La forte restriction des activités chimiques se traduisit ensuite par la réduction drastique des effectifs : les deux groupes Total-FinaElf et SNPE mirent en place des plans sociaux, concernant les quatre-cent-soixante-dix employés d'AZF pour le premier, les quatre-cent-deux emplois pour le second. Physiquement, l'explosion creusa un cratère de 40 m de diamètre et 7 m de fond, et dévasta les bâtiments industriels : l'usine AZF fut la plus touchée, mais les autres établissements présentaient aussi un certain chaos du fait de bardages éventrés, de bâtiments administratifs dévastés. Cependant,

<sup>129</sup> cf. [DPPR/SEI/BARPI 2001, p. 6].

<sup>130</sup> Ces premiers chiffres sont tirés du bilan à un an réalisé par la préfecture de la Haute-Garonne : « AZF : le bilan, un an après », [État Point Com 2002].

<sup>131</sup> cf. « Toulouse, un an après [...] » [Toulouse Infos 2002].

<sup>132</sup> cf. « AZF : le bilan, un an après » [État Point Com 2002].

<sup>133</sup> Le pôle chimique représente donc, en 2001, approximativement 1 100 emplois directs et 1 400 emplois liés à la sous-traitance (directe ou indirecte), soit environ 2 500 emplois cf. [Brunhes 2001].

les installations chimiques en tant que telles n'étaient pas profondément atteintes. Preuve en est notamment que l'explosion n'a pas eu de répercussions sur les autres établissements : les systèmes de sécurité ont bien réagi, évitant le sur-accident.

Aux alentours, ce sont tout d'abord les conséquences sanitaires qui furent à déplorer : sept personnes décédèrent des conséquences de la catastrophe, des milliers furent blessées, physiquement ou psychologiquement. Un rapport de l'Institut de veille scientifique constate ainsi, au niveau des troubles physiques, une « forte prévalence des affections auditives : la majorité des séquelles déclarées à dix-huit mois a concerné des séquelles auditives », et explique, à propos de la santé mentale, que « plusieurs indicateurs convergents témoignent, en outre, d'une grande souffrance psychologique dans la population plusieurs mois après l'explosion. Celle-ci s'exprime à travers la symptomatologie de stress post-traumatique, les symptômes de dépressivité mais aussi à travers le recours à des traitements psychotropes ou à un suivi médical encore fréquents dix-huit mois après l'explosion<sup>134</sup> ». Ces dommages sur la santé des personnes, nombreux et variés, ont laissé des blessures longues à cicatriser, d'autant plus qu'ils se cumulaient souvent avec des dommages matériels, en particulier sur les logements.

En effet, plusieurs milliers – voire dizaines de milliers – de logements ont été sinistrés : on observait principalement des vitres brisées, dégâts emblématiques de la catastrophe d'AZF, mais aussi des toitures soulevées, des huisseries arrachées, des cloisons soufflées, des faux plafonds effondrés, *etc.* Parc public comme parc privé ont été concernés : les logements sinistrés se distribuaient approximativement en 15 000 logements HLM, 15 000 logements dans des copropriétés privées et 5 000 maisons individuelles. Une grande partie était, au moins temporairement, hors d'usage et nécessitait que des solutions alternatives d'hébergement soient trouvées, soit directement par les habitants, soit avec l'assistance des pouvoirs publics. La mairie a ainsi ouvert dès le soir de l'explosion cinq centres d'hébergement d'urgence, dans des gymnases, qui ont accueilli quelques centaines de personnes les premières nuits.

De la même manière, de nombreuses entreprises ont également été atteintes, présentant les mêmes pathologies : la Chambre du Commerce et de l'Industrie dénombrait ainsi 5 000 entreprises sinistrées, dont une cinquantaine complètement anéanties. À travers la cartographie des dégâts, apparaissent notamment toute une série de bâtiments industriels ou commerciaux (Boyer, Darty, Brossette, EDF-GDF, Midi-Papiers Peints, Milan Presse) [...] qui, de par leur proximité avec le pôle chimique, ont été fortement impactés, et dont la complète reconstruction (sur place ou non) a dû être envisagée.

Les équipements publics ont eux aussi été largement touchés. Une multitude d'établissements scolaires (écoles, collèges, lycées) ont été affectés. Les chiffres cités plus haut parlent d'eux-mêmes. Une large majorité n'a été fermée que quelques jours, mais pour certains les travaux ont duré bien plus longtemps. Des solutions temporaires ont alors été mises en place pour assurer l'accueil des élèves : transfert sur un autre établissement, installation de préfabriqués à proximité des bâtiments rendus inutilisables, *etc.* Les cas les plus emblématiques sont ceux des lycées Gallieni et Françoise, et du groupe scolaire des Oustalous qui ont dû être démolis avant d'être reconstruits, sur place pour le lycée Gallieni et le groupe scolaire, sur une autre commune de l'agglomération pour le lycée Françoise.

L'enseignement supérieur n'a pas été épargné : à l'université du Mirail, la rentrée a été repoussée de quelques mois, et certains bâtiments récents comme le bâtiment de l'Arche qui accueillent la bibliothèque universitaire et la Maison de la Recherche sont restés inutilisables pendant de nombreux mois. À l'École Nationale Supérieure des Ingénieurs en Arts Chimiques et Technologiques (ENSIACET), située sur l'île du Ramier face au pôle chimique dont elle n'était séparée que par la rocade, les dommages nécessitaient là-aussi une reconstruction complète et le choix a été fait, dans une logique de regroupement, de déplacer l'école sur le campus de Toulouse-Labège<sup>135</sup>. Enfin, la cité universitaire Daniel Faucher a elle aussi dû être entièrement réhabilitée.

<sup>134</sup>Pour plus de détails sur l'impact de la catastrophe d'AZF sur la santé, cf. [InVS 2006].

<sup>135</sup> « Demain, l'ensemble de l'ENSIACET (enseignement, recherche et administration) sera reconstruite sur le site de Toulouse Labège où l'INPT [Institut National Polytechnique de Toulouse] possède un parc arboré de 19 ha abritant déjà les services centraux de l'INPT, les cycles préparatoires polytechniques et la formation continue. Il s'agit d'un projet de 25 000 m<sup>2</sup> de locaux pour une enveloppe d'environ 54 millions d'euros. En septembre 2007, date de l'inauguration de ses nouveaux locaux, l'ENSIACET aura achevé sa mutation en regroupant sur un même site l'ensemble des activités de ses sœurs aînées l'ENSCT et l'ENSIGC », soit l'École Nationale Supérieure de Chimie de Toulouse et l'École Nationale Supérieure d'Ingénieurs du Génie Chimique, qui avait donné naissance à l'ENSIACET en janvier 2002, sans que les deux unités ne soient physiquement rassemblées. Selon le site internet de l'ENSIACET, consulté le 19 janvier 2009 : [http://www.ensiacet.fr/Web\\_A7/ENSIA7\\_FR/PRESENTATION/azf.shtml](http://www.ensiacet.fr/Web_A7/ENSIA7_FR/PRESENTATION/azf.shtml).

Au-delà du secteur de l'enseignement (primaire, secondaire et supérieur), bien d'autres équipements furent également sinistrés. Le secteur hospitalier a été directement touché, ce qui n'est pas sans poser problème dans un contexte où des milliers de personnes nécessitaient des soins du fait même de la catastrophe. L'hôpital psychiatrique Gérard Marchant, situé le long de la route d'Espagne face à l'usine AZF, a été en première ligne face à l'explosion. Gravement endommagé, il fut évacué et les patients replacés dans différents hôpitaux de la région<sup>136</sup>. Bien que plus éloigné du pôle chimique, l'hôpital de Rangueil, soit l'un des deux grands hôpitaux « généralistes » de Toulouse, subit également de lourds dégâts.

Le secteur social ensuite a été concerné à travers des centres sociaux, des unités territoriales d'action médico-sociale et des centres communaux d'action sociale, mais aussi plusieurs structures de logement d'urgence ou d'insertion, comme les CHRS (Centres d'hébergement et de réinsertion sociale) ou les foyers de jeunes travailleurs, et le centre AFPA de Toulouse-Bordelongue pour lequel s'est, une fois encore, posée la question de la reconstruction dans son ensemble. Il en est de même du secteur culturel puisque plusieurs maisons des jeunes et de la culture, plusieurs gymnases, et quelques établissements majeurs de l'agglomération (Stadium, Palais des Sports, Parc des Expositions, Zénith, Théâtre de la Digue) ont été affectés, à des degrés divers allant de la fermeture provisoire à la démolition-reconstruction (sur place ou ailleurs).

Enfin, et dans des registres très différents, trois derniers établissements, publics pour les deux premiers, privés pour le troisième, valent d'être cités ici, puisqu'ils ont tous trois été entièrement reconstruits : le principal dépôt de bus de la société d'économie mixte des voyageurs de l'agglomération toulousaine (SEMVAT)<sup>137</sup>, le parc-atelier de la direction départementale de l'Équipement (DDE), et le *Bikini*. Cette salle de concert rock de Toulouse, est en effet assez emblématique de la catastrophe d'AZF : située en bord de Garonne, face à la SNPE, elle a été lourdement affectée par la catastrophe, perturbant lourdement la diffusion des musiques amplifiées sur l'agglomération toulousaine [Sibertin-Blanc 2004, p. 205-223]. Elle a aussi suscité de nombreuses interrogations quant aux conditions de son installation à une si grande proximité du pôle chimique.

Ne sont cités là que les principaux dégâts matériels causés par l'explosion. Néanmoins, cette liste, déjà longue mais loin d'être exhaustive, montre bien l'hétérogénéité des secteurs concernés par la catastrophe d'AZF (économie, logement, éducation, santé, travail social, culture, etc.), et laisse présager de la complexité des opérations de remise en marche, provisoire et/ou définitive, qu'elle a imposé.

Au niveau national, deux jours seulement après l'explosion, le ministre de l'Environnement, Yves COCHET, indiquait son souhait de voir évoluer la réglementation :

“ Cette proximité entre les sites industriels et les populations pose le problème de fond. Nous avons identifié les points noirs. Ils sont 680. Sans doute faut-il envisager une réponse législative qui rendrait impossible de telles concentrations<sup>138</sup>. ”

Quelques jours plus tard, une semaine exactement après le 21 septembre, Lionel JOSPIN confirmait la volonté du Gouvernement de produire une nouvelle loi sur la maîtrise des risques industriels. Répondant aux inquiétudes soulevées partout en France par la catastrophe d'AZF, il revient sur la situation toulousaine et annonce, en substance, les évolutions proposées en terme législatif.

“ Selon le Premier ministre, « les réponses ne sont pas les mêmes dans une ville comme Toulouse qui a été meurtrie et les villes qui n'ont pas eu à subir ce traumatisme ». Et de préciser : « Les usines Atochem et SNPE ne sont pas en état de fonctionner et la question de leur redémarrage n'est pas à l'ordre du jour ». [...] En revanche, le Premier ministre a longuement détaillé les moyens de contrôle, les plans de protection des risques technologiques et surtout les procédures de concertation qui vont être mises en place autour des installations à risques. « Une méthode nouvelle, cohérente, responsable pour garantir la sécurité des salariés et des habitants précédée de débats en toute transparence sur

<sup>136</sup>Le sort de cet hôpital a entraîné une forte mobilisation de son personnel, qui s'est battu pour la réouverture sur place et le retour de tous les patients sur le même lieu.

<sup>137</sup>La SEMVAT a été absorbée en 2002 par une nouvelle structure, nommée Tisséo-SMTC (syndicat mixte des transports en commun). Le dépôt de bus concerné sera donc indifféremment nommé dans ce document « dépôt de bus SEMVAT » ou « dépôt de bus Tisséo-SMTC ».

<sup>138</sup>cf. Yves COCHET, cité dans *La Dépêche du Midi*, le 23.09.2001.



le plan national et dans les régions » insiste Lionel Jospin, soucieux de prendre en compte l'avis des salariés<sup>139</sup>.

”

Les deux éléments centraux de la proposition sont la création de comités locaux d'information et la mise en place de plans de prévention du risque technologique. Le premier point répond au besoin d'information de la population et place le débat public au cœur de la gestion des risques. Le second constitue un nouvel outil pour la maîtrise de l'urbanisation autour des sites Seveso, conçu dans le but de résorber les situations conflictuelles. Tout au long de la rédaction de la loi, les gouvernements successifs (JOSPIN puis RAFFARIN) n'ont pas démordu de ces deux axes proposés dès le 28 septembre 2001 par Lionel Jospin, et la création des CLIC (Comités Locaux d'Information et de Concertation) et des PPRT (Plans de prévention des risques technologiques) a constitué les deux mesures-phares, en matière de risques industriels, de la loi Bachelot du 30 juillet 2003<sup>140</sup>.

Probablement cette loi même, les débats nationaux qu'elle a suscités et toute l'activité réglementaire qu'elle a ensuite engendrée ont définitivement fait d'AZF-Toulouse une catastrophe à deux échelles intimement entremêlées, l'une locale et l'autre nationale.

### 2.3 Processus d'externalisation et de médiatisation, des problématiques communes aux deux événements

Les cotations utilisées par le BARPI<sup>141</sup> nous donnent quelques éléments de comparaison d'ordre quantitatif entre ces deux accidents (cf. tableau 2.1) :

	Toulouse	Lyon
Matières dangereuses relâchées	4 (sur 6)	4 (sur 6)
Conséquences humaines et sociales	6 (sur 6)	3 (sur 6)
Conséquences environnementales	1 (sur 6)	NR
Conséquences économiques	6 (sur 6)	4 (sur 6)

TABLE 2.1 – Comparaison cotations BARPI

Outre un critère non renseigné faussant l'exercice brutal de comparaison, ces éléments indiquent sans conteste ce qu'intuitivement nous avons relevé, à savoir une gravité plus importante de l'accident de Toulouse. Nous avons vu en particulier qu'une différence essentielle, outre le nombre de victimes, semble être que dans un cas, **l'accident est sorti des limites de l'enceinte de l'usine** en empiétant brutalement sur la vie de la cité, alors que dans l'autre cas, non.

Toutefois, au-delà d'une dimension quantifiée du phénomène, nous souhaitons nous attarder sur des aspects d'ordre qualitatif et peu visibles à travers ces chiffres. En particulier, il semble que l'on puisse relever deux points de convergence à chacun de ces événements. Le premier concerne l'un des éléments caractéristiques des deux sites sinistrés, puisqu'il s'agit des processus d'externalisation dans les industries chimiques et pétrochimiques. L'autre touche davantage à leurs conséquences, ou tout du moins aux échos faits à ces événements, à savoir leur processus de médiatisation.

processus  
d'externalisation

processus de  
médiatisation

<sup>139</sup> cf. *La Dépêche du Midi*, 29.09.2001.

<sup>140</sup> Pour plus d'information sur ce point, cf. [Bonnaud et Martinais 2008].

<sup>141</sup> Pour mémoire, il s'agit de règles de cotation des 18 paramètres de l'échelle officialisée en février 1994 par le Comité des Autorités Compétentes des États membres pour l'application de la directive Seveso.

### 2.3.1 La sous-traitance, une problématique évacuée

Nous avons vu, à Lyon comme à Toulouse, que les deux accidents sont en premier lieu d'ordre professionnel, et les premières victimes en sont des salariés<sup>142</sup>. Or, à y regarder de plus près, dans les deux cas les victimes les plus nombreuses parmi ceux-ci sont des salariés externalisés : sur le port Édouard Herriot, les deux personnes décédées étaient toutes deux des salariés sous-traitants, tandis que treize des vingt-trois salariés qui ont trouvé la mort sur le site d'AZF étaient employés eux aussi par des entreprises extérieures<sup>143</sup>. Si nous rappelons ce statut de *victime*, c'est pour signifier d'emblée qu'il ne s'agit en aucun cas de désigner les salariés sous-traitants comme *coupables*, c'est-à-dire responsables des sinistres. Il s'agit plutôt ici de montrer que, dans un cas comme dans l'autre, la problématique d'une présence de salariés de passage dans des établissements classés, peu imprégnés d'une culture professionnelle intégrant les dangers ambiants comme un fait premier, a été progressivement évacuée du débat public. Comme si la sous-traitance devait être considérée comme un impératif industriel indispensable, et comme si les possibles liens de causalité entre l'externalisation et la diminution de la sécurité industrielle ne pouvaient qu'être marqués du sceau du tabou.

#### Une cause structurelle d'accidents et de sinistres ?

Pourtant, les phénomènes structurels d'externalisation, dans les établissements classés en particulier, valent qu'on y regarde de plus près. En effet, rappelons ici succinctement que l'économie contemporaine, dans laquelle sont pris les deux groupes industriels à l'origine des accidents lyonnais et toulousain, est marquée par deux mécanismes conjoints que sont, d'une part, une augmentation accrue de la concurrence<sup>144</sup>, et de l'autre, une financiarisation extrême, résultant en particulier d'une mobilité sans précédent des placements financiers<sup>145</sup>. Ces deux processus, couramment nommés « la mondialisation » ou « la globalisation des échanges » et entamés dans le courant des années 1980, n'ont fait que s'amplifier depuis. Ils ont engendré d'importantes transformations dans les structures capitalistiques des grands groupes industriels mondialisés. Ces derniers mettent en œuvre plusieurs logiques globales. L'une d'elles consiste en la recherche d'importantes « synergies » lorsqu'il y a rapprochement, fusion ou absorption de groupes entre eux. Une autre consiste à vendre rapidement toutes les activités non directement rentables, et à poursuivre une logique de produits plutôt que celle antérieure de filières. Une autre, enfin, consiste à effectuer des économies tous azimuts lorsque le résultat de l'entreprise n'est pas conforme à celui attendu par ses actionnaires.

augmentation de la  
concurrence  
financiarisation

Ces mécanismes ont tous trois pour point commun de tendre vers toujours plus de suppressions d'emplois organiques et vers l'externalisation des activités concourant à la production.

Or ces gains de productivité ont souvent pour effets induits de dégrader les situations d'emploi et de sécurité au travail des salariés. Ces derniers se déclinent en cascade, ceux situés les plus « au bas de l'échelle<sup>146</sup> » étant les salariés de la sous-traitance et de la précarité. De fait, les personnels externalisés, et particulièrement ceux des établissements classés, semblent soumis à une double injonction contradictoire. D'une part, employeurs et commanditaires font peser sur eux l'exigence d'un accroissement de leur productivité, qui se traduit pour l'essentiel par une diminution des temps vacants. D'autre part, ils sont tenus d'effectuer leur travail dans des protocoles de sécurité accrus, entraînant une lourde administration elle-même chronophage.

<sup>142</sup>Même si à Toulouse, ce ne sont pas les seules victimes.

<sup>143</sup>Un recensement des accidents mortels dans la base de données du BARPI montre, d'une part que les accidents mortels dans les industries chimiques et pétrolières en France sont rares (10 recensés depuis 1987), et d'autre part que la plupart des victimes sont des personnels internes (à l'exception, outre ces deux accidents, de celui de Saint-Herblain (44) dans un dépôt d'hydrocarbures, qui avait causé un mort parmi les chauffeurs-livreurs, le 7.11.1991). Toutefois, le statut de salarié sous-traitant n'est pas toujours renseigné en tant que tel. Une étude menée sur les accidents mortels, graves et « significatifs » renseignés en 2002 dans la base EPICEA des Caisses régionales d'assurances maladie, concernant l'ensemble des branches d'activité, permet de dire que 11,7 % au moins des dossiers sont liés à la sous-traitance, et surtout que 82,3 % des victimes (accidents mortels et graves) sont des salariés sous-traitants. cf. [Grusenmeyer 2009, p. 98-115].

<sup>144</sup>cf. par exemple [Veltz 2000, p. 98].

<sup>145</sup>Par les phénomènes conjoints d'importantes déréglementations et de l'arrivée de nouveaux acteurs, les fonds de pension anglo-saxons – sur les marchés financiers. Sur ces points, cf. en particulier le premier chapitre de [Lordon 2000].

<sup>146</sup>L'expression est empruntée à Pierre COURS-SALIES et Stéphane LE LAY, qui l'utilisent pour parler des salariés les plus précaires, cf.[Cours-Salies et Lay 2006].

Dans les industries chimique et pétrolière, il existe une tension ancienne et quasiment structurelle entre sécurité et productivité. Mais elle se concentre désormais sur les personnels externalisés. Et leur isolement pour la gérer jouerait comme un facteur supplémentaire de risques, individuels comme collectifs [Duchêne 2007]. Un préventeur de la Caisse d'assurance maladie de Seine-Maritime, amené à suivre pendant plus de vingt ans les grosses entreprises pétrochimiques qui s'y trouvent implantées, observe aussi que « la mondialisation des échanges a eu des conséquences très fortes sur les conditions d'exercice de la sous-traitance. À ce titre, les entreprises sont des laboratoires dans lesquelles de nouvelles pratiques d'organisation du travail, tout particulièrement en matière de sous-traitance, sont testées en permanence et en vraie grandeur, avec la volonté affichée d'aller au maximum de ce qu'autorise la réglementation, voire parfois au-delà [Lefèvre 2009, p. 192] ».

sous-traitance  
technique  
sous-traitance  
économique

Pour compléter ce panorama d'ordre général, on notera que l'externalisation n'était pas de même nature dans les deux sites observés. Dans le cas lyonnais, il s'agit d'une « sous-traitance technique », c'est-à-dire permettant à l'entreprise de bénéficier de prestations spécialisées dont elle n'avait pas les moyens en interne, et, dans le cas toulousain, plutôt d'une « sous-traitance économique », consistant à externaliser à moindre coût des tâches de façon permanente<sup>147</sup>. Toutefois, les deux accidents étudiés ici n'arrivent pas dans des contextes économiques anodins pour chacun des sites :

- ▷ À Lyon, nous l'avons écrit, la compagnie Shell était entrée dans une course concurrentielle effrénée pour être parmi les premières sociétés pétrolières à disposer localement d'additifs pour ses futures essences, courant même le risque de n'être pas à jour de toutes ses autorisations de production<sup>148</sup>.
- ▷ À Toulouse, rappelons que l'usine AZF sortait de vingt années, d'abord de retrait de l'État de son capital, puis de ballotements entre différents groupes industriels<sup>149</sup>. Ces mécanismes capitalistiques ont eu à chaque fois pour conséquence d'une part, de supprimer des emplois structurels en augmentant le nombre de sous-traitants travaillant dans cette usine, et d'autre part, de l'éloigner un peu plus des centres de décisions la concernant.

Ainsi dans l'un et l'autre cas, à des causes techniques qu'il reste parfois encore à éclaircir s'ajoute un contexte économique sinon accidentogène en soi, du moins engendrant des modes d'organisation du travail qui peuvent l'être.

### Une question soulevée principalement par les acteurs syndicaux

Autre point qui attire notre attention, dans les deux cas, cette question d'une causalité possible entre l'accident et les processus d'externalisation ne semble soulevée quasiment que par les organisations syndicales de salariés. Nous disposons, pour le montrer, de matériaux de nature sensiblement différente. En effet, le cas lyonnais n'a fait l'objet que d'un traitement local tandis que les suites d'AZF se sont prolongées sur la scène politique et médiatique nationale. Toutefois on retrouve dans les deux cas des similitudes intéressantes.

À Édouard Herriot, c'est à travers la presse de l'époque que nous avons pu retrouver les points de vue de responsables locaux de la CGT et de la CFDT, les seuls parmi ceux recueillis à évoquer :

« la « [déstructuration des] équipes d'entretien et de maintenance qui maîtrisaient leur propre métier dans les conditions et les risques spécifiques de cette industrie », la « méconnaissance des risques inhérents et spécifiques à chaque installation » et « les difficultés rencontrées dans la coordination des différentes équipes »<sup>150</sup> »

Et encore ces militants s'étaient-ils exprimés le jour même et le lendemain de l'accident, donnant un point de vue structurel sur un événement dont ils ne maîtrisaient pas à ce moment

<sup>147</sup>Nous empruntons ces définitions à Charles FITERMAN dans le rapport qu'il a établi suite à la catastrophe d'AZF pour le Conseil économique et social cf. [Fiterman 2003, p. 104].

<sup>148</sup>cf. *supra* § 2.1.1.

<sup>149</sup>Pour mémoire, Charbonnages de France, Orkem, Elf-Aquitaine et Total, la fusion entre Elf et Total en 1999 ayant été particulièrement violente.

<sup>150</sup>cf. « CGT et CFDT pour la création d'une commission d'enquête ». *Le Progrès*, 4.06.1987, déjà cité cf. *supra*.

tous les tenants et aboutissants<sup>151</sup>. Par la suite, nous n'avons plus trouvé trace d'évocations de cette problématique.

Concernant le cas d'AZF, étant donné la dimension nationale prise par l'accident, les archives sont plus riches. En particulier, les retranscriptions des auditions effectuées dans le cadre de l'enquête parlementaire qui a suivi l'explosion toulousaine permettent de constater que les principaux acteurs évoquant cette question de la sous-traitance devant les députés sont les responsables nationaux des organisations syndicales de salariés auditionnées. Et encore le font-elles dans un concert un peu discordant. Les représentants de la CGT et de Force Ouvrière ont tenu à cette occasion un discours relativement proche :

“ Jean MOULIN, pour la CGT, parle de « niveau d'effectifs organiques » à ne pas franchir et considère que « la précarité a pris une telle place dans les entreprises qu'il faut fixer des limites qui ne portent pas atteinte à la sécurité ». Il souhaite « une réduction et un encadrement drastique de la sous-traitance » sans parler pour autant de l'interdire et, par contre, d'une « interdiction de la précarité ainsi que certaines polyvalences » pour pouvoir garantir une sécurité fiable. Il estime que la sous-traitance de certaines fonctions, comme la maintenance ou les services de sécurité, « peut être un facteur de risques ». Il dénonce les « mises en concurrence [des sous-traitants] qui favorisent le moins disant social » et conduisent à « un accroissement des risques dans l'ensemble des activités ». À propos des formations en général, et de celles à la sécurité en particulier, il estime que leur répartition n'est pas équitable au sein de l'entreprise, que « les intérimaires et les sous-traitants en bénéficient encore moins », et que « l'on peut s'inquiéter de la formation que [les intérimaires] ont reçue ».

“ Michel DECAYEUX, pour Force Ouvrière, propose une forme de noyau dur de la production sans externalisation dans les entreprises à risques : « La maintenance en amont des productions voire certains services en aval de la production doit être sous contrôle intégral de l'entreprise et ne pas être sous-traitée », faisant le constat que « les personnels des entreprises sous-traitantes ne sont pas suffisamment formés ». Il évoque une « exceptionnalité » de la situation des industries à risques, qui devrait justifier que l'on réglemente ici des choses en matière d'externalisation qui ne le seraient pas forcément dans d'autres secteurs industriels<sup>152</sup>.

La CGT et Force Ouvrière se présentent globalement comme défavorables à l'externalisation dans les sites classés Seveso, et revendiquent pour ceux-ci l'existence d'activités, qualifiées d'organiques, devant être interdites à la sous-traitance. La CFDT et la CGC, lors de cette même audition, ont tenu des propos plus nuancés, prônant un encadrement plus ferme de la sous-traitance plutôt que son interdiction :

“ Jacques KHELIF, pour la CFDT, ne souhaite pas une « interdiction de la sous-traitance ou du recours à des intérimaires dans la totalité des industries à risques », mais souhaite que leur formation soit coordonnée avec celle des salariés stables de l'entreprise. Il n'écarte toutefois pas « une interdiction de l'intérim », « dans un certain nombre de situations dans les industries à risques ». Dominique OLIVIER, pour la même centrale, souhaiterait que les représentants des salariés puissent « étudier les plans de prévention qui sont imposés aux sous-traitants travaillant dans l'entreprise utilisatrice ».

“ Sans remettre en cause l'externalisation, Jean Claude JEZEQUEL, pour la CGC, demande que les prestataires extérieurs soient « avertis des risques et [soient] au même niveau d'information et de formation que les salariés de l'entreprise titulaires de fonctions analogues », qu'entreprises sous-traitantes et sociétés d'intérim soient « associées à l'action de prévention », au point de devenir des « entreprises co-traitantes plutôt que sous-traitantes ». Il ajoute que les guides d'information et les consignes doivent aussi être compris par des salariés étrangers<sup>153</sup>.

<sup>151</sup> Notons encore que, par leurs faibles effectifs et leur éparpillement, les dépôts ne facilitent pas une pratique militante syndicale. Pour preuve l'impossibilité qu'ont eu deux des auteurs du présent rapport à obtenir la venue de militants de CHSCT de l'un des trois dépôts actuels du port, à l'occasion d'une étude de cas sur le Comité local d'information et de concertation poursuivie dans le cadre d'activités pédagogiques.

<sup>152</sup> cf. Audition de MM. PERRAUD et MOULIN, CGT, MM. VELLA et JEZEQUEL, CGC, MM. DECAYEUX et PANTALONI, CGT-FO, MM. OLIVIER, KHELIF et GERENT, CFDT, M. GRANDJEAN, CFTC - Commission d'enquête parlementaire - rapporteur : J.Y. LE DÉAULT - président : F. LOOS - 21 novembre 2001. Extraits puisés de la p. 129 à la p. 151.

<sup>153</sup> *Ibid.* Extraits puisés p. 131 à 132 et p. 140 à 142.

Est-ce précisément parce que les points de vue syndicaux n'étaient pas unis sur ce point qu'ils n'ont au final quasiment pas été entendus ? C'est une hypothèse, valant en tout cas pour AZF, qu'on ne peut écarter, d'autant qu'elle se brouille un peu plus encore à Toulouse avec des visions encore différentes entre organisations syndicales locales et nationales.

Toujours est-il qu'il semble que le seul discours entendu soit celui d'une nécessité économique de l'externalisation, au point d'évacuer progressivement les questions sécuritaires qu'il soulève.

### Un « travail » d'évacuation de la question

En effet, là encore, les documents étudiés sont à nouveau de nature différente. Mais on est frappé de constater combien les rédacteurs de documents officiels servant, dans le cas lyonnais à établir les causes du sinistre, ou à produire de nouvelles règles communes dans le cas toulousain, aseptisent et anesthésient progressivement la question de l'organisation interne du travail dans ces entreprises.

Dans le cas du port, nous nous appuyons sur le rapport d'expertise produit pour le Tribunal de grande instance de Lyon, qui a été abondamment mobilisé lors des procès successifs. Dans son paragraphe 1.3 concernant la « conformité des travaux aux règlements et arrêtés visant la sécurité », les experts notent en conclusion :

« [...] Nous avons constaté également des déficiences dans la formation et les informations du personnel d'exploitation et d'entretien Shell, ainsi que parmi le personnel d'encadrement de Cogémi, ainsi encore que parmi le personnel des entreprises intervenantes. Les contradictions enregistrées au niveau des bons de feux, sur leur durée de validité, sur le nombre de prélèvements d'atmosphère gazeuse, sur les responsabilités attachées à chacun des intervenants, montrent que chacun connaissait grossièrement les risques encourus, mais personne n'avait compris les risques propres à la fabrication des additifs pour essence, supercarburant ou gazole. [...] »<sup>154</sup>

Si dans ce paragraphe, les salariés internes et externes semblent renvoyés dos-à-dos par les experts, par la suite, en particulier dans le compte-rendu de chaque témoignage recueilli<sup>155</sup>, on peut constater des niveaux sensiblement différents de connaissance du site, ainsi que de compréhension des consignes et de l'environnement dangereux, selon qu'il provient de salariés de Shell ou d'une entreprise extérieure. Pourtant, dans les conclusions tirées de « l'arbre des causes » de l'accident<sup>156</sup>, de même que dans l'avis final des experts quant aux origines de l'incendie<sup>157</sup>, à aucun moment n'est évoquée d'une manière ou d'une autre l'organisation générale du site et le recours à des entreprises sous-traitantes de travaux lourds dans un dépôt en pleine activité.

Dans le cas d'AZF, trois documents ont influé sur la production du premier projet d'une loi sur les risques par le ministre Vert de l'époque, Yves COCHET. On notera que, globalement dans les trois, la question de l'opportunité ou non d'externaliser autant d'emplois dans des entreprises classées est au final assez peu soulevée.

Dans le rapport « BARTHÉLÉMY » remis au ministre de tutelle quelques jours après l'accident, les membres de l'Inspection générale de l'environnement indiquaient :

« L'exploitation du bâtiment 221 222 était supervisée par le service d'expédition de Grande Paroisse et sous-traitée à des sociétés extérieures. Les manutentions dans le local étaient effectuées par du personnel d'une société sous-traitante [...] qui effectuait également la manutention des nitrates en sacs et sur palettes »<sup>158</sup>.

Mais c'est le seul passage de ce rapport où la question de la sous-traitance est évoquée. En particulier aucune préconisation n'est reprise à ce sujet dans les conclusions finales. Dans le rapport parlementaire déjà évoqué ci-dessus, par contre, la question est plus largement abordée, dans un paragraphe intitulé « La sous-traitance et la précarité aggravent les risques et

<sup>154</sup> ASDIS69, Rapport d'expertise, *op. cit.*, p. 47 ; n.s.

<sup>155</sup> Contenus dans le § 1.5 du document.

<sup>156</sup> ASDIS69, Rapport d'expertise, *op. cit.*, p. 124.

<sup>157</sup> *Ibid.* p. 125.

<sup>158</sup> cf. [Barthélémy et al. 2001, p. 6].

doivent être limitées ». La commission y considère les intérimaires et sous-traitants comme un « point de fragilité d'un site » ; par ailleurs, les reports de responsabilité des donneurs d'ordre vers les sous-traitants, la mise à l'écart des salariés et de leurs représentants dans les aspects sécuritaires des contrats de sous-traitance et enfin le manque de suivi médical des intérimaires et sous-traitants sont aussi pointés [Déaut et Loos 2002a, p. 81 à 85]. Enfin dans le rapport de Philippe ESSIG remis au Premier ministre Lionel JOSPIN à l'issue du Débat national sur les risques industriels, son auteur indiquait que le principe du recours à la sous-traitance et plus encore celui de l'utilisation de personnels intérimaires « a été fortement dénoncé » lors des tables rondes. Toutefois, son rapport rendait un arbitrage en faveur de l'externalisation qui représente à ses yeux « une nécessité pour la bonne gestion d'une entreprise moderne ». Il proposait au final une labellisation de la sous-traitance portant en particulier sur la formation et la qualification des personnels. En revanche, il opposait sous-traitance et intérim qui « lui pose problème ». Il considère en effet qu'il existait une contradiction entre la nécessité d'une qualification reconnue des employés et l'appel à des remplaçants occasionnels « dont on ne voit pas comment on pourrait assurer la compétence dans les délais voulus ». « À défaut d'interdire cette pratique », il en appelait donc à des référentiels « très clairs » [Essig 2002, pp. 23 à 24] .

Par la suite, les articles touchant à l'externalisation dans les sites classés Seveso seuil haut dans la loi Bachelot du 30 juillet 2003<sup>159</sup> sont restés relativement conformes à ceux déjà esquissés par le projet de loi proposé par Yves COCHET dès février 2002<sup>160</sup>, et ce malgré un changement de majorité à l'Assemblée nationale. Sans en remettre en cause le principe, ils encadrent un peu plus strictement l'intervention d'entreprises extérieures, officialisent la mise en place de diverses formations à l'usage de leurs personnels et étendent les droits de regard et d'action des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) aux entreprises et aux personnels extérieurs<sup>161</sup>. Il faut dire qu'entretemps, le MEDEF avait fait savoir par deux fois<sup>162</sup> son intention de ne réformer qu'à la marge le système de gestion des entreprises extérieures dans les sites classés Seveso seuil haut.

*Le rapport de Philippe Essig suggère une labellisation des entreprises de la sous-traitance.*

Pour conclure sur ce point, on pourrait se demander s'il ne s'agit pas d'une évacuation « organisée » du problème que l'externalisation pose à la sécurité, à la manière dont semble aussi « organisée » l'invisibilité des accidents du travail des sous-traitants.

Corinne GRUSENMEYER suggère en tout cas ce dernier point, lorsqu'elle constate que les frontières de l'entreprise sont devenues beaucoup plus poreuses, tandis que celles des statistiques ne rendent pas compte de cette porosité [Grusenmeyer 2009, pp. 112–113], *op. cit.* À vrai dire, cette invisibilité va jusqu'à la difficulté même à saisir le phénomène par la statistique, tant les chiffres sont entachés de nombreux biais<sup>163</sup>. De ce point de vue, par analogie avec la règle qui veut qu'une entreprise reste propriétaire de son déchet aussi longtemps qu'elle n'a pas procédé à son élimination, la proposition que la responsabilité du risque soit laissée « à la charge de celui qui aura commandé les travaux et généré ce risque, jusqu'à son élimination [Lefèvre 2009, p. 204], *op. cit.* », semblerait bien utopique. À moins que la pression de nouveaux accidents ne fasse sortir les questions touchant à l'organisation du travail de ce que le patronat considère encore aujourd'hui comme relevant de ses seules prérogatives.

<sup>159</sup> Articles 7 à 16, présentés dans le Chapitre III « Mesures relatives à la sécurité du personnel » de la loi du 30 juillet 2003.

<sup>160</sup> Sénat – Projet de loi tendant à renforcer la maîtrise des risques technologiques, présenté, au nom de Lionel JOSPIN, par Yves COCHET – Annexe au PV de la séance du 19 février 2002.

<sup>161</sup> Sans revenir sur ce que nous présentions comme un bornage de notre travail, il n'aura pas échappé que cette question de la sous-traitance a été de nouveau abordée lors du procès en cours de la catastrophe d'AZF, portée par certaines parties civiles.

<sup>162</sup> cf. MEDEF, Commission d'enquête sur la sûreté des installations industrielles et des centres de recherche et sur la protection des personnes et de l'environnement en cas d'accident industriel majeur, Janvier 2002 ; MEDEF, Position du MEDEF sur le projet de loi sur la maîtrise des risques technologiques, Observations du MEDEF sur les aspects de droit social (art 6 et 7), 4 octobre 2002.

<sup>163</sup> Stéphane BEAUD et Marie CARTIER, par exemple, indiquent que : « La suraccidentabilité [des salariés en contrat temporaire, des intérimaires et des salariés des entreprises sous-traitantes] est d'autant mieux établie que sont en même temps mis en évidence les processus qui entretiennent une invisibilité (une non-déclaration à la Sécurité sociale ou une non-reconnaissance et indemnisation) des accidents du travail dans le cas des emplois les plus précaires : les salariés en CDD ou en intérim, soit qu'ils ne connaissent pas leurs droits en matière d'accidents du travail, soit que leurs employeurs fassent pression sur eux, ont tendance à ne pas déclarer leurs accidents du travail » cf. [Beaud et Cartier 2006, p. 571] . On pourra lire aussi utilement sur ce même thème cf. [Daubas-Letourneau et Thébaud-Mony 2001, pp. 25–42].

### 2.3.2 La catastrophe, un bon « produit » médiatique

lien entre  
catastrophes et  
médias

Un autre aspect transversal, à ce stade de la recherche, attire notre attention. Dans les deux cas étudiés, nous avons fait le constat que travailler sur ces deux catastrophes et sur leurs suites se trouve en partie facilité par l'existence d'une quantité abondante, parfois même pléthorique, d'articles de presse renseignant sur des aspects assez différents de l'événement. Pour le dire autrement, il semble qu'il y ait comme un lien intrinsèque qui vienne désormais unir *catastrophes* et *médias*. Et que, une fois l'accident passé, ce lien particulier établi avec le monde journalistique à ce moment précis transforme ensuite durablement le regard porté sur l'espace industriel considéré. C'est en tout cas ce que nous avons observé sur les deux cas étudiés ici.

Aussi pour approfondir davantage la nature exacte de cette entrave, il semble qu'il faille en préalable comprendre comment le monde journalistique fonctionne, et quelles en sont les conséquences pour la nature de ses productions.

#### Le champ journalistique soumis à la concurrence et au marché

De notre point de vue, les recherches en sociologie critique des médias éclairent considérablement les mécanismes en jeu. En premier lieu, pour comprendre le discours médiatique et l'endroit où il s'exerce, il semble nécessaire d'en expliciter les conditions de production<sup>164</sup>.

sensationalisme  
presse intellectuelle

La fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècles, qui correspondent aux prémices de la profession journalistique, ont vu l'émergence de deux pôles autour desquels elle s'est progressivement structurée, que l'on pourrait qualifier l'un de « sensationnaliste » ou de commercial et l'autre d'« intellectuel ». Et l'histoire du journalisme depuis peut se retracer à travers trois principales étapes, ayant à chaque fois opposé ces deux pôles. « Les journaux de réflexion sont apparus à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en réaction contre les journaux à grand tirage, à grand public, à sensation, qui ont toujours suscité la peur ou le dégoût chez les gens cultivés [Bourdieu 1996, p. 49] ». Cependant, progressivement au début du XX<sup>e</sup> siècle et surtout dans l'entre-deux-guerres, la production journalistique bascule presque toute vers le sensationnalisme. Après guerre, et à la suite d'une épuration somme toute assez significative des excès du pôle commercial, arrive une nouvelle génération de journalistes venant renforcer la presse dite « intellectuelle ». Elle se trouve confortée par la promulgation des ordonnances de 1944, luttant contre la concentration des titres et aidant financièrement le secteur de la presse et de sa distribution. Cette période est aussi marquée par l'émergence progressive de la télévision, qui va petit-à-petit s'imposer comme un média de référence et une concurrence nouvelle, en particulier avec cette presse écrite rattachée au pôle intellectuel. « Dans les années 1950, la télévision était à peine présente dans le champ journalistique. Lorsqu'on parlait de journalisme, on pensait à peine à la télévision. [...] Avec les années, la relation s'est complètement renversée et la télévision tend à devenir dominante économiquement et symboliquement dans le champ journalistique.<sup>165</sup> ». Une troisième étape, contemporaine celle-ci, débute au milieu des années 1980 avec la création de nouvelles chaînes de télévision privées, puis la dérégulation du marché et la possibilité pour les grands groupes industriels de créer à nouveau des concentrations industrielles médiatiques. « Le big-bang qu'a représenté la privatisation progressive des nouveaux médias et l'extension de l'offre en termes de chaînes de radio et de télévision dans les années 1980 a produit les mêmes effets que la libéralisation du marché de la presse entre les années 1870 et 1880 : une nouvelle hiérarchisation sociale des publics et des pratiques de consommation, des luttes exacerbées pour la conquête des catégories les plus intéressantes en termes de pouvoir d'achat dans la logique publicitaire dominante, des tentatives de contre-feu de groupes dissidents et de médias alternatifs pour échapper à ces logiques dominantes, la renaissance d'un débat chez les intellectuels autour de ces questions marquées par les mêmes phases d'illusion et de désillusion [Charle 2007, p. 34] ».

chaînes de télévision  
privées

Aujourd'hui, l'ensemble des médias privés est détenu par un très petit nombre de groupes industriels. Cette transformation capitaliste a eu des conséquences principalement sur les pratiques journalistiques. L'introduction massive de la concurrence entre titres, la sanction de l'audimat amène les équipes de marketing des journaux à peser de plus en plus sur les formats de la fabrication, et sur la production elle-même. Et si les deux pôles historiques évo-

<sup>164</sup>Nous souhaitons ici remercier tout particulièrement Gilles BALBASTRE, pour l'intervention éclairante qu'il effectue depuis plusieurs années dans le cours « Risques, catastrophe, environnement » de la voie d'approfondissement Aménagement et politiques urbaines de l'ENTPE, et dont les lignes qui suivent sont en partie inspirées.

<sup>165</sup>*Ibid.*, p. 47.

qués plus haut existent encore, ils sont de fait de moins en moins marqués<sup>166</sup>. L'alignement du service public télévisuel sur la productivité de son secteur voisin a tiré progressivement l'ensemble du champ journalistique vers la seule dimension commerciale. « Il y a aujourd'hui une « mentalité audimat » dans les salles de rédaction, dans les maisons d'édition, etc. Partout, on pense en termes de succès commercial. [Bourdieu 1996, p. 28], *op. cit.* ». Il découle effectivement de ces contraintes de production, liées à l'extrême concurrence entre les supports, une certaine transformation des métiers qui vient se nicher dans l'*habitus* du journalisme et se traduire jusque dans ses compétences professionnelles. « Sans doute beaucoup de journalistes conservent-ils encore inscrites dans leur *habitus* personnel par d'autres phases de socialisation (par exemple inculcation familiale ou scolaire de principes moraux), des dispositions au plaisir et à la fierté du travail soigneux, accompli en conscience et en y mettant le temps nécessaire [Accardo 1995, p. 36] ». Mais de plus en plus, l'exigence du métier consiste à savoir travailler vite, aux dépens souvent d'un travail d'enquête approfondi, dans moins d'espace et de temps pour les sujets<sup>167</sup>, quitte à simplifier à outrance des phénomènes et positionnements complexes, et en cherchant toujours plus de sensationnel dans les thèmes traités. En effet, la concurrence pousse les journalistes à la recherche du *scoop*, de l'information que les autres n'auront pas. Et inversement, craignant de ne pas couvrir une information que les autres ont, les journalistes lisent énormément les autres journaux, et y reprennent des informations<sup>168</sup>. On retrouve d'ailleurs tous ces préceptes traduits en consignes d'apprentissage du métier jusque dans ses écoles les plus prestigieuses<sup>169</sup>.

Les « faits divers », catégorie dans laquelle entrent les catastrophes, les incendies et autres inondations, ont constitué le socle du journalisme sensationnaliste depuis qu'il existe. Les transformations récentes du monde médiatique en font un véritable « produit d'appel » qui tend à se généraliser dans tous ses supports. Ainsi, comme le remarque Gilles BALBASTRE,

“ si le fait divers d'Outreau est devenu exemplaire, ce n'est pas seulement à cause d'un « Tchernobyl judiciaire » comme *Le Parisien* l'a prétendu, mais aussi par ce que cette affaire révèle du champ journalistique et des pratiques professionnelles qui en découlent. C'est-à-dire en particulier des conditions de production de l'information soumises aux lois libérales de l'économie : productivité à flux tendu, concurrence exacerbée, marketing de la « révélation » croustillante<sup>170</sup>. ”

### Les catastrophes, « au bonheur » des sociétés de presse

De fait, la catastrophe constitue un événement que l'on pourrait penser totalement calibré pour le fonctionnement actuel des médias : « [Les journalistes] s'intéressent à l'extraordinaire, à ce qui rompt avec l'ordinaire, à ce qui n'est pas quotidien – les quotidiens doivent offrir quotidiennement de l'extra-quotidien, ce n'est pas facile [...] D'où la place qu'ils accordent à l'extraordinaire ordinaire, c'est-à-dire prévu par les attentes ordinaires, incendies, inondations, assassinats, faits divers [Bourdieu 1996, p. 19], *op. cit.* ».

Par les images qu'elle offre, la catastrophe répond à l'impératif d'être spectaculaire, et son caractère inattendu correspond à la façon dont les médias travaillent : dans l'urgence et à la recherche du *scoop*.

Un travail d'enquête réalisé auprès de journalistes ayant « couvert » la catastrophe d'AZF pour trois journaux, l'un local *La Dépêche du Midi*, les deux autres nationaux, *Le Monde* et *Libération*, montre plusieurs éléments qui alimentent notre propos<sup>171</sup>.

<sup>166</sup>De ce point de vue, le travail effectué par Gilles BALBASTRE de recensement des unes du journal *Le Monde*, traditionnellement associé au « pôle intellectuel », entre les années 1970 et 2000 est édifiant. Dans les années 1970, les « unes » présentaient de nombreuses informations, tournées plutôt vers des informations économiques, sociales et de politique extérieure, avec des titres comportant des phrases. Dans les années 1980, on voit apparaître des faits de société. Et progressivement, un titre est mis en avant et il est de moins en moins rare qu'il s'agisse d'un sujet tourné vers le « people » et la starisation de la vie publique et privée.

<sup>167</sup>Un papier considéré comme « long » dans la presse écrite représente aujourd'hui deux feuillets, soit environ 3 000 signes. Les interviews reproduites dans les journaux télévisés sont calibrées entre huit et neuf secondes.

<sup>168</sup>Pierre Bourdieu parle ainsi de *circulation circulaire de l'information*. Il tient même ce propos railleur : « personne ne lit autant les journaux que les journalistes ». cf. [Bourdieu 1996, p. 24], *op. cit.*

<sup>169</sup>cf. sur le sujet l'ouvrage édifiant de François RUFFIN, [Ruffin 2003].

<sup>170</sup>cf. [Balbastre 2004, p. 14].

<sup>171</sup>Il s'agit du travail de Master recherche de l'une des auteurs du présent document, Marion CAUHOPE, dont nous reproduisons abondamment dans ce paragraphe des extraits de son chapitre intitulé : « Pour le bonheur du journalisme, une usine explose ! » cf. [Cauhopé 2005, pp. 25-51].



Tout d'abord, on y voit une production importante quantitativement, y compris pour la presse nationale étudiée. Le lendemain et les jours qui suivent, les journaux accordent une large place à l'événement. *La Dépêche du Midi* édita, le soir même de l'explosion, un numéro spécial, distribué gratuitement. Ce numéro de seize pages était fortement illustré, car il se trouve que, par hasard, un photographe du journal se trouvait sur la rocade routière au niveau de l'usine AZF au moment de l'explosion. Il a pu faire des photos « au cœur du drame » dès la première minute, clichés abondamment publiés dans l'édition spéciale. De même, un numéro spécial de *Tout Toulouse*<sup>172</sup> paraît le lendemain matin. Le lendemain aussi, *Libération* consacre la une et quatre pages à l'explosion. Dans *Le Monde* du 22 septembre (sorti le 21 au soir) les lecteurs trouvaient déjà un encart en une sur l'explosion et un long article en fin de journal (page 40). Le 23, *Le Monde* y consacrait la une, l'éditorial et trois pages. Dans les jours qui suivirent, les journaux réservèrent chaque jour plusieurs pages à l'explosion, puis « réduisirent progressivement la voilure » – pour employer une expression du monde journalistique, comme le montre le schéma ci-dessous<sup>173</sup> (cf. figure 2.6) :

Les journaux accordent une large place à l'événement et l'illustrent fortement

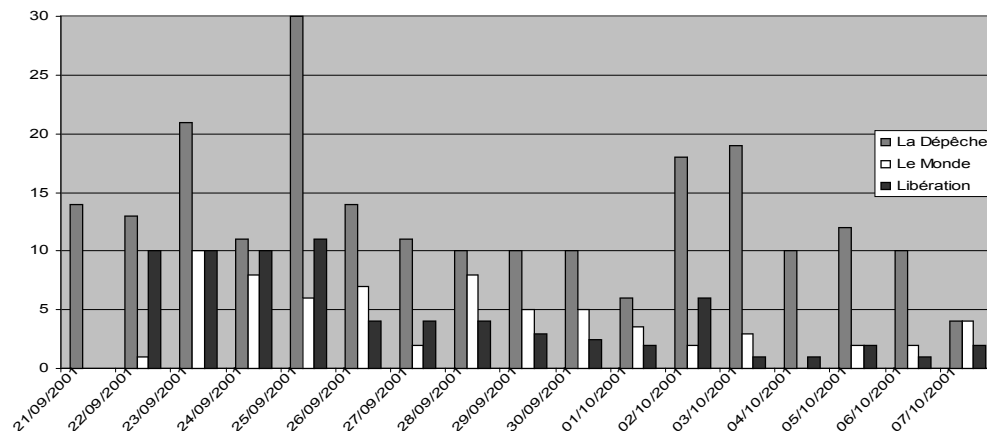


FIGURE 2.6 – Évolution du nombre d'articles publiés au cours du premier mois suivant l'explosion de l'usine AZF

Mais cette enquête nous permet aussi de comprendre la façon dont les journalistes ont travaillé. Plus précisément, à les écouter, l'explosion d'AZF semble avoir été pour eux l'occasion de pratiquer leur métier dans des conditions qu'ils estiment idéales. Paradoxalement, ils semblent avoir pris plaisir à travailler sur cet événement, et regrettent même de ne pas avoir uniquement que ce genre de nouvelles à couvrir. Ceci se perçoit surtout dans les entretiens avec les journalistes de *Libération* et de la *Dépêche du Midi*. Le journaliste de *Libération* affirme à diverses reprises à quel point il s'est « amusé »<sup>174</sup>, et ce point de vue est sensiblement partagé par l'ensemble des journalistes rencontrés. De fait, il semble que l'explosion d'AZF se soit imposée à eux comme un fait médiatique idéal.

Un premier argument que l'on retrouve maintes fois dans leurs propos est l'idée que l'information à rapporter s'imposait d'elle-même, était comme évidente : il leur fallait décrire ce qu'ils avaient sous les yeux. Tout autant qu'il était évident qu'il fallait informer les gens de cette explosion. Ensuite, tous disent qu'ils ont pu travailler de façon totalement autonome, dégagés de toute consigne, les chefs de rédaction les laissant libres d'enquêter sur ce qu'ils voulaient, leur seule demande étant de pouvoir publier le plus grand nombre possible de papiers sur l'explosion. Voici les propos de l'un d'eux :

“ Ils me demandaient tout ce que j'étais capable de produire. J'étais mon rédacteur en chef à moi tout seul. [...] Et là, on ne me demandait pas de montrer mes papiers d'identité, mon truc, mon

<sup>172</sup> *Tout Toulouse* était l'hebdomadaire local du *Monde*. Il paraissait le mercredi.

<sup>173</sup> Évolution du nombre d'articles publiés au cours du premier mois suivant l'explosion de l'usine AZF.

<sup>174</sup> Dans l'entretien réalisé, les expressions du type « ce qui était amusant » ou « je suis amusé » sont récurrentes. On compte sept occurrences de 'amusant', quatre occurrences de 'amusé', auxquelles s'ajoutent quelques autres expressions : « je me suis fendu », « je me suis régalé », « assez rigolo », « je me suis marré comme une baleine » et « c'est formidable ».

*machin, ou d'avoir l'identité de mes informateurs, non ! Comment dire, on fait confiance au type qui est au front.*

Il précise même :

*« C'est vrai que ça devrait être tout le temps comme ça. »*

la couverture d'un fait divers catastrophique apparaissant comme la norme journalistique par excellence.

En quelque sorte, l'événement catastrophique permet aux journalistes, et singulièrement à ceux de la presse quotidienne régionale les plus dominés dans la profession, d'accéder au rang de « grand reporter », figure de proue du métier. L'un des photographes rencontré de *La Dépêche* a même été récompensé par le Visa international de la presse quotidienne internationale du festival de photojournalisme de Perpignan, selon lui « *la deuxième plus grande récompense mondiale après le World-Press* ». Il y avait présenté une série de cinq clichés pris sur la rocade dans le premier quart d'heure qui a suivi l'explosion. C'est donc le *scoop* qui a été récompensé, et la catastrophe d'AZF constituait un fait journalistique idéal, correspondant exactement à ce que les journalistes « se doivent » de médiatiser. D'une certaine manière, ce photographe de presse régional, en concurrençant jusqu'aux chaînes de télévision nationales par son travail, a renversé quelque temps à son avantage sa position de dominé dans son champ professionnel.

AZF, de ce point de vue, constitue probablement un cas d'école, car il s'agissait d'un événement qui, par son ampleur, a dépassé la scène locale. On notera d'ailleurs que la couverture médiatique n'a fait que renforcer son statut d'événement national. L'étude du traitement médiatique de la catastrophe du port Édouard Herriot apporterait probablement des résultats similaires. Les journalistes constituent désormais l'un des éléments des dispositifs organisationnels de crise, avec lesquels il faut compter.

*« On était organisé déjà à l'époque, pour pas trop céder à la pression des médias. Parce qu'on est quand même une grosse structure. Là où on la ressent le plus, c'est sur les décideurs, c'est-à-dire le politique, et aussi l'autorité préfectorale. Ils ont une demande, et à l'époque par rapport à maintenant, on savait moins bien gérer l'information qu'attend le journaliste. En ce sens où on doit dire ce qu'il se passe, sans être aggravant, et sans être minorant. Et eux sont dans la recherche de l'exceptionnel. Donc les termes employés, ça s'apprend. Aujourd'hui on est formé. Je ne dis pas qu'on le fait bien. Je dis qu'aujourd'hui, c'est intégré dans les cursus de formation. Quand vous faites des mises en situation des PC, il y a toujours quelqu'un qui joue le rôle de journaliste, et qui nous met sous pression dans une situation proche de la réalité. Et après on dit : « voilà, ça c'est-à-dire, ça ce n'est pas à dire, etc. ». Donc cet aspect là est intégré. Et quand on reçoit la presse, on le gère. »*

*[Colonel des sapeurs-pompiers, chef de colonne du PC avancé en 1987 lors de l'incendie du port Édouard Herriot – SDIS du Rhône]*

Le flot d'articles publiés après l'une et l'autre des catastrophes a participé à la construction des représentations sociales dominantes de chacun des événements : par les sujets qu'ils ont couverts et les interprétations qu'ils en ont données à lire, les médias « fabriquent collectivement une représentation sociale, qui, même lorsqu'elle est assez éloignée de la réalité, perdure malgré les démentis ou les rectifications postérieurs [Champagne 1993, p. 95] »<sup>175</sup>. Conséquemment, la médiatisation de ces catastrophes a participé à cristalliser ces événements dans la mémoire collective, et à leur avènement en tant que catastrophe industrielle majeure<sup>176</sup>.

<sup>175</sup> À ce propos et pour rejoindre le point traité au paragraphe précédent, un travail de recherche serait certainement intéressant à mener sur la façon dont la presse a traité de l'histoire de M. J., victime en premier lieu de l'accident et quelques jours plus tard d'un lynchage médiatique en règle.

<sup>176</sup> Pour une étude plus approfondie de la médiatisation de la catastrophe d'AZF, outre Marion CAUHOPÉ, 2004, *op.cit.*, cf.[Duez 2004].

## Un capital à faire fructifier

Cette connaissance tout azimut qu'acquiert les journalistes des faits et de la situation industrielle, lors d'une catastrophe du type de celle d'AZF ou du port Édouard Herriot, va en outre constituer ensuite en quelque sorte un capital, d'autant plus facile à actualiser si l'événement a été longuement traité sur le coup. Pour le rentabiliser, les médias – locaux en particulier – vont régulièrement l'utiliser à l'occasion du moindre événement concernant le site sinistré.

le marronnier

L'une des conséquences visibles de ce processus est ce que les journalistes appellent « le marronnier<sup>177</sup> », déclinable par exemple au moment des dates anniversaires. Une autre variante de ce procédé journalistique est sa déclinaison à l'occasion d'une nouvelle catastrophe. Incidemment, les différents sites sinistrés se trouvent mis en écho les uns avec les autres à l'occasion de nouveaux accidents, et tout nouveau sinistre industriel ranime *de facto* la stigmatisation des sites déjà sinistrés. L'expérience de la catastrophe a, par exemple, incité à comparer le cas toulousain à celui d'autres villes françaises. De nombreuses municipalités se sont interrogées sur les risques inhérents à leurs propres sites industriels, et sur les conséquences qu'aurait, pour leur commune, une catastrophe similaire à celle de Toulouse. Les médias ont eux-aussi fortement contribué à l'exercice, en proposant divers reportages sur la gestion de l'interface ville-usine dans plusieurs grandes villes françaises.

À titre d'exemple, on peut lire dans *le Monde* du 28 septembre 2001<sup>178</sup> :

### Extrait du journal *Le Monde* du 28 septembre 2001

*Bien des villes comptent sur leur territoire des établissements considérés dangereux. On en recense 1250, dont un tiers « posent un problème de proximité avec des habitations », selon Philippe VESSERON, directeur de la prévention des pollutions et des risques au ministère de l'environnement. Les maires le savent, depuis longtemps, mais Toulouse les a ramenés aux inquiétudes de leurs populations et ils ont été quelques-uns à faire savoir leurs désirs de voir certains établissements dangereux s'installer hors de leur ville. Lundi 24 septembre, Alain JUPPÉ (RPR) a fait voter par son conseil municipal un vœu pour transférer l'usine d'engrais Soferti, installée sur la rive droite de la Garonne, au cœur de l'agglomération. [...] Lundi, encore, dans un entretien à La Provence, le maire de Marseille, Jean-Claude GAUDIN (Démodémocratie libérale) déclare que l'usine d'Atofina (350 salariés et 300 emplois de sous-traitance) « n'a plus sa place » dans le quartier de Saint-Menet. Mardi, face aux réactions assez vives des syndicats, il réduit ses prétentions et annonce une rencontre avec les directeurs des deux sites Seveso « pour étudier à plus long terme la possibilité de délocaliser ces établissements, afin de dissiper définitivement tout sentiment d'insécurité de la part de la population marseillaise ». Mardi encore, le maire de Lyon, Gérard COLLOMB (PS), annonce qu'une étude va être menée pour déterminer les sites du couloir de la chimie susceptibles d'être déplacés : « on ne peut pas tout enlever, ce serait totalement utopique », précise-t-il. Ce couloir rassemble une vingtaine d'établissements sensibles, dont treize sont classés Seveso « risques hauts » (Le Monde du 26 septembre). Mais M. COLLOMB admet l'existence d'un « vrai problème » : si les usines sont déplacées, il faudra gérer les camions transportant les matières dangereuses.*

Autre exemple, du 22 au 26 octobre 2001, *La Dépêche du Midi* proposait « un tour de France » en cinq étapes des sites classés Seveso, au cours duquel sont présentés les exemples de Marseille, Rouen, Lacq (Haute-Pyrénées), Bordeaux et Lyon<sup>179</sup>. Les exemples sont nombreux d'une « mise en abîme » des catastrophes par ce procédé. Ainsi lors de l'incendie du port Édouard Herriot, *Le Progrès* rappelait dans un encart de son édition du jour les circonstances de l'explosion de Feyzin ; et dans son édition présentant la catastrophe d'AZF à Toulouse, le même journal rappelait les grands accidents industriels du couloir lyonnais de la chimie, c'est-à-dire l'explosion de la raffinerie de Feyzin et l'incendie du port Édouard Herriot.

Une autre conséquence visible de ce « capital catastrophe » à faire fructifier, est que les différents acteurs concernés par l'avenir du site sinistré vont aussi jouer de l'existence de ce fonds constitué, pour attirer régulièrement les journalistes et bénéficier d'une couverture médiatique facilement acquise leur permettant de présenter le positionnement qu'ils défendent. Si bien que pendant plusieurs années, non seulement le silence médiatique n'existe plus sur ces sites sinistrés, mais tous les bruits produits sont comme façonnés par celui de la catastrophe.

<sup>177</sup> « Sujet rebattu qui reparait régulièrement (comme la floraison des marronniers d'Inde, au printemps) », d'après *Le nouveau petit Robert*, édition 2009.

<sup>178</sup> cf. « Après Toulouse, le risque industriel entre dans le débat politique », *Le Monde*, 28.09.2001.

<sup>179</sup> cf. *La Dépêche du Midi*, « À Marseille aussi, on vit sur un volcan » du 22.10.2001, « Rouen : chape de plomb sur AZF » du 23.10.2001, « À Lacq, la pétrochimie est dans le pré » du 24.10.2001, « Bordeaux : le transport encore plus dangereux que les usines » du 25.10.2001, « Lyon : la chimie cerne la ville » du 26.10.2001.

## Après la catastrophe, l'avenir industriel des sites en question

Nous avons débuté ce travail en évoquant longuement le rôle des dynamiques territoriales comme un élément de compréhension de la place des espaces industriels. Or, lorsque ces derniers connaissent un sinistre, on peut s'interroger sur le fait de savoir en quoi l'accident intervient sur ces dynamiques. Et nous formulons l'hypothèse que, dans le contexte précis décrit antérieurement, il agit probablement comme un élément accélérant les processus de déqualification antérieurs.

processus de déqualification

C'est en tout cas ce que nous souhaitons montrer ici ; plus précisément, nous souhaitons montrer en quoi la catastrophe est saisie, voire le cas échéant instrumentalisée, et par quels acteurs, pour déqualifier davantage l'espace industriel sinistré.

Pour ce faire, nous nous appuyons en partie sur des éléments publiés dans la presse, abondante sur le thème pour les raisons explicitées plus haut. Par ailleurs, l'un et l'autre accident ont suscité la production de nombreuses études et travaux écrits, à la demande de l'une ou l'autre des parties impliquées. Enfin, nous étayerons notre propos sur les discours tenus *a posteriori* par des acteurs directement concernés, à un titre ou à un autre<sup>1</sup>. On notera que les personnes rencontrées tiennent parfois des propos déformés par des événements ultérieurs, ou par l'exacerbation de détails vécus aux dépens de souvenirs plus synthétiques. Mais la plupart des manques ont pu être comblés ou des déformations rectifiées, en travaillant sur des matériaux contemporains de l'époque ou de l'événement traité (presse, courriers administratifs archivés, études, etc.).

Enfin, les temporalités étudiées dans cette troisième partie sont nécessairement différentes, notre étude débutant quelques années à peine après l'accident d'AZF, tandis que l'incendie du port Édouard Herriot s'était produit près de vingt années avant. Mais on verra ici aussi qu'un terrain éclaire l'autre, et les deux alimentent l'idée d'effets convergents, inscrits dans des temporalités qui varient en fonction de l'intensité du traumatisme et de la capacité des acteurs industriels à revisiter ou non dans les temps impartis leur projet industriel, nécessairement mis à mal par la catastrophe.

### 3.1 Le port pétrolier Édouard Herriot : retour sur un long conflit d'usage des sols

Nous l'évoquons, plus de vingt années séparent l'incendie du port Édouard Herriot de la présente enquête. Or, ce retour sur une longue temporalité permet de mettre au jour un long conflit autour de l'usage proprement industriel de ses sols, et de montrer la prégnance de l'accident dans les décisions prises au fil du temps. Notre propos sera scandé par le passage du calendrier politique local, marqué par trois alternances successives en trois mandats municipaux, ayant chacun apporté des réponses différentes, mais au final en grande partie convergentes.

<sup>1</sup> De ce point de vue, le site lyonnais est logiquement moins directement renseigné, compte-tenu du temps écoulé entre le moment de l'accident et le temps de l'enquête : beaucoup d'acteurs directement concernés ne sont plus en poste, et plus retrouvables ou plus intéressés pour revenir sur ce passé.

### 3.1.1 Après l'accident, l'activité reprend

Après l'extinction de l'incendie du dépôt Shell, le 3 juin 1987 dans l'après-midi, « à 19h45, le PPI est levé et l'exploitant reprend la direction des secours dans le cadre du Plan d'organisation interne (POI). »<sup>2</sup>. Cela signifie que, hormis le dépôt sinistré, les stockages pétroliers voisins reprennent leur activité de façon ordinaire dès le 4 juin 1987, surlendemain du sinistre.

On notera même que les préoccupations économiques qui avaient valu à Shell d'envisager des travaux dans son dépôt continuent de travailler ses proches concurrents du port pétrolier lyonnais. Ainsi, par exemple, la société BP, située à l'extrémité nord des stockages portuaires, dépose une demande de modification de son dépôt dans le second semestre de l'année 1987. Le conseil municipal lyonnais est sollicité pour délivrer un avis, et l'on apprend plus précisément, par ce biais, que son projet est, lui aussi, « justifié par un accroissement de la demande en 1987, et à terme, [...] en carburant sans plomb (Eurograde) obligatoire en 1989<sup>3</sup> ». Toutefois il n'est pas question d'implanter un atelier d'additif, mais simplement de reclasser une cuve. En effet, l'industriel, qui dispose sur son site de onze réservoirs autorisés en classe B (stockage d'essence, les plus dangereux) et de huit en classe C2 (gazole et fuel domestique, moins dangereux), souhaite entreposer dans l'un de ces derniers de l'essence sans plomb. Or, pour pouvoir accéder à cette modification, il manque un mètre entre le réservoir en question et ses stockages voisins pour être en conformité avec la distance réglementaire, plus stricte pour les produits plus dangereux. L' élu qui présente le projet relève bien que :

“ Par la présente demande, la société BP France sollicite en fait une dérogation à l'article 5 de l'arrêté du 9.11.1972, qui fixe les distances réglementaires entre les réservoirs d'hydrocarbures selon la catégorie des produits qu'ils contiennent. Les risques majeurs d'explosion cités plus haut, et la récente catastrophe qui s'est produite au Port Édouard Herriot démontrent qu'il serait inopportun d'accorder des dérogations aux réglementations en vigueur, alors même que les dangers demeurent bien réels lorsque celles-ci sont respectées<sup>4</sup>. ”

Ainsi le Conseil municipal émet un avis défavorable à la demande présentée par la société BP. Par contre, en octobre 1987, la société Esso dépose un permis de construire pour son stockage, situé aussi dans le port, sur la presqu'île dite de l'Archevêque. Il s'agit plus modestement de bâtir un poste de chargement d'hydrocarbures dans le dépôt. Le permis est délivré le 10.12.1987, et les travaux achevés en février suivant<sup>5</sup>. De même en février 1989, les Entrepôts pétroliers de Lyon (EPL), dépendant du groupe Total, déposent aussi un permis de construire pour agrandir leur poste de chargement de camions-citernes. La demande est ainsi justifiée :

“ Cette extension répond à un besoin particulièrement urgent consécutif aux difficultés que nous rencontrons depuis plusieurs semaines dans notre logistique de distribution au niveau du camionnage. Ce projet ne modifie pas le stockage de l'ensemble du dépôt, il a seulement pour objet d'apporter une amélioration sensible des chargements de nos camions. Cela nous permettra non seulement de diminuer sensiblement les files d'attente des camions à charger, mais d'opérer une meilleure répartition des camions aux remplissages et surtout d'avoir une grande souplesse au niveau des horaires de rotation des véhicules et des livraisons en clientèle<sup>6</sup>. ”

Le permis est délivré « par le maire au nom de la commune » en date du 26.09.1989. On le voit, les permis délivrés le sont tous deux pour des aménagements mineurs concernant l'outil de distribution, alors que celui refusé touchait aux stockages eux-mêmes. On peut donc parler, à propos de cette municipalité achevant son mandat en mars 1989<sup>7</sup>, d'une situation de *statu quo* sur le port Édouard Herriot, malgré la catastrophe toute proche. L'un des élus les plus influents de l'équipe municipale suivante, déjà Conseiller de 1983 à 1989, explique ce positionnement ainsi :

“ Peut-être [est-ce] par le poids des habitudes, le fait que cette vallée de la chimie, la zone de la chimie était ancrée dans les gènes industriels de la communauté urbaine. C'est quand même une source de richesse, presque une source de fierté, globalement. Alors c'était à la fois horrible, épouvantable, ”

<sup>2</sup> Ministère du développement durable, DGPR/SRT/BARPI, *op. cit.*, p. 3.

<sup>3</sup> AML, délibération du conseil municipal [désormais DCM] du 26.10.1987.

<sup>4</sup> AML, *idem*; n.s.

<sup>5</sup> AML, 1629 W 104, Permis de construire n°512/1987, Port Édouard Herriot, 8 rue d'Arles, 21 octobre 1987.

<sup>6</sup> AML, 1631 W 021, Permis de construire n°114/1989, Groupement pétrolier de Lyon, Port Édouard Herriot, 1 rue de Bâle, 15 février 1989 — Courrier du GPL PEH adressé à la COURLY, service des PC, en date du 15.02.1989; n.s.

<sup>7</sup> Les EPL avaient bien fait leur demande de permis avant mars, même si c'est le nouveau maire qui l'a délivré.

*laid, polluant, etc. Mais Lyon est une ville industrielle, ça faisait partie des gênes quoi! [...] À l'époque, c'était le couloir de la chimie. Mais le couloir de la chimie, c'était ancré dans la culture. [...] On était vraiment imprégné d'une culture industrielle très forte à Lyon et le pétrole en faisait partie. Et prendre des risques, ça faisait partie de la vie quoi! De la vie économique. Peut-être je me trompe, mais vous me posez une question, je donne une interprétation qui est personnelle.*

*[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989-2001) — Ville de Lyon et Le Grand Lyon]*

L'arrivée d'une nouvelle équipe en mars 1989 a sensiblement transformé la donne.

### 3.1.2 L'élection de Michel Noir (1989-1995), « comme un coup de tonnerre » sur le port Édouard Herriot

Michel NOIR accéda à la tête de la municipalité de Lyon puis de la Communauté urbaine dans la foulée, dans un contexte politique local particulier : la droite lyonnaise s'était divisée au premier tour, présentant d'une part, une liste centriste conduite par le maire sortant Francisque COLLOMB, et d'autre part une liste gaulliste conduite par Michel NOIR, quadragénaire muni d'une expérience ministérielle qui lui avait donné une stature nationale. C'est ce dernier qui avait été placé en tête, et dont les listes recomposées avaient gagné, au second tour, dans les neuf mairies d'arrondissement de Lyon. Il avait ainsi obtenu une avance confortable pour prendre la présidence et composer l'exécutif du Conseil communautaire. Outre l'accès du RPR à la tête d'une ville traditionnellement centriste, un autre fait venait modifier le paysage politique lyonnais : les Verts avaient obtenu un score avoisinant les 10% sur la ville de Lyon, et des scores assez conséquents dans le reste de l'agglomération.

Michel NOIR eut les moyens politiques de constituer un exécutif très décisionnel tant à la Ville qu'à la Communauté urbaine. L'urbanisme, en particulier, a été transformé en une délégation transversale et surplombante, active sur de nombreux dossiers jusqu'alors cloisonnés. Par ailleurs, la nouvelle équipe a pris en compte à l'échelle communautaire la demande environnementale qui s'était exprimée, en intervenant fortement en particulier, d'une part sur la gestion des risques, mais surtout sur la production d'espaces publics et de parcs urbains abondant dans le sens d'une meilleure qualité de la vie en ville. Il se trouve que le port Édouard Herriot s'est trouvé concerné au premier chef sur l'un et l'autre volet de ces nouvelles politiques publiques.

Une des difficultés à rendre compte de l'histoire du port sous ce mandat électoral est le foisonnement d'événements, qui se recoupent et s'enchevêtrent. Nous avons fait le choix ici de les regrouper par thèmes, tout en respectant au plus près la chronologie des faits.

#### L'amorce d'un changement vis-à-vis du port fluvial industriel

Très rapidement après l'arrivée du nouvel exécutif, en 1989, s'est structurée à l'échelle de la Communauté urbaine une réflexion portant sur la gestion des risques, industriels en premier lieu puis naturels. Ce dessein a été mené en particulier par le Service incendie, qui était encore communautaire ; ainsi par exemple, deux pompiers préventionnistes, qui avaient tous deux été au feu dans l'incendie du port, sont partis travailler sur cette question des risques dans la nouvelle mission transversale, chargée d'établir puis d'appliquer une Charte d'écologie urbaine sur le territoire communautaire.

« [Pour Michel NOIR], ayant vécu le drame, c'était vraiment important de se prémunir contre ça. Et quand on avait creusé et qu'on avait vu qu'il y avait des boules [de gaz] et que les boules pouvaient arroser jusqu'à la Mulière et qu'on faisait le calcul du nombre de personnes touchées, ça l'avait affolé. Il disait : « J'ai déjà vécu un petit truc mais alors là, c'est plus, c'est monstrueux quoi! » [...] Moi je pense que c'était parce qu'il avait vécu [l'incendie]. Et puis il y avait un conflit sur le fait de devoir reconstruire ou pas le site de Shell qui avait brûlé. Donc c'était bien aussi l'occasion de dire : « Ah non, non ! Là, ce coup-ci, vous avez brûlé, vous ne revenez plus! ».

*[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 — Le Grand Lyon]*

De même assez rapidement, les élus et l'encadrement supérieur de la Communauté suivirent une formation à la gestion de crise, organisée spécifiquement par Patrick LAGADEC, qui intégrait une réorganisation de l'astreinte et d'autres leçons acquises à l'occasion de l'incendie du port. Mais, de façon surprenante alors qu'il n'y avait eu aucun signe de donné lors de la campagne électorale, le port devint l'un des points centraux de la réflexion sur l'avenir de Lyon.

“ [Le port Édouard Herriot] n'était pas un enjeu [dans la campagne électorale de Michel NOIR]. Ce n'était pas du tout un enjeu. L'enjeu est apparu assez vite, parce que Michel NOIR en a fait un axe de son projet pour l'agglomération.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 — Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984-1990) — Le Grand Lyon]

L'une des affaires de ce mandat fut, entre autres, le conflit qui opposa l'exécutif communautaire aux services de l'État et à la direction du port fluvial lyonnais.

**Une réflexion issue de « Lyon 2010 »** Lors du mandat précédent, les élus, accompagnés par l'Agence d'urbanisme de Lyon, avaient plus qu'amorcé une réflexion stratégique sur le développement économique et social de l'agglomération lyonnaise. En 1988 avait été publié un rapport stratégique intitulé « Lyon 2010 », préfigurant le futur Schéma directeur de Lyon, dans lequel le fleuve Rhône jouait un rôle important. Symboliquement, la carte accompagnant le document surimposait au plan de la ville-centre un arc le long du Rhône et une flèche le long de la principale avenue partant vers les plaines de l'est lyonnais.

La nouvelle équipe élue en mars 1989 s'inscrivit immédiatement dans cette réflexion :

“ La référence, pour moi c'était « Lyon 2010 ». J'ai vécu sur « Lyon 2010 ». C'est-à-dire l'arc et la flèche. [...] Lyon 2010, c'était étirer la ville. Et étirer la ville sur ses axes. Et alors, pour le coup, le port Édouard Herriot, l'aménagement du port, l'aménagement de Gerland, du parc de Gerland avec son extension éventuellement sur le port Édouard Herriot correspondait à ce critère. C'est-à-dire que c'était dans une politique d'aménagement général, aux deux extrémités du fleuve, pour étirer la ville de Lyon sur son axe. L'axe du Rhône, enfin l'axe des fleuves d'une manière générale, et l'axe médian avec le développement de la ligne D [du métro] et le fait que Lyon puisse, en terme qualitatif, franchir les voies ferrées [à l'Est].

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989-2001) — Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

Effectivement, au sud de « l'arc » se trouve le port fluvial lyonnais, vers lequel ont très vite convergé de nombreux enjeux — porte Sud de Lyon et aménagements fluviaux en particulier — qui en ont fait un point stratégique de développement. Le schéma directeur (SDAU) était en élaboration, le plan d'occupation des sols (POS) était en révision, et les élus, qui souhaitaient maîtriser cette réflexion autour des documents d'urbanisme, ont envoyé à la CNR un premier signal signifiant la fin du *statu quo* sur le développement du port lors de l'instruction d'un permis de construire concernant son territoire<sup>8</sup>.

On notera d'ailleurs que le premier permis bloqué ne concerne pas un pétrolier, mais un métallurgiste, la société Centre Acier Service (CAS), installée de longue date sur la presqu'île de l'Archevêque, le long de la façade fluviale. CAS déposa en mai 1989 une demande de permis pour étendre l'un de ses entrepôts et construire de nouveaux bureaux. Parmi les différents avis contenus dans la procédure d'instruction, qui s'étendit sur le début de l'été, celui du directeur de la Maison de l'aménagement de Gerland<sup>9</sup>, défavorable, était le plus explicite :

“ [...] De manière générale, toutes les études d'urbanisme en cours, Plan de référence sur le quartier de Gerland, Étude porte Sud de Lyon et Lyon 2010, font apparaître le secteur sud de Lyon, zone non plus limitée aux secteurs de Gerland et du Confluent, mais bien au-delà sur l'ensemble de l'espace de l'entrée sud de l'agglomération (Port Édouard Herriot, Oullins, Saint-Fons, La Mulatière), **comme un site majeur d'entrée de ville**. Dans le cadre de la mise en révision du POS par le conseil communautaire dans sa séance du 3.07.1989, une partie des terrains du port Édouard Herriot sera réaffectée et en particulier l'île de l'Archevêque, site le plus sensible, donc stratégique, qui permettrait le démarrage d'une valorisation d'entrée de ville (sans porter atteinte aux activités subsistant actuellement et provisoirement sur le reste du port) [...] <sup>10</sup>.

L'avis de synthèse, émis par la Communauté urbaine indique dans la rubrique *Dispositions d'urbanisme* que :

<sup>8</sup> La demande d'un permis de construire localisé sur le port doit être transmise, de la part de l'entreprise qui établit son dossier, par la CNR qui est le concessionnaire et à ce titre représentant du propriétaire des sols.

<sup>9</sup> Il s'agissait d'un outil de régie directe de la Communauté urbaine, implanté dans le quartier de Gerland et pensé à la fois comme un lieu où on centralisait les différentes actions en cours et comme un lieu d'information à la population. Gerland était à l'époque le seul quartier à avoir un dispositif aussi poussé. cf. *supra* § 1.1.3.

<sup>10</sup> AML, 1631 W 044, Permis de construire n°263/1987, Sté Centre Acier Service, Port Édouard Herriot, 4 rue d'Avignon, 2 mai 1989 — Courrier de la Maison de l'aménagement de Gerland, daté du 21.07.1989.

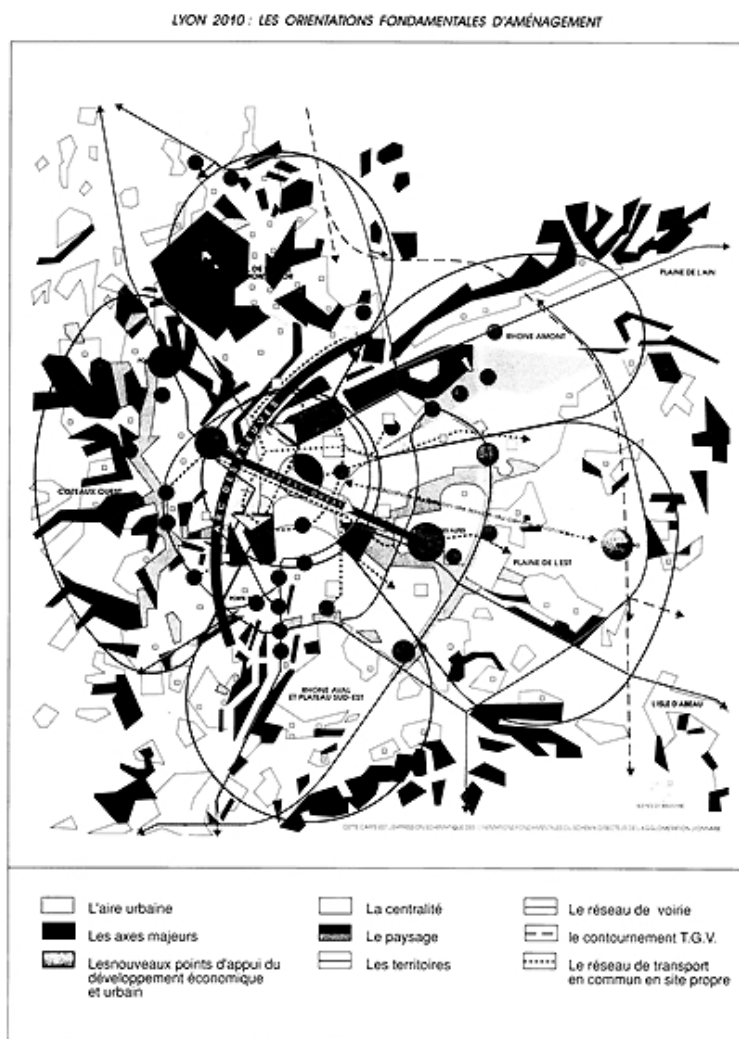


FIGURE 3.1 – Schéma accompagnant le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, voté en 1992.

#### Avis de synthèse

[...] Compte tenu de la révision de POS décidée par le Conseil de la COURLY lors de sa séance du 3.07.1989 et des études en cours, plan de référence de Gerland, étude générale sur la porte sud de Lyon et étude préalable de la Saulaie à Oullins, actuellement, ce dossier ne paraît pouvoir faire l'objet que d'un sursis à statuer conformément à l'article L111-7 du code de l'urbanisme<sup>11</sup>.

Le sursis était effectivement signifié par arrêté municipal à l'entreprise CAS fin juillet 1989, pour une durée de deux ans. Le directeur de celle-ci exprimait d'ailleurs son inquiétude quelques temps plus tard dans les colonnes du Progrès :

“ Fernand JACQUET, directeur de Centre Acier Service, installé également sur le port est lui « terriblement inquiet ». Il s'est vu refuser en juillet dernier un PC pour agrandir son entreprise de 5 000 m<sup>2</sup> de bâtiment et 300 m<sup>2</sup> de bureaux « en nous disant que nous avions un sursis de deux ans. Ça ne nous rassure pas du tout, explique M. JACQUET, nous sommes bloqués dans notre expansion et si nous devons partir, allez trouver maintenant 20 000 m<sup>2</sup> au bord de l'eau avec les commodités du port : nous nous posons beaucoup de questions ! »<sup>12</sup>.

Il semble que les élus et services communautaires souhaitent gagner du temps. Nous verrons plus loin que, lorsque le terme du sursis a été écoulé, le dossier « port Édouard Herriot », loin d'être clos, était au contraire devenu plus que brûlant.

<sup>11</sup> AML, 1631 W 044, op. cit., Note du Service aménagement urbain de la Communauté urbaine de Lyon, datée du 30.08.1989.

<sup>12</sup> cf. « Le PEH transformé en parc. Les acteurs économiques réticents ». *Le Progrès* – 29.03.1990.



Il est à noter que, dans la même période, une autre demande de permis de surélever un bâtiment de bureaux, déposée par les établissements chimistes Vaissières voisins du dépôt Shell, est accordée sans grande anicroche, si ce n'est cette réserve signifiée sur l'arrêté municipal :

\_\_\_\_\_ **Extrait arrêté municipal** \_\_\_\_\_

*L'attention du pétitionnaire est attirée sur le fait que le projet envisagé est situé dans une zone où, malgré les mesures de prévention prises, un risque technologique majeur résultant de l'activité du Port Édouard Herriot peut se manifester<sup>13</sup>.*

Il s'agissait de relayer un avertissement donné par la DRIRE, service de l'État chargé de mettre progressivement en œuvre la loi du 22 juillet 1987 « relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs »<sup>14</sup>.

**Intervention sur les procédures de révision du SDAU et du POS** Mais, comme il était relevé plus haut dans le courrier de la Maison d'aménagement de Gerland, le POS de Lyon a très rapidement fait l'objet d'une procédure de révision. La nouvelle municipalité souhaitait pouvoir infléchir les deux documents d'urbanisme en cours de révision et d'élaboration, le POS et le Schéma directeur, dans le sens des politiques d'aménagement qu'elle souhaitait conduire, en particulier dans la ville-centre.

révision du POS

Le premier POS, qui concernait les communes de Lyon et Villeurbanne, avait été approuvé en 1978. À la suite des lois de décentralisation, la Communauté urbaine avait approuvé une première révision du POS en 1985. Ce document avait été modifié à deux reprises, en 1986 et en 1987. Il faisait l'objet d'une seconde procédure de révision partielle, entamée par la précédente municipalité le 12.12.1988, sur des points relativement limités, et la procédure devait s'achever à l'automne 1989. Lors de la séance du Conseil municipal du 26 juin 1989, le nouveau maire, après avoir rappelé cet historique, ajoutait :

“ [...] Mais parallèlement, **il me paraît judicieux de traduire dans le POS les nouvelles orientations de la politique d'urbanisme que nous souhaitons pour Lyon**, et de nous munir des moyens juridiques nécessaires pour l'appliquer. [C'est pourquoi je] propose de demander à la Communauté urbaine la prescription d'une procédure de révision générale n°3, qui concernera l'ensemble du territoire de la Ville de Lyon. [Il est précisé] que pendant toute la durée de la révision, les dispositions du POS approuvé demeurent en vigueur<sup>15</sup>. ”

Dans le même temps, la procédure d'élaboration du Schéma directeur de l'agglomération suivait son cours<sup>16</sup>. Le nouvel adjoint à l'urbanisme, Henry CHABERT, présentait en mars 1990 en Conseil municipal une « *résolution concernant le Port Édouard Herriot et la porte Sud* », à l'issue de laquelle il demandait que « *le Schéma directeur ne fige pas l'état actuel, mais au contraire désigne clairement l'orientation à long terme souhaitée pour ce site* ». L'exposé de son propos en conseil était ainsi présenté :

“ La réalisation des grands objectifs annoncés par le Schéma directeur s'exprime par la définition d'un certain nombre de « sites de développement stratégiques » (représentés notamment par les « portes » de l'agglomération), dans lesquels il convient de maîtriser les occupations pour ne pas compromettre la cohérence future de l'ensemble. **Partie intégrante de la « Porte Sud », le Port Édouard Herriot se voit inclus dans le centre de l'agglomération à l'intérieur du ring formé par le prolongement du boulevard périphérique au Nord et à l'Ouest, avec, au niveau du site, la création d'un ouvrage de liaison entre l'A45 et le boulevard de ceinture, au sud des installations portuaires.**

*Les restructurations envisagées soit pour le sud de la presqu'île avec le départ du marché-gare, soit sur les deux rives du Rhône avec notamment l'aménagement du quartier de Gerland, posent le problème de la vocation du Port Édouard Herriot, bientôt proche du métro. Par ailleurs, les installations sportives de Gerland qui peuvent accueillir simultanément près de 50 000 personnes, sont incompatibles avec les activités à risque du port, notamment les dépôts d'hydrocarbures. La*

<sup>13</sup> AML, 1631 W 057, Permis de construire n°330/1989, Ets Vaissière, Port Édouard Herriot, 11 rue de Bordeaux, 31 mai 1989 – Arrêté municipal accordant le permis de construire en date du 13.11.1989.

<sup>14</sup> cf. *infra* §3.1.3.3.

<sup>15</sup> AML, DCM n°89/0151 en séance du 26.06.1989, n.s.

<sup>16</sup> Avec quelques péripéties, elle aussi, puisque le Préfet avait émis un avis défavorable fin 1989 sur le projet qui lui avait été présenté, ses réserves portant en particulier sur le transport de marchandise et sur le tissu industriel qu'il estimait négligés. cf. « Noir à l'abordage du PEH ». *Lyon Libération* – 28.03.1990.

*réduction de son emprise et la suppression des activités non liées à la voie d'eau ou dangereuse pour la ville, pourraient permettre de créer le véritable port de plaisance de l'agglomération lyonnaise, d'étendre voire de doubler le parc du Confluent en développant les sports et loisirs nautiques et en donnant la possibilité de composer un superbe paysage d'entrée de la ville. La relocalisation du port à containers et de certaines activités de stockage permettrait déjà de dégager une vingtaine d'hectares en bordure du Rhône.*

*C'est aujourd'hui dans le cadre du Schéma directeur que le devenir à long terme du Port Édouard Herriot doit être précisé. Il ne peut plus être considéré à terme comme une zone industrielle périphérique, mais bien comme une partie du centre dont le rôle doit être complètement redéfini en fonction de ses potentialités, des évolutions de l'organisation du transport marchandises dans l'agglomération, incompatible aujourd'hui avec les usages urbains, du schéma de voies structurantes. De plus, le voisinage des installations dangereuses du port avec les installations sportives et les activités urbaines ne peut se perpétuer<sup>17</sup>.*

Ainsi l'Assemblée communautaire vote-t-elle le 3 avril 1990, un projet de SDAU dans lequel le Port Édouard Herriot n'est plus inscrit comme une « zone industrielle de périphérie », mais comme une « zone de développement stratégique<sup>18</sup> ».

« C'était peut-être un peu nouveau par rapport aux équipes précédentes, mais on a considéré, avec l'équipe de Michel NOIR, à la ville et à la Communauté urbaine, qu'on avait un territoire à gérer. Et c'était sans doute le fruit de deux choses. D'une part la maturité de la Communauté urbaine, on avait petit à petit appris à vivre ensemble, et on avait bien le sentiment qu'il y avait quelque chose qui dépassait simplement le cadre du syndicat des communes. [...] Et puis, d'autre part, **la décentralisation commençait quand même à porter ses fruits.** [...] [Il s'agissait de] faire en sorte que les moyens mis en œuvre par les collectivités locales et par l'État, sur ce territoire, servent au développement économique de ce territoire. Et ça, c'était déjà très fortement ancré chez nous en 1989. On se disait, on a un territoire, on veut développer ce territoire. Et donc on affirme ce que doit être le développement, selon nous, sur le territoire. Après, comme vous l'avez vu, on s'est heurté à l'État, on n'était pas d'accord.

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989–2001) — Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

Les premières lois de décentralisation, votées en 1982 et 1983, avaient en effet transféré aux communes les compétences d'urbanisme et d'aménagement. Et la municipalité conduite par Michel NOIR a voulu se saisir de ces prérogatives qui lui étaient dévolues dès le début de son mandat, en combinant constamment et de façon cohérente actions municipales et communautaires, au point parfois de se faire reprocher par les élus de banlieue de mettre l'exécutif communautaire au seul service de la ville-centre. Elle l'a fait quitte à empiéter sur des territoires sur lesquels elle n'avait pas directement de prises, comme c'est le cas sur le port fluvial lyonnais.

### La tentation de la *tabula rasa* pour le port Édouard Herriot

La résolution reproduite plus haut concernant le port, et présentée en conseil municipal le 26 mars 1990, avait été précédée quelques jours plus tôt d'une déclaration publique du maire dans la presse locale, dans laquelle il révélait davantage ses intentions sur ce territoire.

**Un parc urbain en lieu et place du port pétrolier** En effet, le 22 mars 1990, dans un article publié dans *Le Progrès* un an après son élection, Michel NOIR avait effectué avec les journalistes le bilan de sa première année de mandat et tracé les perspectives de la suite. Il y indiquait qu'il souhaitait construire la *Cité des Hommes*<sup>19</sup>. La stratégie à long terme qu'il proposait reposait principalement sur trois axes :

- ▷ le premier autour d'un souci de créer une ville non ségréguée et mixte socialement,
- ▷ le second touchant à une vision écologique associée à la qualité de vie,
- ▷ le troisième souhaitant inscrire Lyon dans le réseau des grandes métropoles européennes.

Et pour développer le second point, il déclarait :

<sup>17</sup> AML, DCM en séance du 26.03.1990.

<sup>18</sup> cf. « Sud de Lyon : un projet de parc qui reste au port ? » *Le Tout Lyon. Moniteur judiciaire* – 6 au 9.04.1990.

<sup>19</sup> Il semble que Dominique DE VILLEPIN, ancien Premier ministre, lui ait emprunté ce titre prophétique pour son récent livre, publié chez Plon en 2009.

“ [...] Ensuite, [pour adopter] une stratégie d'écologie urbaine, la Cité des Hommes suppose aussi que l'on fasse des progrès dans le domaine qualitatif. C'est ce que j'appelle l'écologie urbaine. Cette amélioration de la qualité passe par une lutte contre la pollution de l'eau et de l'air. [...] Pour garantir, à plus long terme, un meilleur environnement aux Lyonnais, **nous sommes entrés en discussion avec la CNR afin de transformer, d'ici une dizaine d'années, le port Édouard Herriot en un parc d'agglomération de la taille du parc de la Tête d'Or**<sup>20</sup>. De même pour le Port Rambaud, dans le cadre de l'aménagement de la nouvelle presqu'île, il faut que nous le mettions ailleurs. C'est un site dont l'ensemble de l'agglomération a besoin pour d'autres fonctions [...] <sup>21</sup>. ”

Cette déclaration sonna comme un coup de tonnerre dans les milieux politiques, industriels et administratifs locaux. La perspective tracée consistait en une réaffectation totale de sols conçus depuis près de soixante années pour des usages industriels.

Elle était d'autant plus surprenante qu'elle n'avait pas été annoncée. Pour autant, cette volonté municipale se heurtait à un obstacle foncier de taille : le périmètre du port constitue comme une enclave dont les sols appartiennent à l'État, qui les a concédés en 1934 et jusqu'en 2023 à la CNR, qui elle-même en loue les parcelles pour des durées déterminées aux entreprises qui s'y installent<sup>22</sup>. Autrement dit, ni la ville ni la Communauté urbaine n'avaient de légitimité foncière pour aboutir si rapidement à un tel dessein. Cela étant, Michel NOIR rendait visible et publique une stratégie qui s'était jusque là manifestée plutôt de manière sourde et non aussi lisiblement affichée. Différentes personnes rencontrées lors de l'enquête se souviennent de cette déclaration comme, à la fois, une provocation pour bousculer les modes de penser la ville, et comme une perspective de mutation tracée pour ce territoire sud lyonnais.

“ C'était à la fois, pour tracer la ligne, pour dire on veut clairement que ça devienne un élément urbain. Et deuxièmement, c'était aussi donner une belle idée. Parce que le parc de la Tête d'or [au Nord], [...] pourquoi il n'y aurait pas aussi 100 hectares au sud ? Franchement qu'est-ce qui empêche qu'à terme il y ait 100 hectares au sud ? Par exemple, toute la première darse, mais qu'est-ce qui empêche aujourd'hui d'ailleurs ? [...] Il suffit d'aller à Rotterdam, dans toutes les grandes villes du nord, d'aller voir ce qu'ils ont fait avec leur port. Y compris à Londres et ailleurs, on a bien une mixité des fonctions et on a pu avoir une mixité de l'espace public, de l'espace vert et de port. Ce n'est pas incompatible, voilà ce qu'on a voulu dire. Alors peut-être qu'on l'a mal dit. [...] Dans le cadre d'une ville mixte où l'on trouve à la fois de l'activité, du logement, des centres humains et des espaces pour vivre, celui-ci s'imposait en bordure de Rhône, magnifiquement exposé, pour être, en quelque sorte, donné, offert à la population comme un espace où toute la population puisse se retrouver. C'était ça notre politique d'espace public. ”

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989-2001) — Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

“ L'objectif, c'était, un de régler le problème de cette dangerosité, deux de faire muter le site, trois de faire en sorte qu'on dépollue et quatre, de faire une opération d'urbanisme de type London Docks. ”

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 — Le Grand Lyon]

“ Michel NOIR a certainement libéré les esprits. On se disait, puisque notre président va jusqu'à enlever complètement le port, nous on va peut-être chercher des solutions, mais on est couverts, on est englobés par l'idée de tout pousser dehors. Donc ça nous libérait pour trouver des solutions plus fines et plus subtiles de partage des vocations. Voilà. ”

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 — Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 — 1990) — Le Grand Lyon]

Pendant au moins deux années, en 1990 et 1991, les principales parties concernées, élus locaux, services de l'État et CNR, ont utilisé régulièrement les médias pour exprimer leurs différends, ce qui, il faut le signaler, n'est pas courant à Lyon dans ce type d'affaires.

<sup>20</sup> Il s'agit d'un parc de plus de 100 ha au nord de Lyon, dans l'un des arrondissements (6<sup>e</sup>) au coût du foncier le plus élevé. Aménagé en 1856 dans un style paysager romantique, accueillant une roseraie, un jardin botanique, de grandes serres, un jardin zoologique, il constituait à l'époque la seule offre familiale de la ville en matière de parc urbain.

<sup>21</sup> cf. « NOIR : Ce que je veux faire de Lyon ». *Le Progrès* — 22.03.1990 ; n.s.

<sup>22</sup> cf. *supra* §1.1.1.

**Un conflit très médiatisé** Dès le lendemain de cette annonce, dans le même journal, la direction de la CNR réagit aux propos du maire, en apparence de façon lisse, mais avec des arguments massifs :

« La CNR, comme l'explique Christian PONCET son directeur administratif, « n'a pas à faire de polémique ou à s'immiscer dans la politique de la ville de Lyon ou de la COURLY, mais simplement à donner sa position juridique et financière sur la question ». Cette position illustre l'ampleur de la tâche à accomplir par la ville de Lyon si elle veut effectivement transformer le port en parc<sup>23</sup>. »

Le concessionnaire y rappela ensuite, d'une part, ses droits de propriété jusqu'en 2023, d'autre part, le coût humain (environ 3 000 emplois) et financier (estimation à 500 millions de Francs minimum) d'une telle délocalisation. Le directeur de la CNR donna de la voix quelques jours plus tard en affinant les chiffres annoncés :

« Pierre SAVEY reconnaît ne pas « être en charge de la politique d'urbanisme » de la ville. Mais au cas où la municipalité désirerait déménager Édouard Herriot, il tient à préciser les enjeux du port : 71 entreprises y ont élu domicile, et 1 200 à 1 500 personnes y sont employées en permanence. Rompre ces différents contrats, reconstruire un autre port de plus de 100 ha coûterait donc « des sommes faramineuses de plusieurs milliards de francs » [...] <sup>24</sup>. »

Dans un article publié par *Lyon Libération* les jours suivants, la parole était donnée à un agent du ministère de l'Équipement, concerné au titre de la propriété domaniale des berges et des ports fluviaux. Il y exprimait un point de vue globalement partagé par ce service de l'État :

« [...] Il y a une erreur d'appréciation de la part de la ville. Si on déplace les installations d'Édouard Herriot, il faudra aller au moins jusqu'à Loire-sur-Rhône, après Givors, pour créer un complexe portuaire qui serait encore trop petit. Un éloignement d'autant plus absurde que les hydrocarbures qui arrivent à Édouard Herriot alimentent la ville de Lyon. Aucune autre commune ne voudra stocker les carburants nécessaires aux Lyonnais ! Il n'y a en fait pas de solution de rechange [...] Si le transport se fait par camions à travers la ville, ce sera beaucoup plus dangereux [...] explique un fonctionnaire de l'Équipement<sup>25</sup>. »

Georges SARRE, alors secrétaire d'État socialiste aux transports routiers et fluviaux, était interrogé début avril 1990 dans les colonnes du *Progrès* à l'occasion d'une visite à Lyon au cours de laquelle il comptait rencontrer le maire et aborder cette polémique. Il y déclarait :

« Mon premier mouvement est toujours d'étudier avec un regard bienveillant les demandes des élus. Si je peux, je fais [...] Mais on ne lance pas un tel projet « au doigt mouillé » sans étude. Je constate que ce port fait 183 ha, concédés à la CNR jusqu'en 2023. Les indemnités de rupture de concession seraient très élevées : 500 MF pour la CNR, 2 milliards de F pour les entreprises installées sur le site. Premier problème. Deuxième problème, il représente 3 000 emplois. Troisième problème, ce port est une importante plate-forme multimodale. Partout où je vais, je plaide pour de telles plates-formes associant tous les modes de transports. Aussi, quand elles existent, mon premier mouvement n'est évidemment pas de dire : supprimez là. [...] **Je comprends très bien que le maire souhaite transformer un port en parc urbain.** Mais quelque chose m'étonne : le maire a inauguré il y a peu, dans ce port, une très importante usine municipale d'incinération. **Un parc urbain avec une usine d'incinération, ce n'est pas très fréquent.** Comme son voisinage avec de nombreuses usines chimiques qu'on ne peut déplacer. Or qui dit usines dit odeurs : dans un parc, on préfère d'ordinaire le jasmin ou la rose [...] Enfin, sur un plan plus général, **je crois qu'aucune grande ville ne peut se contenter d'espaces verts et d'activités tertiaires.** Or le port joue un rôle important dans le maintien d'industries sur la ville. [...] En résumé, l'idée est intellectuellement séduisante, pratiquement, je ne la vois pas réalisée demain[...] <sup>26</sup>. »

À nouveau dans *Le Progrès*, différents acteurs économiques du port et au-delà exprimaient leur réticence face à ce projet de *tabula rasa*. Ainsi par exemple, le directeur de la Chambre de commerce et d'industrie, déclarait :

<sup>23</sup> cf. « Le PEH transformé en parc : la CNR pour le moins [...] » *Le Progrès* — 23.03.1990.

<sup>24</sup> cf. « PEH : le plaidoyer chiffré de la CNR » *Lyon Libération* — 30.03.1990.

<sup>25</sup> cf. « NOIR à l'abordage du PEH ». *Lyon Libération* — 28.03.1990. n.s.

<sup>26</sup> cf. « Georges SARRE : le parc au PEH séduisant mais aujourd'hui irréaliste » *Le Progrès* — 2.04.1990 ; n.s.

« Il serait dangereux pour l'avenir de l'agglomération de trop critiquer les industries. La CCI le dit très clairement. La prospérité de Lyon s'est faite grâce à l'industrie. **Lyon, ville internationale oui. Lyon, ville tertiaire oui, mais certainement pas au détriment de l'industrie.** Les Américains reviennent de la société postindustrielle. Les industries en cause se sont établies en dehors de la ville, à une époque où on prenait moins de précautions. Ces industries ont évolué, elles ont fait des progrès. La Chambre se préoccupe de ses activités à risques. Un groupe de travail vient d'être constitué. Il rassemble des représentants des industries chimiques, de transports, de la métallurgie, qui essaiera de faire des propositions sur la manière dont doivent être implantées des activités potentiellement dangereuses. Il ne s'agit pas de répondre tout oui ou tout non<sup>27</sup>. »

Même le discret Groupement des industries lyonnaises (GIL), peu habitué à user des médias pour exprimer ses désaccords, intervint à son tour dans le concert de protestations :

« Le GIL, union patronale du Rhône, **se mobilise contre le possible « déclassé » du Port Édouard Herriot**, évoqué par Michel NOIR en mars dernier. Depuis lors, le GIL, la CCIL et certains organismes professionnels comme le groupement des industries chimiques de la région Rhône-Alpes sont intervenues auprès des diverses autorités, et notamment du président de la COURLY, afin de manifester leur hostilité<sup>28</sup>. »

On le voit à travers cette rapide revue de la presse locale, les reproches faits à l'équipe municipale étaient de plusieurs ordres :

- ▷ Le premier touchait à la méthode, à savoir une annonce brutale et sans aucune concertation avec les premiers acteurs impliqués.
- ▷ Le second concernait davantage une négation du rôle et de l'apport de l'industrie dans l'agglomération, les milieux industriels soupçonnant assez explicitement le nouvel exécutif local de ne miser que sur le secteur tertiaire pour développer désormais la ville.

**Des relations tendues avec le patronat pétrolier local et la CNR** Ainsi, à partir de ce dossier principalement, l'équipe de Michel NOIR entretint tout le début de son mandat une relation compliquée avec le patronat local. C'était d'autant plus surprenant qu'il s'agissait d'une municipalité marquée par son appartenance à une droite plutôt libérale. Comme le disait lors de l'enquête l'ancien adjoint à l'urbanisme, « nous n'étions pourtant pas de mauvais garçons », indiquant par là que l'équipe municipale avait en son sein de nombreux chefs d'entreprises et des élus particulièrement introduits dans les milieux économiques. Et comme il le rappelait :

« Alors moi, il se trouve que j'ai fait Sup' de Co et j'avais vingt ans d'activités économiques derrière moi. J'ai fait Sup' de Co et l'Institut des Hautes Finances. Et pendant dix ans, j'ai été conseiller en gestion financière. Et pendant dix ans ensuite, j'ai été à la tête d'une filiale de BSN, dans le produit frais alimentaire. J'avais un passé industriel. Donc moi, ça ne me gênait pas de parler avec eux, si vous voulez. Au contraire et on s'est très bien entendu après, encore une fois. [...] Mais il y a eu un temps de malentendus, quoi. »

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

Henry CHABERT se souvient en particulier d'une réunion tendue à laquelle il avait été invité à s'expliquer au Cercle de l'Union, place Bellecour<sup>29</sup> :

« Le Cercle de l'Union, c'est anecdotique, mais ça fait partie des réunions dans lesquelles on est allé pour expliquer la politique. Et je me souviens de celle-là, en particulier, où je me suis fait incendier quasiment. J'ai expliqué en long en large et en travers qu'on faisait une politique comme ça et que ce n'était pas du tout contre les industries économiques et contre l'activité économique, au contraire. [...] J'ai été agressé par la branche chimie du Medef, disant que Michel NOIR voulait tuer l'économie ! En gros c'était : « Il fait de la politique, mais il ne fait pas de l'économie », en gros c'était ça. Il a fallu du temps pour réconcilier d'ailleurs les deux mondes. »

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

<sup>27</sup> cf. « Le PEH transformé en parc. Les acteurs économiques réticents ». *Le Progrès* – 29.03.1990. n.s.

<sup>28</sup> cf. « Le GIL et l'avenir du PEH », *Tout Lyon* – 29.05.1990.

<sup>29</sup> Il s'agit d'un club situé sur la place centrale de Bellecour, à Lyon. Il a été créé en 1917, issu de la fusion du Jockey-Club de Lyon (lui-même constitué en 1865), du Cercle du Divan (créé en 1841, héritier du Cercle Bellecour créé en 1750) et du Cercle de Lyon (ou Cercle Syllabus, créé en 1868). Il est défini comme un « lieu de rencontre amical et culturel », mais son histoire, liée à l'industrie, le coût de son droit d'entrée (850€) et de sa cotisation annuelle (730€) en font avant tout le lieu de rencontre de la grande bourgeoisie et du patronat lyonnais.

Le président du Groupement des industries chimiques en Rhône-Alpes (GICRA) avait ressenti le besoin de venir exposer l'importance économique des entreprises qu'il représentait à Lyon, troisième site de France après Le Havre et Fos-sur-Mer, devant une réunion du Bureau de la présidence de la Communauté urbaine. De son côté, le secrétaire général de l'Union française des industries du pétrole déclarait dans la presse en décembre 1991 :

« Nous ne connaissons de ce dossier que les violentes déclarations médiatiques du maire de Lyon qui remettent en cause nos installations. On se montrerait plus facilement compréhensif si l'on disait ce que l'on attend clairement de nous. Je m'étonne encore que l'on ait rayé purement et simplement le port dans le projet de Schéma directeur d'avril 1990 en décrétant ce site comme zone à urbaniser. Par quelle alchimie sommes-nous remis en cause ? Rien n'est clair et l'on ne peut pas dire que la concertation ait vraiment joué<sup>30</sup>. »

Si les relations des élus de la nouvelle équipe étaient tendues avec le patronat de la chimie et du pétrole, elles l'étaient plus encore avec la direction de la CNR.

« La CNR c'était une grande dame, il ne fallait surtout pas mettre le nez dans son truc. Et en plus, à l'époque, [la CNR était] furieuse qu'on découvre que finalement, ce qu'elle appelait un port n'était qu'un vulgaire lieu de stockage, en plus un mauvais lieu de stockage. C'est-à-dire que ce qui se passait là dedans, par rapport à d'autres zones de stockage, n'était même pas rentable du tout. Mais pas rentable du tout. C'était de l'anti-économie. De l'anti-économie portuaire et même de l'anti-économie tout court, sans même parler d'activités portuaires. Donc à la CNR, ils étaient furieux quand on disait ça, ils ne supportaient pas qu'on dise ça. [...] Ils étaient furieux quand on leur disait qu'ils avaient un truc sous utilisé, sous exploité. Ce n'est déjà pas un port<sup>31</sup>, mais vous n'aviez même pas une zone d'activité. »

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

De plus, le port en tant que zone industrielle représentait, aux yeux de la Communauté urbaine, une tâche opaque sur les plans. La durée des locations de sols des entreprises, autrement appelées les amodiations, était considérée par la CNR comme de l'ordre du secret industriel. À tel point que l'un des agents communautaires s'est vu refuser les conventions d'amodiation qu'il demandait au directeur de la CNR devant huissier.

« On voulait bloquer à travers ça le renouvellement des contrats, et eux ne voulaient absolument pas qu'on mette notre nez là-dedans ! »

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

« L'UFIP a fait le gros dos, en disant ça va passer, c'est un mauvais moment à passer. En fait ceux qui se sont le plus cabrés, ce sont les gens de la CNR. Parce que c'était eux les amodiants, donc c'est eux qui étaient vraiment menacés. L'UFIP, ils avaient quand même leur force de frappe qui était le pétrole, qu'ils vendaient. Ils savaient bien qu'il y avait une consommation nécessaire de pétrole. [...] Alors que la CNR, elle avait des terrains et elle voulait quand même les remplir. »

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]

Dans le courant du mois de novembre 1991, la CNR a même fortement incité ses amodiataires à se constituer en association pour défendre leurs intérêts, ce qu'ils ont fait en créant le Groupement des usagers et des entreprises du Port Édouard Herriot<sup>32</sup>. Nous pourrions conclure provisoirement sur le fait qu'il y a, sans surprises, plusieurs branches au sein du patronat lyonnais. Et probablement l'équipe libérale en place en 1989 avait moins d'affinités avec le patronat industriel, en particulier de la chimie et du pétrole, qu'avec d'autres branches locales, davantage liées aux services par exemple. Car, comme le rappelait lors de l'enquête l'adjoint à l'urbanisme, lorsqu'il s'est agi ultérieurement pour lui de mettre en place un schéma économique de développement à l'échelle de l'agglomération, son action a été majoritairement comprise, approuvée et accompagnée par le Medef local. Laurence COTTET-DUMOULIN écrit à juste titre que « la remise en question du port Édouard Herriot traduit une nouvelle représentation de la ville internationale diffusée par la municipalité noiriste, restée tacite sous la municipalité précédente : la ville internationale est une ville tertiaire. » [Cottet-Dumoulin 2004, p. 261]

<sup>30</sup> cf. « PEH. Un port à la croisée des chemins », *Lyon-Figaro*, 11.12.1991.

<sup>31</sup> C'est ici une allusion au débat récurrent sur les modes de transports entrants et sortants du port, dominés par le rail, la route et l'oléoduc.

<sup>32</sup> cf. « Les usagers du port se mobilisent », *Libération*, 12.12.1991.

### Au cœur du conflit, l'avenir du port

Tout au long des années 1991 et 1992, tandis que les rencontres entre les différents protagonistes de cette affaire étaient rares et peu fructueuses pour rapprocher les points de vues, c'était bien l'avenir de l'emprise foncière du port fluvial lyonnais qui se trouvait au cœur des débats.

**Le rapport Algoé versus le rapport Claude Quin** En avril 1990, le gouvernement socialiste, par le biais de son secrétaire d'État aux transports, avait reproché à la municipalité de se lancer dans une croisade pour la transformation radicale de son port fluvial « *au doigt mouillé* », autrement dit sans étude solide pour venir étayer son point de vue. La Communauté urbaine s'était alors mise en relation avec la Région urbaine de Lyon (RUL) pour commanditer au bureau d'études Algoé, en juillet 1990, avec l'appui de la CNR, du Service de la navigation et de la CCI, un rapport en deux phases. La première devait permettre d'analyser les deux ports lyonnais Rambaud et Édouard Herriot, leur fonctionnement et leurs perspectives de développement. La seconde, rendue en février 1991 et qui nous intéresse davantage ici, consistait à « *réfléchir sur les différents scénarios qui pourraient être envisagés pour répondre aux évolutions de l'aménagement de l'agglomération lyonnaise en tenant compte des apports de la voie d'eau dans les échanges locaux, nationaux et internationaux* [Algoé 1991, p. 3] ». Trois perspectives étaient envisagées en conclusion de ce second rapport (cf. figure 3.2) :

- ▷ Scénario A : volonté de qualifier et de valoriser la fonction portuaire dans le Port Édouard Herriot en y intégrant l'activité du port Rambaud dans le périmètre actuel, soit en conservant, soit en excluant les hydrocarbures.
- ▷ Scénario B : volonté de qualifier et de valoriser la fonction portuaire dans le Port Édouard Herriot en y intégrant l'activité du port Rambaud, tout en libérant pour d'autres fonctions la presqu'île de l'Archevêque.
- ▷ Scénario C : volonté de qualifier et de valoriser la fonction portuaire dans le Port Édouard Herriot en y intégrant l'activité du port Rambaud, tout en libérant les deux premières darses [Algoé 1991, p. 21].



FIGURE 3.2 – Schéma extrait de « Un port solidement ancré ». Lyon Figaro – 28.02.1991.

Assez rapidement, un consensus a été trouvé autour du fait de délocaliser les dernières activités du port Rambaud, situé sur la Saône en amont de la confluence<sup>33</sup>, afin de libérer à terme ce foncier pour d'autres projets urbains. Quant au port Édouard Herriot, sans surprise, élus et techniciens de la Communauté urbaine défendaient le scénario C, et à défaut, le B tablant sur la cohabitation d'une activité portuaire et d'un pôle de loisirs. Au vu de ces schémas prospectifs, le président de la CNR a même envisagé un temps de donner partiellement raison aux élus lyonnais en optant pour le scénario B.

<sup>33</sup> Le port Rambaud était de nettement moindre importance que le port Édouard Herriot, s'étendant sur une surface de 9 ha là où le second en fait 109, et accueillant dans l'année 1989 un trafic de 400 000 t là où le second faisait transiter 7,6 millions de tonnes la même année.

« Après une certaine tension au départ, reconnaît Paul GRANET, président de la CNR, ce n'est plus conflictuel maintenant. Plus on entre dans le dossier, plus les points de vue se rapprochent. [...] La municipalité pourrait obtenir en partie satisfaction avec la libération de l'île de l'Archevêque où sont implantés, en gros, les hydrocarbures et les métallurgistes, soit un tiers environ du Port Édouard Herriot, en bordure du Rhône. L'activité étant maintenue dans les darses situées à l'arrière. Le dossier pourrait aboutir d'ici six mois à un an<sup>34</sup>. »

Mais un article publié dans le courant du mois de février indique qu'il s'agissait en fait d'une position solitaire, qui n'était représentative ni des instances de direction du port lui-même, ni des services ministériels.

« La position récente de Paul GRANET, président de la CNR, sur le déménagement du Port Édouard Herriot a fait grincer des dents au ministère des Transports. Le président, co-gestionnaire du port, semble en effet s'être quelque peu avancé en déclarant fin janvier que l'on s'acheminait vers un compromis avec la suppression des activités localisées sur la partie dite « la presqu'île de l'Archevêque », une aire de 140 ha qui abrite une grosse partie des produits pétroliers déclarés « dangereux » par le maire de Lyon. L'État, qui garde la maîtrise foncière du site, n'a pas bougé d'un pouce dans son opposition au transfert<sup>35</sup>. »

Le gouvernement socialiste mettait en chantier au même moment la création de Voies navigables de France (VNF)<sup>36</sup>, et misait clairement sur le développement de la voie d'eau. Il ne pouvait être question pour lui de renoncer si rapidement à une surface de stockage aménagée et exploitable. D'ailleurs, en mars 1991, Claude QUIN, Inspecteur général de l'Équipement et ancien directeur de la RATP, remettait au Conseil général des ponts et chaussées un rapport [Quin 1991], dans lequel il revenait sur les enjeux de développement et de modernisation du port Édouard Herriot vus du point de vue de l'État. Il était rappelé en premier lieu que, avec la création prochaine de VNF, « le gouvernement ne peut [à la fois] conduire cette politique et laisser s'affaiblir l'outil portuaire. Il n'est pas inutile de le réaffirmer à Lyon. [Quin 1991, p. 4] ». Toutefois, il ouvrait plusieurs perspectives innovantes, parmi lesquelles le rapatriement des activités du port Rambaud sur le port Édouard Herriot ; le développement d'une zone de services logistiques autour d'un port à conteneurs, ces derniers « ayant commencé à remplacer le vrac » ; la délocalisation « au-delà du boulevard périphérique » des installations de stockage de gaz de l'entreprise URG-Butagaz ; le resserrement progressif des stockages pétroliers de 32 à 20 ha, accompagné d'une sécurisation plus grande des installations ; un traitement paysager ambitieux du port afin d'en faire « le premier port paysager d'Europe ». Enfin, si toutes ces propositions ont été relayées assez largement dans la presse locale, il en est une, restée confidentielle, consistant pourtant à envisager une autre forme de gouvernance pour le port lyonnais, afin que les services de l'État et les collectivités territoriales puissent y trouver place. Deux solutions étaient explorées, l'une consistant à créer un établissement public incarnant le statut de port autonome fluvial, l'autre envisageant le montage d'une société d'économie mixte.

Afin de marquer son positionnement suite à la publication du rapport Quin, le secrétaire d'État aux transports indiquait dans un entretien accordé au *Progrès* :

« Cette modernisation permettra de reprendre les activités qui disparaîtraient du port Rambaud. Elle exclut le partage en deux zones, l'une portuaire, l'autre d'espaces verts. Mais nous voulons en faire le premier port paysager d'Europe. [...] Un port, ça peut être beau, l'économie moderne n'est pas forcément affreuse. Et c'est un port où l'on veut se promener, se distraire, faire du vélo, manger ou prendre un verre. C'est un espace ouvert aux citoyens, mais qui reste un port de commerce.<sup>37</sup>. »

On l'imagine aisément, élus et techniciens de la Communauté urbaine ont engrangé comme une « petite victoire » la reconnaissance implicite, par le ministère de l'Équipement, que les stockages actuels du port étaient trop dangereux et qu'il fallait envisager leur diminution, voire leur délocalisation pour certains. Pour autant, ils n'ont pas caché leur faveur pour le rapport Algoé, et plus spécifiquement pour ses scénarios B et C.

<sup>34</sup> cf. « PEH : le temps des concessions ». *Le Tout Lyon* 25.01.1991.

<sup>35</sup> « Les vagues du PEH ». *Libération* — 27.02.1991.

<sup>36</sup> Établissement public placé sous la tutelle du secrétariat d'État aux transports, qui a pour missions de gérer, d'exploiter et de développer le réseau de voies navigables, c'est-à-dire tous les canaux, rivières et fleuves aménagés ainsi que le domaine public — incluant les ports — situé au bord de ces voies d'eau.

<sup>37</sup> cf. « Édouard Herriot, premier port paysager d'Europe ? », *Le Progrès*, 13.04.1991 n.s.



“ C’était rapport contre rapport. C’était ça. Le rapport Claude QUIN, on a obtenu de lui le dégagement des terrains en zone Nord, sur l’actuel parc de Gerland. Un léger compactage des pétroles. Il trouvait qu’il y avait un risque, ils prenaient trop d’aise, trop de stockage et puis c’est tout. Autrement le périmètre était pérennisé, quoi.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d’aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]

Effectivement, comme le rappelait le gouvernement, la solution préconisant le dégagement de la presqu’île de l’Archevêque pour y créer un parc urbain était inenvisageable pour les acteurs de l’État.

**Une instrumentalisation des accidents dans le port** C’est dans ce contexte d’une négociation en partie bloquée entre les différents protagonistes du port que se produisit un nouvel incendie, le 17 octobre 1991.

La compagnie Mobil, dont les stockages sont situés à l’extrémité de la darse des hydrocarbures, avait affrété une barge d’essence pour ses besoins. C’est au cours de l’opération de dépotage qu’un incendie s’est déclaré sur celle-ci et s’est rapidement propagé dans le bassin du port.

“ Il est environ 21h ce 17 octobre 1991. [...] L’opération engagée consistait à décharger d’une barge baptisée « La Mante » environ 2 000 m<sup>3</sup> de carburant pour le compte de la compagnie Mobil. Problème : la pompe prévue pour ladite opération était défectueuse et placée hors service. Il fut alors décidé d’utiliser la pompe de « L’audacieux », un bateau désarmé, une vieille péniche hors d’âge et sans agrément. Comment l’intégrer à la procédure de pompage ? En solidarisant « La Mante » et « L’audacieux » et en organisant le transfert. [...] La pompe de « L’audacieux » avait un défaut, un problème d’étanchéité : au cours de l’opération, de l’essence s’infiltra dans les cales pleines d’eau du bateau, la chaleur due au moteur fit le reste, et ce fut une double explosion<sup>38</sup>.

L’incendie était impressionnant, d’autant qu’il se déroulait de nuit, mais il ne fit cette fois-ci « que » deux blessés. La presse locale, en même temps qu’elle rendit compte de celui-ci, rappela inévitablement l’embrasement du dépôt Shell en 1987. Les photographies mettant les deux sinistres en perspectives invitaient à cet écrasement mémoriel (cf. figure 3.3).

“ Les deux fortes déflagrations qui ont secoué une barge, amarrée dans la darse des hydrocarbures à proximité de la rue de Bordeaux, et le violent incendie qui s’ensuivit ont rappelé à chacun la catastrophe du 2 juin 1987. Ce jour là, un gigantesque sinistre embrasait vingt cuves d’hydrocarbures et provoquait un lourd bilan : deux morts, seize blessés<sup>39</sup>.

Quatre ans après l’incendie meurtrier de juin 1987, le Port Édouard Herriot a été à nouveau, hier soir, le théâtre d’un énorme sinistre qui, par miracle, n’a fait que quatre blessés dont les jours ne sont pas en danger. Au pied des cuves rouillées détruites à l’époque, sur plusieurs milliers de m<sup>2</sup>, la darse de déchargement s’est soudain embrasée après qu’une explosion eut enflammé une péniche qui transvasait 1 000 m<sup>3</sup> de supercarburant<sup>40</sup>.

Il fut aussi rendu compte du dispositif important mis en place par les pompiers, qui avait permis de venir à bout des flammes avec succès et sans contestations cette fois-ci. Dans un exercice obligé, le président de la CNR répondit aux journalistes que « le double objectif de rationalisation de l’activité du Port Édouard Herriot et de prévention des risques industriels va se poursuivre avec une détermination encore plus accrue par l’incendie du 17 octobre<sup>41</sup> ». Le secrétariat d’État aux transports faisait savoir, par communiqué de presse, que :

“ M. Georges SARRE a demandé au préfet de police de Lyon « d’engager immédiatement » une enquête afin de connaître les raisons de l’explosion. Il rappelle que ce type d’accident est rarissime, et « qu’il ne s’en était pas produit sur notre réseau fluvial depuis les années 1950. »<sup>42</sup>

Michel NOIR, dont les négociations en cours avaient affaibli les positions radicales sur l’usage des sols du port, profita de cet accident pour rappeler, en la dramatisant, sa volonté de voir déplacer le plus rapidement possible tous les stockages de matières dangereuses. À ses yeux, ce nouvel accident « prouve qu’il faut accélérer ce processus et qu’aucune considération technique

<sup>38</sup> cf. « Retour de flammes au port Édouard Herriot », *Lyon Figaro* 10.12.1993.

<sup>39</sup> cf. « Incendie au PEH. Une barge explose et prend feu », *Lyon Matin*, 18.10.1991.

<sup>40</sup> cf. « Gigantesque incendie au PEH », *Le Progrès*, 18.10.1991.

<sup>41</sup> cf. « Incendie du PEH : une nouvelle chaude alerte [...] », *Le Progrès*, 19.10.1991.

<sup>42</sup> *Ibid.*



FIGURE 3.3 – Photo mettant en perspective les deux sinistres de 1991 (devant) et de 1987 (en arrière plan) parue dans le *Le Progrès* du 19.10.1991.

ne peut l'emporter sur la sécurité des habitants<sup>43</sup> ». « Je souhaite obtenir le plus rapidement possible le déplacement des stockages de matières dangereuses à l'extérieur de l'agglomération, en zone non urbanisée, et la transformation d'une partie de la zone en parc <sup>44</sup> », déclarait-il encore. Et instrumentalisant un peu plus cet incendie, Michel NOIR décida de marquer à nouveau les esprits. Moins d'un mois plus tard, il présentait en personne à la presse un plan de restriction de la circulation des transports de matières dangereuses aux abords du port. Lors de sa conférence de presse, le maire déclarait :

“ On ne négocie pas avec la sécurité des personnes, quels que soient les intérêts économiques réels ou prétendus. Chacun a bien conscience que ces mesures sont devenues nécessaires, qu'il faut extraire de la cité les facteurs de risques majeurs. **Ces dispositions n'ont pas été prises dans un état d'esprit conflictuel, il était simplement temps de mettre un terme aux tergiversations.** Je souhaite qu'aucune personne publique ne joue avec cette probabilité de risque, aussi minime soit-elle<sup>45</sup>. ”

Soucieux « d'extraire du cœur de la cité ce qui représente un risque majeur », Michel NOIR espère ouvertement que ce train de mesures « incitera les sociétés pétrolières à réfléchir sur un calendrier pour leur départ »<sup>46</sup>.

Un journaliste notait toutefois à raison que l'équipe municipale avait une nouvelle fois opté pour brusquer les choses, sans souci du travail en cours dans les différentes scènes de concertation ouvertes :

“ Dans ce dossier, le maire de Lyon brûle la politesse à toutes les structures de réflexion mises en place. En premier lieu, au groupe de travail animé par M. SCHMUTZ, DDE qui doit rendre au cours de ce mois de novembre ses conclusions sur « les évolutions possibles du Port Édouard Herriot, mais aussi la possibilité de transfert d'une partie des activités du port vers d'autres sites ». En second lieu, les décisions dévoilées hier semblent faire peu de cas des travaux du SPIRAL (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles et des risques dans l'agglomération lyonnaise), organisme mixte regroupant les services de l'État, les collectivités locales, les industriels et les associations (groupe créé en avril dernier), et qui travaille actuellement sur les mesures réglementaires et techniques permettant d'améliorer la sécurité des transports dans l'agglomération<sup>47</sup>. ”

Les témoins rencontrés conviennent d'une réaction rapide et unilatérale du député-maire de l'époque :

“ On a sorti le plan de circulation des matières dangereuses, qui passaient à l'époque, je le rappelle, en plein dans la ville de Lyon. [...] Les seuls camions qui passaient finalement dans Lyon, c'était un transport de matières dangereuses. C'était complètement fou ! [...] C'est là où il y a eu des prises de positions très très sévères, dans le port Édouard Herriot puisque Michel NOIR a fermé le

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> cf. « Avenir du PEH. De la polémique à la reconversion », *Lyon Matin*, 19.10.1991. n.s.

<sup>45</sup> cf. « PEH : Michel Noir fait la police », *Le Progrès*, 9.11.1991. n.s.

<sup>46</sup> cf. « PEH : Noir met les poids-lourds au pas », *Libération*, 9 et 10.11.1991 n.s.

<sup>47</sup> cf. « PEH : le blocus de Michel Noir », *Lyon Matin*, 9.11.1991.

port Édouard Herriot en disant : « Je n'en ai rien à faire, passez par les portes de Saint-Fons ! », ce qui posait problème par rapport à l'organisation [communautaire globale]. Et deuxièmement il a renégocié le fait de ne plus sortir côté stade. Et ça date de là, l'organisation des horaires tôt le matin, des dessertes internes très matinales avec des schémas, des cercles internes.

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

“ C'était très directif de [la part de] Michel NOIR, ça. C'est Michel NOIR qui avait convoqué la presse, à la maison de Gerland d'ailleurs, et qui avait annoncé des mesures [sur la circulation des matières dangereuses] réactives. Et fortes et très musclées [...]

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]

On notera pour clore cet épisode que les abords du port conservent encore aujourd'hui les traces physiques de cette décision, puisque le port est désormais clôturé sur toute sa façade mitoyenne avec la plaine de sport. Incidemment, la restriction des accès au port à deux uniques ouvertures venait mettre fin au projet esquissé par le rapport Quin d'un port paysager largement ouvert sur la ville.

**Suite de la bataille des permis de construire** En juillet 1991, soit quelques semaines avant ce nouvel incendie sur le port, la société CAS rappela dans un courrier adressé au maire de Lyon qu'elle confirmait le maintien de sa demande de permis de construire effectuée deux années plus tôt et qui avait fait l'objet d'un sursis à statuer<sup>48</sup>. La reprise de l'instruction de ce dossier coïncida avec les crispations municipales peu avant l'embrassement de la barge. Un agent du service urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon envoya un courrier interne<sup>49</sup> sur lequel était noté de façon manuscrite dans la case observation : « *Que faire pour une activité de ce type qui semble être liée à la voie d'eau ? Il est urgent de prendre une décision.* ». La société CAS posait en effet un casse-tête à la Communauté urbaine, car d'une part son activité utilisait effectivement le fleuve, critère sur lequel tous les partenaires semblaient progressivement converger pour le choix des activités dans le port. Mais d'autre part, elle était située en façade de la presqu'île de l'Archevêque, celle-là même à laquelle l'équipe municipale n'avait pas renoncé pour y implanter un parc. La ville de Lyon émit tout de même un refus de permis de construire,

“ Considérant que le projet prévoit la construction de locaux de stockage et de bureaux dans le **périmètre des risques technologiques** tel que défini dans l'article 12 des dispositions générales du POS révisé partiellement le 25.02.1991 ; considérant que l'art. 12 des dispositions générales du POS révisé [...] interdit les constructions telles que projetées ; [...] considérant que **le projet est de nature par son architecture à porter atteinte à l'intérêt d'un site majeur** d'entrée d'agglomération. [...] ]<sup>50</sup>.

Mais, sur plainte du pétitionnaire, le préfet adressa un courrier au maire lui indiquant que ses services de contrôle de la légalité contestaient les motifs invoqués, les constructions envisagées « *ne contrevenant pas aux interdictions de construire édictées dans le périmètre de risque* ». Le courrier se terminait par une formulation assez sèche : « *Compte-tenu de ces observations, cette décision étant entachée d'illégalité, je vous demande de bien vouloir procéder à son retrait*<sup>51</sup> ». Une longue note des services juridiques et contentieux de la Communauté urbaine conclut, après avoir argumenté, qu'il semblait préférable d'engager une discussion amiable, « *la seule stratégie opportune est à mon avis celle de la négociation* », notait pour finir son rédacteur.

En octobre 1991, cette fois-ci quelques jours après le nouvel incendie, les établissements Champion, métallurgiste voisin de la société CAS le long du Rhône, déposèrent une demande de permis pour l'extension d'un bâtiment existant, pour la création de locaux industriels, sociaux, de bureaux et de parkings<sup>52</sup>. Une note manuscrite d'un conseiller technique du président de la Communauté est glissée dans le dossier d'instruction archivé. Elle informe, sur la forme, du

<sup>48</sup> AML, 1631 W 044, *op. cit.*, Courrier de CAS au maire de Lyon, daté du 11.07.1991.

<sup>49</sup> AML, 1631 W 044, *op. cit.*, Courrier du SUA au directeur du Département développement urbain et au cabinet du maire, daté du 2.08.1991.

<sup>50</sup> AML, 1631 W 044, *op. cit.*, Courrier du maire de Lyon à l'entreprise CAS, daté du 16.08.1991.

<sup>51</sup> AML, 1631 W 044, *op. cit.*, Courrier du préfet au député-maire de Lyon, daté du 18.10.1991.

<sup>52</sup> AML, 1758 W 144, Permis de construire n°645/1991, Ets Champion, Port Édouard Herriot, 8 rue de Chalon, 23 octobre 1991.

fait qu'il s'agissait bien d'un territoire éminemment surveillé par la présidence. Sur le fond, il était indiqué :

“ Pour la lettre uniquement : même stratégie, on fait durer et on prend un sursis à statuer voire un refus si on en a la possibilité. [...] En tout état de cause, on attend la conclusion du groupe Préfets<sup>53</sup>. ”

Les services de l'État consultés, DRIRE et le Service interministériel de défense et de la protection civile, sis en préfecture, émirent tous deux un avis favorable très argumenté. Toutefois, la Maison d'aménagement de Gerland n'émit pas formellement d'avis et formula plusieurs remarques plutôt hostiles. La Mission écologie urbaine, consultée elle-aussi, nota en conclusion d'un long argumentaire :

“ Il semble que l'extension proposée est de nature à aggraver les risques encourus. [...] Ainsi, même si réglementairement il est admissible que cette entreprise puisse obtenir son permis de construire, il me paraît raisonnable et justifié de donner un avis défavorable pour une extension à cet endroit<sup>54</sup>. ”

La notification de permis fut finalement refusée en février 1992, sur des bases réglementaires pour le moins mouvantes. Les acteurs rencontrés de cet épisode en conviennent d'ailleurs :

“ Les permis de construire, si mes souvenirs sont bons, on n'avait pas tellement le droit d'ailleurs, mais je sais plus, je ne me souviens plus. Mais bon, j'ai refusé des permis de construire. C'était [...] Centre acier service. Celui là, on l'a refusé et ça a été l'élément déclencheur. [...] [Il s'agissait] de dire, on a donné une idée, on l'applique. Et on a dit qu'on voulait aller là, donc on prend les moyens pour y aller. [...] On n'était pas très sûr, franchement, de la légalité des choses. Puisqu'on était sur un port, on est au bord de l'eau donc, on y allait un peu à la hussarde, mais, sans être assuré. Et dès le départ, enfin moi j'ai plutôt eu une démarche conciliante, je préfère toujours la conciliation et la discussion à l'affrontement. Bon, quand il faut s'affronter, on s'affronte, mais ce n'est quand même pas le but. Le but, c'était plutôt de trouver un terrain d'entente, et on a toujours cherché à trouver malgré tout un terrain d'entente, indépendamment de l'aspect frontal qu'on a pu avoir, à un certain moment, pour faire comprendre quelle était notre volonté, notre intention. Derrière, il y a toujours eu des négociations avec l'État ou avec les pétroliers d'ailleurs. ”

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

“ Oui, oui, oui, mais c'est sûr. Il y avait une volonté de bloquer [les permis de construire sur le port]. [Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon] ”

En juin 1993, arrivait à l'hôtel de Communauté une première demande de permis de construire formulée par un pétrolier depuis l'élection de Michel NOIR. Il s'agissait pour les EPL, de construire des locaux techniques<sup>55</sup>. La demande fut accordée par la ville sans difficultés, mais la DRIRE, à l'occasion du courrier notifiant son avis, alerta pour la première fois sur le fait que la procédure appliquée n'était pas conforme : « Pour ce permis délivré à l'intérieur d'un établissement de stockage d'hydrocarbures, la circulaire du 6 juin 1984 semble s'appliquer<sup>56</sup> ». Autrement dit, elle stipulait que ce devrait être aux services de l'État d'instruire un tel permis, et non à la Communauté urbaine. Elle venait ainsi de trouver une parade administrative permettant de priver la Communauté urbaine de « l'arme » des permis de construire, et de faire rebasculer vers la préfecture la décision de délivrer ou non les permis du port Édouard Herriot, tout du moins pour le secteur pétrolier.

parade  
administrative

<sup>53</sup> AML, 1758 W 144, op. cit., Bordereau interne d'envoi de la demande de PC provenant du cabinet de Michel NOIR, daté du 16.11.1991.

<sup>54</sup> AML, 1758 W 144, op. cit., Note de la mission écologie au vice-président chargé de l'urbanisme, daté du 14.02.1992.

<sup>55</sup> AML, 1797 W 164, Permis de construire n°387-1993-303, Entrepôts pétroliers de Lyon, Port Édouard Herriot, 6 rue d'Arles, 26 juin 1993.

<sup>56</sup> AML, 1797 W 164, op. cit., Courrier de la DRIRE Rhône-Alpes au service urbanisme appliqué de la COURLY, daté du 25.06.1993.

## Vers une sortie progressive de la crise

Plusieurs acteurs dont la parole a été mobilisée dans les pages précédentes ont déjà régulièrement fait allusion à un « groupe de travail préfectoral », qui œuvrait en parallèle à tous ces événements pour trouver une issue à la crise.

**La « cellule préfecture »** C'est en effet en avril 1990, lors de la première visite de Georges SARRE à Lyon, qu'il fut convenu entre le ministre PS et le maire RPR de désigner un « groupe de travail » chargé d'étudier toutes les questions en suspens<sup>57</sup>, d'évaluer l'évolution de l'activité portuaire<sup>58</sup> et l'avenir de ce port multimodal<sup>59</sup>. Cette cellule devait réunir régulièrement l'exécutif communautaire, les services de la Navigation ainsi que la CNR<sup>60</sup>. En fait, elle ne se réunit pour la première fois qu'en mai 1991, en préfecture, et avec des « poids lourds » :

« Côté ville et COURLY: Michel NOIR, Henry CHABERT, Roland FULCHIRON<sup>61</sup> et Jean FLACHER; côté Conseil général, Michel MERCIER<sup>62</sup>; côté État: le nouveau préfet Paul BERNARD, un conseiller de Georges SARRE, Claude QUIN; côté industriels: des représentants de la CNR, de la CCIL, du patronat local et des industries pétrolières. M. NOIR dit qu'au moins, cela permet « d'objectiver le problème. »<sup>63</sup>

Le compte-rendu dans la presse de cette première réunion évoque plusieurs points, parmi lesquels la décision de mettre en place une cellule technique, pilotée par la DDE, pour approfondir les études sur le Port Édouard Herriot à l'échelle 2000-2010, composée de techniciens de la DDE, de la DRIRE, de la COURLY, de la CNR, de la CCIL<sup>64</sup>. Elle était chargée de donner ses premières conclusions à l'automne 1991<sup>65</sup>. Il est noté que c'était bien la présence des stockages de gaz liquéfié et de produits pétroliers qui était discutée. Un consensus a semblé se dégager pour transférer les activités à hauts risques du port, « surtout les 4 500 m<sup>3</sup> de gaz liquéfié entreposés sur la presqu'île de l'Archevêque », et un site de substitution fut même évoqué à Villette-de-Vienne, en Isère<sup>66</sup>. Les acteurs présents se mirent d'accord pour adopter comme critère de localisation des autres activités du port, d'une part, une utilisation de la voie fluviale et, d'autre part, des liens avec l'agglomération. Les deux critères devaient concilier « politique dynamique de la voie d'eau et démarche d'aménagement urbain »<sup>67</sup>. Par contre, le projet de parc urbain sur la presqu'île semblait visiblement incongru à de nombreux protagonistes<sup>68</sup>.

Une nouvelle réunion de cette cellule se tint en préfecture en décembre 1991. Seul un communiqué de presse commun fut produit à l'issue de cette réunion :

« Il a été décidé de poursuivre l'approfondissement en commun des enjeux de cette volonté partagée de développement. Deux groupes de travail portant sur les besoins de modernisation des installations portuaires existants, d'une part, et sur la question des hydrocarbures, d'autre part, en recherchant en particulier d'autres sites multimodaux d'accueil de cette activité, dans l'hypothèse de sa délocalisation, ont été constitués. [...] Diverses propositions de regroupement et de réduction ont été formulées, notamment par les représentants de l'industrie pétrolière<sup>69</sup>.

À nouveau les protagonistes se sont réunis en février 1992, cette fois-ci sans compte-rendu dans la presse<sup>70</sup>, puis en novembre 1992. On apprend que le maire a tenu seul un point presse, pour y dénoncer « la présence de « boules de gaz » à quelques centaines de mètres d'un gymnase, [stockages] « qui ne devraient plus fonctionner depuis longtemps, et qui ne répondent pas aux normes de sécurité »<sup>71</sup> ». Par la suite, il n'est plus fait état de ces réunions dans la presse. C'est pourtant dans l'une d'elles, tenue en juillet 1994, qu'un consensus s'était finalement dégagé « entre la CNR, la COURLY, VNF, les représentants des services techniques de l'État et

<sup>57</sup> cf. « Armistice pour l'avenir du PEH » *Lyon Matin* — 3.04.1990.

<sup>58</sup> cf. « Le port fait des vagues » *Lyon Figaro* — 3.04.1990.

<sup>59</sup> cf. « Sud de Lyon: un projet de parc qui reste au port ? » *Le Tout Lyon. Moniteur judiciaire* — 6 au 9.04.1990.

<sup>60</sup> cf. « PEH: le « oui mais » de Georges SARRE à Michel NOIR » *Lyon Libération* — 3.04.1990.

<sup>61</sup> Ancien maire (UDF) du 7<sup>e</sup> arrondissement, où se situe le port.

<sup>62</sup> Président (UDF) du Conseil général du Rhône.

<sup>63</sup> cf. « Un port dans le vague », *Lyon Figaro*, 14.05.1991.

<sup>64</sup> cf. « PEH: une cellule de réflexion mise à flot », *Libération*, 14.05.1991.

<sup>65</sup> cf. « PEH: une cellule technique avant mutation », *Lyon Matin*, 14.05.1991.

<sup>66</sup> cf. « Un port dans le vague », *Lyon Figaro*, 14.05.1991.

<sup>67</sup> cf. « PEH: une cellule de réflexion mise à flot », *Libération*, 14.05.1991.

<sup>68</sup> cf. « Un port dans le vague », *Lyon Figaro*, 14.05.1991.

<sup>69</sup> cf. « PEH: pas de délocalisation en vue », *Lyon Matin*, 21.12.1991. n.s.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> cf. « Michel NOIR veut un « vrai port », *Lyon Matin*, 6.11.1992.

l'UFIP (Union française des industries pétrolières), sur le resserrement des dépôts pétroliers du Port Édouard Herriot sur la presqu'île de l'Archevêque.<sup>72</sup> », consensus qu'il convenait encore de travailler pour étudier la faisabilité qu'un tel projet côtoie celui d'un parc urbain.

« J'ai participé à plusieurs réunions oui. Je ne me souviens plus, franchement. Non mais, comment je décrirais l'ambiance ? L'ambiance était tendue, avec le patronat, et notamment les pétroliers. Elle s'est [...] enfin on essaye d'être intelligent quand même, voilà. Mais elle a été tendue au départ, ça c'est sûr. Avec les services de l'État aussi parce que l'État était remonté par VNF. Et chez VNF, ils défendaient à mort le point de vue [du port]. Donc ils agissaient auprès de l'État, [...] Il y avait [le directeur de la CNR], en tout cas qui lui était carrément hostile. **S'il y avait disons de l'affrontement, c'était d'un côté avec les pétroliers, de l'autre avec [le directeur de la CNR],** voilà. Là, on était dans un climat, plutôt de tension, et plutôt d'affrontement. Avec tous les autres intervenants, on était dans un climat de dialogue, y compris avec la Préfecture, qui, elle, essayait de prendre en compte les impératifs de la décentralisation. Et en même temps ce que je disais, armé par VNF d'un côté, ou par [le directeur de la CNR] de l'autre, **l'État essayait de faire ce qu'il pouvait au milieu de tout ça.** Et au mieux, mais c'était plutôt courtois. C'était ferme mais courtois.

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

« Je pense qu'à l'époque il y avait vraiment la volonté d'en découdre. Et donc, c'était un petit peu de fausses réunions. C'est-à-dire qu'en fait, je pense que ces réunions sous Michel NOIR et Henry CHABERT, elles n'ont pas abouti. Parce qu'en fait, il y avait une fin de non-recevoir de la part des élus de Lyon et je crois effectivement que tout était dans le marasme. Et c'est l'arrivée de Raymond BARRE qui a fait qu'on a trouvé une solution.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 - 1990) – Le Grand Lyon]

**D'autres scènes plus discrètes de négociation** En parallèle, la préfecture suscita dans le courant de l'année 1990 la création du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles et des risques dans l'agglomération lyonnaise (SPIRAL)<sup>73</sup>. Sa première réunion se tint en avril 1991 sous l'égide de l'État, via la DRIRE qui en tient toujours le secrétariat, de la Communauté urbaine et des industriels locaux<sup>74</sup>. Le SPIRAL a rapidement constitué des groupes de travail, dont l'un portait justement sur les possibilités de délocaliser les activités non directement liées au port. Il s'est en particulier appuyé sur le travail effectué par le bureau Algoé<sup>75</sup>.

Par ailleurs, la DRIRE demanda, en septembre 1993, à l'UFIP de réaliser « *une étude technique portant à la fois sur la faisabilité d'un resserrement des dépôts pétroliers avec maintien de l'activité commerciale, et sur l'évaluation des enjeux d'une délocalisation partielle de ces dépôts.*<sup>76</sup> ». C'est autour d'un projet de libération de 11,2 ha, pour un coût chiffré par l'UFIP à 197,5 millions de Francs<sup>77</sup>, qu'un début de consensus se fit jour dans la « cellule préfecture » du 12 juillet 1994, sous réserve, du point de vue des pétroliers « *de trouver le financement nécessaire et que, d'un point de vue de sécurité, la cohabitation des installations pétrolières maintenues sur le site et d'espaces verts ouverts au public soit jugée compatible*<sup>78</sup> ». Or, « *une réunion des services techniques chargés de la sécurité (DRIRE, sécurité civile, etc.) concluait fin septembre 1994 à l'impossibilité de cette cohabitation*<sup>79</sup> ». Et nous avons vu précédemment que le projet de parc urbain ne semblait pas négociable pour l'équipe municipale en place. Par ailleurs, le financement d'une telle délocalisation restait posé. Et le préfet, fin 1994, demanda au président de l'UFIP d'examiner une solution entièrement à la charge des industriels pétroliers, quitte à libérer moins de terrain que prévu. À quoi le président de l'UFIP lui répondit en janvier 1995 qu'une telle solution ne pourrait être envisageable sans la reconduite d'amodiation pour

<sup>72</sup> AML, 1544 WP 058, Dossier « sécurité du port Édouard Herriot », description provisoire de la Direction générale du département urbain (DGDU), COURLY, 1992- 1996. Préambule du dossier présenté par l'UFIP le 22.12.1995.

<sup>73</sup> « Les Secrétariats Permanents pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des risques (SPPPI) sont des organismes de concertation institués dans des zones très industrialisées et particulièrement exposées aux pollutions, réunissant des élus, les administrations locales et les représentants de l'industrie. Ils ont pour mission de favoriser la poursuite des actions destinées à réduire les pollutions et nuisances de toute nature résultant des activités industrielles. Le SPIRAL est l'un des treize SPPPI créés en France depuis 1971. ». cf. <http://www.lyon-spiral.org/>.

<sup>74</sup> cf. *Le Progrès*, 19.10.1991.

<sup>75</sup> cf. « PEH : huit sites à l'horizon », *Libération*, 15.11.1991.

<sup>76</sup> AML, 1544 WP 058, op. cit.

<sup>77</sup> Soit un peu plus de 30 millions d'euros.

<sup>78</sup> AML, 1544 WP 058, op. cit., n.s.

<sup>79</sup> *Ibid.*

vingt-cinq années, nécessaires selon lui pour amortir le coût de tels travaux<sup>80</sup>. Pour le dire autrement, la négociation avançait, mais de façon lente et serrée compte tenu des coûts en jeu.

La sortie de crise s'est aussi travaillée ailleurs, dans des cercles moins publics et plus discrets. L'un des enquêtés rappelait par exemple que Michel NOIR était aussi député, qu'il disposait à l'Assemblée d'un secrétariat dont l'une des tâches a été précisément de renouer le dialogue avec les grands groupes industriels présents sur le port et dans le Couloir lyonnais de la chimie :

“ Pendant le mandat où il a été maire, tout à fait au début, [Michel NOIR] avait une technique qui consistait à donner un grand coup de pied dans la fourmilière, et après de recomposer les choses comme il voulait, c'est-à-dire qu'il faisait revenir les gens, il amalgamait, il recomposait les choses selon son schéma à lui. [...] Alors après, ça s'est recomposé dans les hautes sphères parisiennes, et [...] ça s'est traduit dans des rencontres bilatérales, de connaissance de ce que [chacun] voulait faire à moyen terme, enfin de la vision un peu stratégique de ces gens là.

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

En parallèle, les documents d'urbanisme en cours étaient progressivement approuvés, parfois avec des péripéties sur lesquelles nous ne nous attarderons pas ici<sup>81</sup>. Le Schéma directeur fut voté par la Communauté urbaine en février 1992<sup>82</sup>, et le POS<sup>83</sup> le fut finalement aussi en juin 1994, après des anicroches, là encore, avec la préfecture.

Dans le même temps, quelques changements furent amorcés à la CNR, qui, d'une part reprit à la CCI en les filialisant l'activité de stockage de conteneurs, avec la création en 1993 de Lyon Terminal<sup>84</sup>. D'autre part, la compagnie lança en parallèle un projet « d'esthétisation » de sa façade fluviale, précisément autour de son terminal à conteneurs<sup>85</sup>.

**Des élus socialistes en embuscade** Pour clore cette époque du mandat de Michel NOIR, on notera à plusieurs reprises les réactions des socialistes locaux contre les positions, jugées trop radicales, prises par le maire sur le port Édouard Herriot. Gérard COLLOMB, président du groupe socialiste dans l'opposition municipale, déclara par exemple en février 1991 :

“ En solutionnant le problème EH, on créera dix autres problèmes derrière. [...] On ne peut pas tirer un trait de plume sur ce port, ou alors il faut reposer tout le problème du couloir de la chimie, si l'on veut être cohérent<sup>86</sup>.

Puis, en mai 1991, tandis que le maire défendait le projet d'un parc urbain en lieu et place du port, la presse notait :

“ Gérard COLLOMB a été le premier à flairer le bon coup politique. Hier, l'adversaire de Michel NOIR est monté au créneau contre la « gestion solitaire » de Michel NOIR<sup>87</sup>.

De même en novembre 1991, à propos du plan de circulation :

“ Gérard COLLOMB, conseiller municipal socialiste, s'interrogeait hier sur la future destination du port : « Lyon peut-il accepter d'affaiblir un certain nombre de ses activités industrielles en se privant d'une zone portuaire pour miser uniquement sur un développement tertiaire ? »<sup>88</sup>.

Le chef de file de l'opposition relayait aussi la position du gouvernement, à direction socialiste jusqu'en 1993, et incarné sur ce dossier par le secrétaire d'État aux transports, Georges SARRE. Quant aux élus issus de l'UDF, leur défaite lors du premier tour des municipales de 1989 les avait réduits au silence, et à l'obligation de solidarité vis-à-vis d'une majorité municipale qu'ils avaient rejoint. On vit ensuite, avec l'élection de Raymond BARRE à la tête de Lyon, qu'ils avaient eux aussi des visées sensiblement différentes sur le port.

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> En particulier, le Schéma directeur a été annulé en mars 1991, sur une requête d'un conseiller communautaire Vert, Etienne TÊTE, auprès du Tribunal administratif, pour vice de forme. cf. « Le SDAU n'est plus », *Lyon Figaro*, 19.03.1991.

<sup>82</sup> cf. « La majorité, les socialistes et les communistes s'offrent un SDAU sans Tête », *Le Progrès*, 21.02.1992.

<sup>83</sup> cf. « Le POS nouveau est arrivé », *Le Progrès*, 7.12.1992.

<sup>84</sup> cf. « PEH : 60 ans et des projets de lifting », *Le Tout Lyon Moniteur judiciaire*, 1 au 3.07.1997.

<sup>85</sup> cf. « Le port EH marque son entrée », *Le Progrès*, 15.09.1993.

<sup>86</sup> cf. « Un port solidement ancré ». *Lyon Figaro* —28.02.1991.

<sup>87</sup> cf. « Un port dans le vague », *Lyon Figaro*, 14.05.1991.

<sup>88</sup> cf. « PEH : Michel NOIR fait la police », *Le Progrès*, 9.11.1991.

### 3.1.3 Avec l'équipe de Raymond Barre (1995-2001), l'aboutissement d'un compromis temporaire

Les élections municipales de 1995 n'eurent pas grand-chose en commun avec celles de 1989, si ce ne sont les désaccords au sein de la droite lyonnaise<sup>89</sup>. Michel NOIR avait terminé son mandat embourbé dans un imbroglio politico-judiciaire qui a finalement causé sa chute<sup>90</sup>, puisqu'il n'a pas pu se représenter pour diriger la liste sortante. C'est son adjoint Henry CHABERT, se définissant lui-même comme un noiriste de la première heure, qui est parti pour lui à la bataille. La droite centriste, en revanche, avait tiré les leçons de son échec précédent, et a préféré confier sa tête de liste à l'un de ses proches, Raymond BARRE, député lyonnais depuis 1978, apparenté au groupe UDF, et qui bénéficiait surtout d'une expérience et d'une notoriété d'ancien premier ministre. Les listes centristes arrivèrent en tête au premier tour, et Raymond BARRE les recomposa pour gagner le second. Toutefois, pour la première fois depuis la loi dite PLM<sup>91</sup> de 1982, trois arrondissements élisaient un maire de gauche<sup>92</sup>. Sur les six restants, seul le 7<sup>e</sup> arrondissement, celui précisément dans lequel se trouve le port Édouard Herriot, était toujours dirigé par une maire d'obédience noiriste.

Cet émiettement des voix lyonnaises amena Raymond BARRE à constituer à la Communauté urbaine un exécutif très ouvert, alliant des élus gaullistes, centristes (en majorité), socialistes et écologistes. En cela, Raymond BARRE assura une présidence sensiblement différente de celle de son prédécesseur, toujours pris entre désir et nécessité de rechercher des compromis au sein de sa large majorité. L'organisation des services se sectorisa davantage, répondant ainsi à l'élargissement du nombre de vice-présidences, et à la volonté de chacune d'elles d'exercer une parcelle de pouvoir. Et si Henry CHABERT retrouva son poste d'adjoint, en mairie, et de vice-président à l'urbanisme à la Communauté urbaine, ce fut dans une délégation très bornée, centrée sur les outils de planification, l'aménagement et les espaces publics. L'urbanisme n'était plus la thématique transversale du mandat ; s'il y en avait une, c'était peut-être le développement économique, correspondant à l'une des spécialités du maire.

développement  
économique

C'est dans ce contexte, à la fois de recherche constante de compromis et d'une sensibilisation accrue aux milieux économiques, qu'une issue fut trouvée au conflit du port Édouard Herriot avec les pétroliers pendant ce mandat.

Les négociations étant plus feutrées que dans la période précédente, les archives écrites et les souvenirs sont aussi plus rares, ce qui ne facilite pas le travail du chercheur ...

#### L'affirmation de la fonction portuaire

On notera en premier lieu que le contexte politique au sein de l'exécutif Communautaire était sensiblement plus tendu que dans la période précédente. Henry CHABERT en dresse un portrait sans complaisance :

« Il y avait une armée mexicaine à la Communauté urbaine, avec en plus les contraintes politiques dans lesquelles s'étaient mis Raymond BARRE lui-même. Ce qui faisait qu'il fallait en permanence qu'il navigue entre compromis. Donc c'était moins facile, disons. On va dire ça comme ça.

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

Toutefois, le vice-président à l'urbanisme admet qu'il a toujours eu le soutien du nouveau député-maire dans les fonctions liées à sa délégation. Mais la gestion de sortie du conflit du port lui a été retirée de ses attributions :

<sup>89</sup> Il se trouve que les partis de droite se déchiraient aussi au niveau national, avec pour la première fois lors de la campagne des élections présidentielles de mai 1995, deux candidats issus du même RPR, Jacques CHIRAC et Édouard BALLADUR — qui exerçait les fonctions de premier ministre depuis 1993. L'UDF s'était ralliée au second, et c'est le premier qui arriva en tête du premier tour et gagna finalement le second.

<sup>90</sup> Il a été condamné en 1996 pour abus et recel de biens sociaux à dix-huit mois de prison avec sursis et cinq ans d'inéligibilité, confirmés en appel.

<sup>91</sup> Loi 82-1169 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon, instaurant les communes, et donc la base élective, au niveau des mairies d'arrondissements. L'élection de la mairie centrale se fait du coup au second degré.

<sup>92</sup> Dans les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>, il s'agissait de maires PS, et dans le 1<sup>er</sup>, d'un maire Vert.



« Il y a une partie en revanche qu'il a confiée aux « technocrates » entre guillemets, aux techniciens si vous voulez. Après tout, ils sont technocrates parce que les politiques renoncent à leur pouvoir. Donc il s'est appuyé beaucoup sur les techniciens, sur les grands dossiers comme le rachat du tronçon nord [du périphérique], etc. Là, sur trois ou quatre dossiers dont [celui du port Édouard Herriot], ce sont les techniciens qui sont devenus les interlocuteurs de l'État. Donc, sur ces sujets là, je peux dire qu'à partir du mandat de Raymond BARRE, je n'ai plus eu directement d'actions. Et je n'avais pas particulièrement envie d'en avoir. Moi à partir du moment où j'avais le reste, c'était très bien [...] »

[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 – 2001) – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

Raymond BARRE entretenait de longue date des proximités importantes avec la CNR, que son prédécesseur n'avait pas. En tant qu'ancien commissaire européen, qu'ancien premier ministre et qu' élu Rhodanien du parlement, il avait toujours été sensible à l'intérêt, pour la construction européenne en particulier, d'aménager une liaison fluviale à grand gabarit entre Rhin et Rhône. Rappelons qu'un tel canal a été envisagé dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, qu'il a été mis en service en 1833, et que depuis, son adaptation à de nouveaux gabarits utilisés par la navigation fluviale est en question<sup>93</sup>. Ce projet a fait l'objet de l'attention de nombreux élus locaux des régions concernées depuis l'après-guerre [Laferrère 1962], et la construction d'un canal à « grand gabarit », qui avait été promulguée en 1980<sup>94</sup> précisément lorsque Raymond BARRE était premier ministre, avait été mise en sommeil par les gouvernements de gauche suivants, puis à nouveau actée par la « loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire<sup>95</sup> ». Raymond BARRE n'est probablement pas étranger à l'intégration d'une telle disposition dans cette loi de février 1995. En effet, il avait été élu président de l'Association mer du Nord – Méditerranée<sup>96</sup> au début des années 1990 pour succéder à Edgar FAURE [Bonnafous 1997]. Cette association a, depuis sa création, exercé une sorte de *lobbying* auprès des pouvoirs publics pour la mise au grand gabarit du canal Rhin-Rhône. Le président MITTERRAND était plutôt favorable à l'idée, même si sur ce point, il rencontrait de nombreuses oppositions dans sa formation politique d'origine, et on notera d'ailleurs que VNF avait aussi été créé dans la perspective d'éclosion de ce projet. La loi sur l'aménagement du territoire a été votée dans un contexte particulièrement favorable au canal, puisque Édouard BALLADUR était premier ministre de cohabitation depuis 1993, qu'il avait œuvré à son rapprochement avec l'UDF dans la perspective des élections présidentielles de 1995, que Raymond BARRE avait été le candidat de cette formation politique en 1989, et que Charles PASQUA, auteur de la loi, avait rejoint le camp de son premier ministre dans le combat présidentiel fin 1994. Bref, de nombreux observateurs supputent que l'aménagement du canal à grands gabarits a fait partie des tractations pour le soutien de l'UDF à la candidature présidentielle du premier ministre.

canal Rhin-Rhône

Le port Édouard Herriot constituait une pièce importante de ce futur aménagement, et il s'agissait de consolider sa fonction de plate-forme industrielle multimodale en fortifiant le mode fluvial. Le discours sur le renforcement de cette fonction portuaire était bien celui que portait conjointement la CNR et VNF, jusque là contre l'exécutif de la Communauté urbaine.

Avec l'arrivée de Raymond Barre, ils trouvèrent un allié de choix :

« À partir de 1995, les choses ont changé par rapport à l'attitude face à l'État. D'autant que M. BARRE était partie prenante à la CNR [via l'association mer du Nord – Méditerranée]. [...] Et donc, lui a évidemment aplani tout ça et a fait en sorte que les choses se passent plutôt techniquement. Et puis après, j'avoue que je n'ai plus entendu parler [du conflit du port], on n'en a plus parlé en tant que tel. Tout s'est aplani. »

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

« Raymond BARRE avait des affinités avec la CNR. Des relations personnelles qu'il avait avec des grands patrons de la CNR. Je pense que c'était des relations personnelles, d'affinités politiques et d'affinités dans la vision de l'État, des grandes infrastructures nationales. Il y avait beaucoup de »

<sup>93</sup> cf. *supra* § 1.1.2.

<sup>94</sup> Loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône.

<sup>95</sup> Loi n°95-115 du 4 février 1995, dite aussi « loi Pasqua » du nom du ministre de l'Intérieur qui la fit voter.

<sup>96</sup> Cette association avait été fondée en 1961 par des élus locaux de toutes les régions concernées, pour soutenir le projet de canal à grand gabarit.

*ça. Et puis Raymond BARRE est un très grand supporter de la liaison Rhône-Saône. Du canal Rhin-Rhône.*

*[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 — Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 - 1990) — Le Grand Lyon]*

D'ailleurs, Jean-Pierre RONTEIX avait été nommé président de la CNR en juin 1995, et il semble que Raymond BARRE n'ait pas été non plus étranger à cette nomination :

“ *Raymond BARRE avait mis son bras droit à la tête [de la CNR]. M. RONTEIX était son bras droit, il a fait sa campagne [des élections municipales] déjà en 1995. C'était un homme très proche de Raymond BARRE, un homme charmant, d'ailleurs, et grand commis de l'État, mais 100% inféodé à Raymond BARRE. C'était son œil, son œil et son bras à la fois, à la CNR. Il a mis de la rondeur dans les coins.*

*[Vice-président à l'urbanisme du Grand-Lyon et maire-adjoint de Lyon chargé de l'urbanisme (1989 - 2001) — Ville de Lyon et Le Grand Lyon]*

C'est donc sous l'égide de ces nouvelles complicités entre maire de Lyon et CNR, avec l'appui des services de l'État, qu'a été négociée une sortie du conflit autour du devenir du port Édouard Herriot.

### Le plan de resserrement du port pétrolier sur la presqu'île de l'Archevêque

Le 22 décembre 1995 se tint à la préfecture une réunion sur le port, à laquelle ont participé, comme habituellement dans le « groupe de travail Préfecture », des représentants de la Communauté urbaine, de la mairie, et de la CNR. Son ordre du jour annonçait un exposé du président de l'UFIP sur le projet de resserrement des stockages pétroliers, et un autre du président de la CNR sur les conclusions à tirer de ce projet de resserrement<sup>97</sup>. L'UFIP avait déjà été invitée dans ce cénacle, mais c'est la première fois que son représentant venait y présenter un plan complet de sortie de crise.

**Le protocole d'accord sur le resserrement des pétroliers** Il semble que l'UFIP ait prudemment attendu le résultat des élections municipales de 1995 pour transmettre, en juin, au préfet, à la DRIRE et à la CNR le schéma de resserrement qu'elle comptait présenter en décembre au « groupe préfecture ». Car, après la défaite des équipes noiristes, l'hypothèque de la nécessité d'une cohabitation avec un parc ouvert au public était levée.

Le plan présenté en décembre 1995 annonçait donc une réduction des capacités de stockage, de  $67,2 \text{ km}^3$ <sup>98</sup>, et des superficies au sol occupées, de  $95\,758 \text{ m}^2$ <sup>99</sup>. Le coût des investissements accompagnant cette opération s'élevait à 142,6 millions de Francs<sup>100</sup>. Par ailleurs, douze emplois étaient supprimés sur les trente-deux initiaux. Enfin, les pétroliers du port se regroupaient selon trois dépôts détenus en majorité :

- ▷ le plus important ( $180 \text{ km}^3$ ) par un consortium réparti entre Elf et Agip ;
- ▷ le second ( $89 \text{ km}^3$ ) par la compagnie Esso ;
- ▷ et le plus petit ( $72 \text{ km}^3$ ) par la société Mobil.

En contrepartie, l'UFIP formulait plusieurs exigences en direction de ses différents partenaires. Tout d'abord vis-à-vis de la CNR, elle demandait principalement une « *délimitation précise du périmètre réservé exclusivement aux hydrocarbures et des terrains loués à chacun des trois futurs amodiataires* » assortie d'une « *clause de non concurrence sur le port Herriot* », une « *garantie de pérennité de vingt-cinq ans pour les nouveaux contrats d'amodiation, c'est-à-dire jusqu'en 2023, terme de la concession CNR* » et le maintien de la tarification actuelle<sup>101</sup>. Ensuite à la préfecture et à la DRIRE, elle demandait un regroupement des trois dossiers et une limitation de la durée de leur instruction, pas de travaux sécuritaires en plus de ceux exigés par les circulaires en vigueur, et « *l'octroi de subventions ou de prêts bonifiés pour faciliter le financement de cette opération* ». Enfin à la Communauté urbaine, il était demandé une « *prise en compte dans les plans d'urbanisme et le SDAU de la vocation industrielle et pétrolière des terrains de la presqu'île de l'Archevêque* », la garantie des accès actuels au port et

<sup>97</sup> AML, 1544 WP 058, Dossier « sécurité du port Édouard Herriot », description provisoire de la Direction générale du département urbain (DGDU), COURLY, 1992-1996.

<sup>98</sup> Passant de  $409,4$  à  $309,2 \text{ km}^3$ .

<sup>99</sup> Passant de  $262\,098$  à  $166\,330 \text{ m}^2$ .

<sup>100</sup> Soit environ 21,75 millions d'euros.

<sup>101</sup> La CNR avait fait une « proposition de révision tarifaire » nettement à la hausse en février 1995.

que les services instructeurs des permis de construire ne feraient pas d'obstruction intempestive, une exonération de la taxe professionnelle pour les investissements de resserrement, et enfin « *l'engagement formel de la COURLY de préserver l'intégrité des dépôts pétroliers pendant toute la durée des contrats d'amodiation délivrés par la CNR* », passant en particulier par la « *renonciation à toute DUP pour le franchissement du Rhône par le boulevard circulaire à hauteur du Port Édouard Herriot* ». Enfin, dans l'optique d'un dépôt des demandes d'autorisation d'exploitation en préfecture en février 1996, l'opération pouvait être achevée en mai 1998<sup>102</sup>.

*Le port conserverait une fonction industrielle affirmée*

On notera dans les revendications de l'UFIP, en particulier la demande d'une fin durable des hostilités avec les élus locaux, et le maintien du site de stockage, dont elle acceptait la diminution, dans l'enceinte d'un port qui conserverait une fonction industrielle affirmée. Le 24 mars 1997, un protocole d'accord était signé entre le préfet du Rhône (Paul BERNARD), le président de la Communauté urbaine de Lyon (Raymond BARRE), le maire de Lyon (Raymond BARRE), le conseil général (Michel MERCIER), la CNR (Jean-Paul RONTEIX) et l'UFIP (Bernard CALVET), consacrant l'essentiel des demandes présentées par les pétroliers.

Ce protocole dessinait l'avenir du port, à la fois stockage de produits pétroliers et de containers.

Il s'agit d'un document concis, écrit avec un préambule éclairant le contexte et suivi du protocole lui-même.

Dans le préambule, il était tout d'abord rappelé la « *nécessité du maintien d'infrastructures de stockage et d'approvisionnement de la région lyonnaise en produits pétroliers, après restructuration et resserrement pour améliorer la sécurité et la protection de l'environnement* ». Dans le protocole, le programme de resserrement présenté par l'UFIP en décembre 1995 était validé, étant entendu que les compagnies pétrolières « *financeront les travaux correspondants de démantèlement et de modernisation à l'intérieur des futurs dépôts réaménagés* », et que la CNR finançait « *les travaux de modification du secteur pétrolier à l'extérieur de l'emprise des dépôts privés* ». Par ailleurs, les amodiations pétrolières étaient renouvelées jusqu'en 2023, fin de la concession de la CNR, avec accord pour qu'aucune autre compagnie pétrolière que celles-ci ne puisse s'installer dans le port. Les autorités administratives, préfecture et communauté urbaine, s'engageaient à traiter les dossiers du resserrement avec diligence, afin que les dépôts soient opérationnels dans leur nouvelle configuration courant 2000. Les différentes parties s'engageaient à soigner l'intégration paysagère du port. Enfin, concernant le projet d'infrastructure routière bouclant le périphérique lyonnais, il était indiqué en fin du protocole que « *les signataires sont informés du fait que le périmètre d'étude du Tronçon ouest du périphérique (TOP) est reporté dans le POS. Le surcoût des aménagements nécessaires pour adapter le port et les installations des industriels amodiataires au passage de l'ouvrage sera financé au titre de celui-ci* ». Par contre, le protocole stipulait aussi que « *le dépôt d'hydrocarbures liquéfiés ne serait maintenu au-delà de 2004 que si l'approvisionnement faisait appel de manière privilégiée au transport par voie d'eau et sous réserve de l'octroi des autorisations nécessaires par les autorités compétentes vis-à-vis de la sécurité*<sup>103</sup> ». Autrement dit, les industriels pétroliers avaient obtenu un accord sur l'essentiel de leurs revendications, à l'exception du maintien du dépôt URG-Butagaz, dont l'amodiation s'arrêtant en 2004 ne serait *a priori* pas renouvelée au-delà.

En parallèle, le protocole indiquait que la CNR allait développer son activité de containers, « *en dynamisant ses relations avec le port maritime de Marseille-Fos et en développant le transport fluvio-maritime en direct* ». Le port était maintenu dans son périmètre, « *le terminal à conteneurs se [développant] à partir de l'existant* », c'est-à-dire sur l'emprise libérée par les pétroliers<sup>104</sup>. Le port, après avoir consolidé ses débouchés à l'aval de Lyon, se mettait en ordre de bataille pour accueillir le trafic amont suscité par le canal Rhin-Rhône. C'était compter sans la dissolution de l'Assemblée nationale, décidée par le président Chirac en avril 1997, et l'élection en juin suivant d'un gouvernement de « gauche plurielle », dans lequel les Verts avaient conditionné leur entrée à l'abandon du projet de grand canal.

<sup>102</sup> AML, 1544 WP 058, *op. cit.*, Dossier réalisé par l'UFIP (Union française des industries pétrolières — Chambre syndicale de la distribution des produits pétroliers), Projet de resserrement des dépôts pétroliers du PEH, Bilan du resserrement, daté du 22.12.1995.

<sup>103</sup> AML, 1964 W 121, Permis de construire n°387-1997-537, Entrepôt pétrolier de Lyon, Port Édouard Herriot, 6 rue d'Arles, PC délivré le 26 août 1998 — « Orientations pour le port Édouard Herriot à Lyon — Protocole d'accord », daté du 24.03.1997.

<sup>104</sup> *Ibid.*

**Concessions et transformations contenues dans le protocole** Au final, le protocole d'accord dessinait un port un peu moins pétrolier, davantage sécurisé et un peu plus conteneurisé, favorisant la voie d'eau pour toutes ses autres activités, que la Communauté urbaine s'engageait à inscrire durablement comme tel dans ses documents d'urbanisme. De parc urbain sur une partie de la presqu'île de l'Archevêque, il n'était plus question, ce qui, pour les agents de la Communauté qui avaient accompagné les visions urbaines de l'équipe précédente, n'était pas toujours simple à accepter :

« Ça a été géré dans un esprit plus apaisé, mais dans un esprit de reconquête de ces territoires pétroliers pour du container qui était à l'époque, et encore toujours d'ailleurs, très demandé notamment en surface de stockage pour faire du transport fluvial. Le Grand Lyon s'était positionné, au début du mandat de Raymond BARRE, comme entre guillemets « port arrière de Marseille ». Et même des cargos fluviomaritimes, par exemple, remontent sans s'arrêter à Marseille.

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 – Le Grand Lyon]

« J'ai vécu [le négociateur pour la Communauté urbaine] comme un traître. Maintenant ça s'est arrangé parce que j'ai oublié. Mais pour moi, au début, c'était un traître. Le protocole de 1997, c'est vraiment une calamité ! Le plus calamiteux, c'était d'avoir abandonné le port à containers [au nord], au port Édouard Herriot. C'était ce qui m'a fait le plus souffrir finalement par rapport au projet initial. On a pesé en réunion, on a pesé presque avec des engins sur le terrain, enfin c'est vraiment [...] Si, si, on a fait tout ce que l'on a pu pour pousser le port dans cette limite là.

[Ingénieur territorial au service espaces publics, en charge de la réalisation du parc de Gerland (1995 - 2000) – Le Grand Lyon]

Mais on notera que le protocole de 1997 n'incarnait plus non plus la vision de port ouvert sur la ville où l'on viendrait « manger ou prendre un verre<sup>105</sup> », telle qu'elle avait été esquissée un temps par la CNR et VNF. Sa sécurisation accrue, la volonté de dissocier autant que possible les flux de camions des deux ports, pétrolier et logistique, se traduisaient de fait par une fermeture physique supplémentaire des lieux.

Par ailleurs, les compagnies pétrolières s'étaient regroupées entre elles, ce qui modifiait le mode de gestion par groupe qu'elles avaient jusque là. Chaque nouveau dépôt correspondait au regroupement de multiples actionnaires :

« Sur la zone, on a trois dépôts qui se sont regroupés. Sur la partie basse, le Dépôt pétrolier de Lyon (DPL), avec certains actionnaires. Sur la partie haute de la presqu'île, il y a un autre dépôt qui est la Société pétrolière du Rhône (SPR), avec d'autres actionnaires. Pour ce qui concerne les EPL, tout en longueur [au milieu], [d'autres actionnaires encore]. [...] En 1998 et 1999, a eu lieu ce qu'on appelle le resserrement du port, et le démantèlement de quatre dépôts. Et les différents actionnaires sont rentrés au sein d'entités qui sont devenues plus grosses.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

« L'Entrepôt Pétrolier de Lyon, EPL, par exemple, c'est une entité économique complètement indépendante, c'est une société en actions simplifiée. EPL a cinq actionnaires, Total, BP, Thévenin-Ducrot, un indépendant français qui représente la marque Avia dans le sud de la France, AGIP qui est émis d'Italie, et une centrale d'achats de grandes surfaces qui est Pétroles et Dérivés (SCAPED) qui travaille pour le compte d'Intermarché. Total détient 50% de l'entrepôt pétrolier de Lyon. À ce titre, il « opère » le dépôt. C'est-à-dire que Total met à disposition du personnel, les onze personnes de l'équipe d'EPL. Il s'agit de personnels payés par Total, sachant que 50% de leur salaire est refacturé aux autres actionnaires. En contrepartie de ce mandat d'opération, Total met à disposition ses structures centrales, pour assister dans différents domaines, exploitation, douanier et gestion des risques industriels.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

De même, est-il besoin de le préciser, les dépôts reconfigurés ne produisaient plus d'additifs sur place, cette extension chimique de la fonction de stockage du port pétrolier ayant été définitivement stoppée avec l'incendie du dépôt Shell en 1987. Par contre, les dépôts existants ne connurent pas de travaux lourds de transformation :

<sup>105</sup>Pour reprendre les termes employés par Georges SARRE en 1991, commentant le rapport Quin. cf. « Édouard Herriot, premier port paysager d'Europe ? », *Le Progrès*, 13.04.1991.

« Ensuite, vous dire qu'il y a eu des calculs pour l'isolement des cuves, à mon avis, à l'époque du resserrement en 1997 et 1998, ils ont repris la situation à l'identique, telle qu'elle existait, telle qu'elle a été construite. Je ne pense pas qu'il y ait eu d'aménagements spécifiques. Il y a eu des dépôts qui ont été supprimés complètement, pour resserrer les activités sur les trois dépôts qui subsistent à ce jour. Mais je n'ai pas connaissance de [...] Enfin, les treize bacs que j'ai actuellement sur mon dépôt étaient treize bacs qui existaient déjà. Ils n'ont pas été déplacés. À ma connaissance non. [...] Si on devait construire un dépôt en partant de rien, aujourd'hui, il y a peut-être des choses qui existent actuellement dans les dépôts du port qui n'existeraient plus. Mais au moment du resserrement en 1997 et 1998, ce qui a été décidé c'est de supprimer les dépôts. Par contre de modifier la position de certains bacs, je ne pense pas.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

Enfin, dernier élément significatif, nous avons peu dit jusque-là que l'armée disposait d'un dépôt pétrolier à proximité des installations Shell. Ses stockages ne sont pas placés sous la surveillance de la DRIRE, les militaires disposant d'un système d'inspection propre qui traite de leurs installations en fonction d'une réglementation autonome. Constatons aussi que ce dépôt n'est entré à aucun moment dans la négociation sur le plan de resserrement :

« Le dépôt militaire est le seul dépôt qui n'a pas eu la nécessité de vivre le resserrement imposé en 1997 et 1998. Le dépôt militaire était dans les zones où Total et BP ont détruit leurs dépôts, alors que le dépôt de l'armée est toujours là à ce jour. [...] Ils sont complètement indépendants. Maintenant, ce n'est plus tout à fait vrai dans la mesure où, la taille des dépôts militaires étant souvent modeste, les militaires de plus en plus vont charger dans les dépôts privés. Et il arrive à des conducteurs militaires avec des camions militaires de charger chez moi.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

« Encore aujourd'hui, ils ont démolit, enfin vidé les cuves. Mais ils considèrent ce terrain comme stratégique. Pourquoi ? Ça, c'est un mystère de colonel, c'est insoluble. Mais, pour eux, ce terrain est majeur. Donc ils ne le lâchent pas. Pour la petite histoire d'ailleurs, leurs amodiations durent jusqu'en 2024, c'est-à-dire au-delà de la concession. C'est farce ça !

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]

**La transformation du port pétrolier** En janvier 1995, avant même la présentation du plan de resserrement par l'UFIP au « groupe de travail préfecture », la société Mobil avait fait le choix de démolir dans son dépôt, l'un de ceux qui est resté au terme du protocole, d'anciennes petites cuves inutilisées. Lors de l'instruction de sa demande de permis de démolir<sup>106</sup>, la DRIRE précisa même que cette rétention est « *de nature à améliorer les conditions d'intervention en cas d'incident ou d'accident*<sup>107</sup> ».

Le premier permis déposé dans le cadre du protocole d'accord fut celui du réaménagement de l'Entrepôt pétrolier de Lyon, en novembre 1997<sup>108</sup>. On notera tout d'abord que le service instructeur n'est plus la Communauté urbaine, mais la Direction départementale de l'Équipement, en application de la circulaire du 6.06.1984. Par ailleurs, alors que l'agent de l'État notifiait en retour à EPL des éléments manquants et d'autres non réglementaires, la CNR se fendit d'un courrier au service instructeur avec en objet : « **DEMANDE DE PC SECTEUR PETROLIER** (en gras, souligné, majuscule)<sup>109</sup> », rappelant les termes du protocole d'accord dans lequel avait été actée l'accélération des procédures. Le dépôt Esso, le suivant, déposa sa demande en janvier 1998, qui fut traitée en sept mois<sup>110</sup>, avec un permis délivré par le préfet. Le dépôt pétrolier de Lyon fut exempté de permis pour les travaux plus légers qu'il réalisait<sup>111</sup>. Les archives municipales de Lyon ne disposent pas des dossiers de permis de démolir des stockages situés plus au nord, mais il semble que l'ensemble du plan de resserrement ait été effectivement réalisé pour l'année 2000.

<sup>106</sup> AML, 1858 W 243, Permis de démolir n°69-387-95-00001-0, Mobil Oil Française, Port Édouard Herriot, 1 rue d'Arles, 2.01.1995.

<sup>107</sup> AML, 1858 W 243, op. cit., Courrier de la DRIRE RA au directeur de la société Mobil, daté du 31.01.1995.

<sup>108</sup> AML, 1964 W 121, Permis de construire n°387-1997-537, Entrepôt pétrolier de Lyon, Port Édouard Herriot, 6 rue d'Arles, dossier déposé le 13.11.1997.

<sup>109</sup> AML, 1964 W 121, op. cit., Courrier de la CNR à la Ville de Lyon (service des PC), daté du 20.01.1998.

<sup>110</sup> AML, 2060 W 039, Permis de construire n°69-387-1998-109, ESSO SAF, Port Édouard Herriot, 8 rue d'Arles, dossier déposé le 20.01.1998.

<sup>111</sup> AML, 2060 W 406, Déclaration de travaux n°69-387-1998-1168, DPL, Port Édouard Herriot, 1 rue d'Arles, AT délivrée le 7 janvier 1999.

On notera que, dans ces dossiers et dans quelques autres qui les avaient précédés, la maire noiriste du 7<sup>e</sup> adoptait un ton pour le moins acerbe, exprimant régulièrement son désarroi devant la transformation en cours du port. Ainsi, par exemple lorsque Mobil demanda la destruction de quelques bacs, en janvier 1995, la maire faisait le choix d'émettre :

“ [...] un avis réservé. Cette demande, pour laquelle nous devrions émettre un avis favorable, ne fournit aucune indication sur les intentions de l'exploitation, après démolition et nettoyage des terrains concernés. Y aurait-il d'autres projets de reconstruction ?<sup>112</sup> ”

En décembre 1995, après les élections municipales, donc, lors du traitement d'une demande de permis de construire de la CNR qui souhaitait construire un bâtiment préfabriqué à usage de bureaux<sup>113</sup>, la maire du 7<sup>e</sup> indiquait dans la case habituelle réservée pour les avis :

“ Pourquoi du préfabriqué ? Entre ça et les conteneurs [...] **La CNR n'a-t-elle pas des projets d'avenir structurés ?**<sup>114</sup>. ”

Dans le traitement du dossier de l'EPL, en novembre 1997, elle notifia à deux reprises :

“ [...] Ce dossier de PC fait l'objet d'un avis bienveillant de ma part. Toutefois, mon avis sur le projet est défavorable **faute de plan paysager précis**<sup>115</sup>. ”

“ [...] Compte tenu des pièces complémentaires envoyées le 27.02.1998, je maintiens l'avis défavorable formulé le 27.11.1997. En effet, **je pense qu'il est possible d'améliorer le plan de paysagement proposé, notamment au niveau des abords et des limites de terrains qu'il serait certainement possible de planter. À ce sujet, je regrette l'absence de plan directeur précis en termes de paysage sur le Port Édouard Herriot**<sup>116</sup>. ”

Toujours pour ce dossier, elle en appela à l'adjoint à l'urbanisme, son allié politique :

“ Monsieur l'Adjoint,  
Je remarque le dépôt de plus en plus fréquent de dossiers de PC sur le Port Édouard Herriot, **dossiers qui se singularisent par une grande médiocrité d'aménagement paysager des projets**. J'ai noté par ailleurs que le Port Édouard Herriot devrait faire partie des projets de requalification de la Vallée de la chimie, conformément aux dernières décisions du Comité de pilotage à la communauté urbaine de Lyon. **Il me semble nécessaire d'engager une réflexion sur le paysage du Port Édouard Herriot et de l'intégration des nombreux projets actuels sur le site**. À ce sujet, il serait anormal que les études se limitent aux zones industrielles de Saint-Fons, de Feyzin et de Pierre-Bénite, alors que la situation du Port Édouard Herriot à l'entrée Sud de la ville constitue un enjeu majeur de son urbanisation et de son image.[...]”<sup>117</sup>. ”

Elle réitéra ses remarques dans l'instruction du permis du dépôt Esso, en janvier 1998, dans lequel elle notifia :

“ [...] Ce dossier de PC fait l'objet d'un avis favorable de principe. Toutefois, j'émet un avis défavorable sur le projet, **faute d'un véritable travail de réflexion globale sur un site majeur, à l'entrée de Lyon. Ce travail doit s'inscrire dans une stratégie de mise en valeur de la Vallée de la Chimie, stratégie à laquelle la CNR participe par ailleurs, dans le cadre notamment de la charte partenariale élaborée par MM. CORAJOU et WILLMOTTE**. J'ajoute qu'au cours du dernier Comité de pilotage de la vallée de la chimie, il a été décidé d'inclure le port dans la démarche engagée : il me paraît nécessaire d'en tirer les conséquences<sup>118</sup>. ”

<sup>112</sup> AML, 1858 W 243, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE) au service des PC du Grand Lyon, daté du 31.01.1995.

<sup>113</sup> AML, 1901 W 146, Permis de construire n°387-1996-5, CNR Lyon Terminal, Port Édouard Herriot, 5 rue d'Ardoise, 29.12.1995.

<sup>114</sup> AML, 1901 W 146, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE) au service des PC du Grand Lyon, daté du 20.02.1996. n.s.

<sup>115</sup> AML, 1964 W 121, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE), au service des PC du Grand Lyon, daté du 27.11.1997. n.s.

<sup>116</sup> AML, 1964 W 121, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE), au service des PC du Grand Lyon, daté du 19.03.1998. n.s.

<sup>117</sup> AML, 1964 W 121, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE), à M. Henry CHABERT, adjoint au maire de Lyon, daté du 7.04.1998. n.s.

<sup>118</sup> AML, 2060 W 039, op. cit., Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE), au service des PC du Grand Lyon, daté du 4.05.1998. n.s.

Enfin, à l'occasion d'une nouvelle demande de permis déposée par la société Esso pour la construction d'un hangar de stockage, en novembre 1998, la maire du 7<sup>e</sup> répéta une nouvelle fois sa demande :

“ Ce dossier de PC me donne l'occasion de rappeler que le petit projet correspondant à ce dossier concerne un site majeur du Port Édouard Herriot, **alors qu'il n'y a aucune réflexion globale sur le développement de ce port**. Je ne peux donc formuler qu'un avis réservé<sup>119</sup>. ”

Ces remarques n'ont rien d'anodin. Elles défendent bec et ongle la perspective tracée par la précédente équipe municipale sur le « verdissement » du territoire portuaire. Et, par le peu d'écho qu'elles suscitent, elles dénotent aussi de la mise à l'écart de ce dossier des quelques élus noiristes restant dans les exécutifs municipal et communautaire.

### La mise en œuvre de la loi de 1987 sur le port

Dans le même temps, les services de l'État mettaient progressivement en œuvre la loi du 22 juillet 1987 « relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs ». Il s'agissait pour eux de traduire spatialement les études de dangers effectuées par les industriels, afin que les élus locaux en tiennent compte pour traduire dans leur POS des zones de restriction à l'urbanisation [Duchêne 2008, pp. 147-179]. Nous ne reviendrons pas ici sur l'histoire mouvementée de cette mise en œuvre, amenant finalement le préfet à prononcer un projet d'intérêt général (PIG) pour la faire appliquer par les élus locaux [Martinais 1996, pp. 31-44]. S'agissant du port *stricto-sensu*, en novembre 1996, le préfet avait envoyé au maire de Lyon un courrier l'informant d'une étude établie par la DRIRE, « portant sur la nature et l'importance des risques industriels ainsi que sur l'étendue des zones de maîtrise de l'urbanisation qui affectent le site du Port Édouard Herriot et ses abords, c'est-à-dire la partie sud du 7<sup>e</sup> arrondissement de Lyon<sup>120</sup> ». Après l'avoir informé de la démarche poursuivie, il indiquait que :

“ Les zones de risques industriels et les zones de maîtrise de l'urbanisation affectant le Port Édouard Herriot à Lyon (7<sup>e</sup>) et ses abords sont liées aux installations du port lui-même, qu'elles soient pétrolières ou non, ainsi qu'à celles des sites chimiques voisins situés sur les communes de Pierre-Bénite et de Saint-Fons<sup>121</sup>. ”

Ce courrier était accompagné d'une note très détaillée de la DRIRE, dans laquelle étaient énumérés tous les établissements classés, dans et hors du port, avec à chaque fois des précisions sur la nature des risques<sup>122</sup>. La note du préfet avait indiqué précédemment que certaines zones touchant le territoire provenaient d'installations chimiques situées de l'autre côté du Rhône, sur la commune voisine de Pierre-Bénite. Concernant les dépôts pétroliers, il était notifié :

“ La zone de risque brûlures inhérent à ces dépôts pétroliers — au seuil des effets irréversibles sur l'homme — est une zone en périphérie de ces établissements dont la largeur a été fixée à 600 m. La zone de maîtrise de l'urbanisation — zone de protection éloignée — fixée autour de ces dépôts pétroliers est une zone en périphérie de ces établissements dont la largeur varie de 100 à 300 m selon la surface des installations pétrolières<sup>123</sup>. ”

Cette zone n'imposait de restriction que pour les bâtiments construits dans la zone portuaire. Par contre, la notification concernant l'établissement Butagaz, situé à l'extrémité de la presqu'île de l'Archevêque, était plus contraignante :

“ La zone de risque brûlures inhérent à cet établissement — au seuil des effets irréversibles sur l'homme — est circulaire et a un rayon de 1 250 m centré sur la plus grosse sphère. La zone de maîtrise de l'urbanisation — zone de protection éloignée — fixée autour de cet établissement est circulaire et a un rayon de 600 m centré sur la plus grosse sphère<sup>124</sup>. ”

<sup>119</sup> AML, 2060 W 225, Permis de construire n°69-387-1998-712, ESSO SAF, Port Édouard Herriot, 8 rue d'Arles, PC délivré le 21 avril 1999. Courrier de la mairie du 7<sup>e</sup> (Mme DESBAZEILLE), au service des PC du Grand Lyon, daté du 16.12.1998. n.s.

<sup>120</sup> AML, 1544 WP 058, Dossier « sécurité du port Édouard Herriot », description provisoire de la Direction générale du département urbain (DGDU), COURLY, 1992- 1996. Courrier du préfet du Rhône (Service interministériel de défense et de la protection civile) au maire de Lyon, daté du 5.11.1996.

<sup>121</sup> *Ibid.*

<sup>122</sup> AML, 1544 WP 058, *op. cit.*, Zones de risques industriels et zones de maîtrise de l'urbanisation affectant le PEH et ses abords.

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> *Ibid.*



FIGURE 3.4 – « PEH et ses abords. Cartographie des zones de maîtrise de l'urbanisation », Document DRIRE daté du 1.10.1996

Une autre entreprise, l'établissement STEP, située au nord du port, utilisait un procédé toxique contraignant, qu'elle modifia rapidement :

“ À cause du bâtiment de l'entreprise STEP, il y avait un souci parce que ces gens utilisaient de l'ammoniac liquide. En très grande quantité. Et quand on regardait le POS à l'époque, l'activité [de la STEP] créait une servitude très importante, telle que le stade n'aurait pas pu continuer d'exister. Donc ils ont effectué un changement de produits réfrigérants, ce qui a fait sauter cette servitude qui pesait sur le stade, et on a pu ensuite l'utiliser pendant la coupe du monde.

[Ingénieur territorial au service espaces publics, en charge de la réalisation du parc de Gerland (1995 - 2000) – Le Grand Lyon] ”

“ En 1998, juste avant la coupe du monde, on a découvert qu'une société qui s'appelle la STEP, qui est vraiment juste derrière le stade de Gerland, à vol d'oiseau c'est la largeur d'une rue, il y avait je sais plus combien de tonnes d'ammoniac parce qu'il y avait des systèmes de réfrigération. Quand le préfet a découvert ça à quelques mois de la coupe du monde, il a tout fait pour que l'ammoniac disparaisse, ils ont dû s'entendre avec l'industriel.

[Responsable du service municipal des sports – Ville de Lyon] ”

Le document graphique établi par la DRIRE pour la maîtrise de l'urbanisation (cf. figure 3.4) traduisait en zones circulaires l'emprise des dangers, et il faisait apparaître que celle des stockages de gaz liquéfiés traversait le Rhône et grevait l'urbanisation de la commune de Saint-Fons. Cet élément a conforté un peu plus la détermination des services de l'État et de la Communauté urbaine à œuvrer pour le non renouvellement des amodiations de Butagaz en 2004.

À cette exception près, le plan de resserrement du port était achevé à l'issue du mandat de Raymond Barre.



### 3.1.4 La gestion de l'équipe de Gérard Collomb (depuis 2001), vers un évincement à terme du port pétrolier ?

Les élections municipales lyonnaises de 2001 allaient de nouveau modifier l'équilibre politique en place. À nouveau, la droite municipale se présenta divisée devant les électeurs, cette fois-ci encore un peu plus. L'équipe sortante avait déjà mis du temps à s'entendre sur sa tête, et sa liste était finalement conduite au premier tour par l'UDF Michel MERCIER, par ailleurs président du Conseil général du Rhône. Henry CHABERT, qui se préparait à rassembler la droite sortante sous son nom, n'avait pu terminer le mandat, sous le coup lui aussi d'une mise en examen pour recel d'abus de biens sociaux<sup>125</sup>. Mais tandis qu'UDF et RPR s'accordaient finalement, une seconde liste avait surgi à droite, menée par Charles MILLON. Après avoir effectué une partie de sa carrière politique nationale à l'UDF dans l'ombre de Raymond BARRE, cet ancien ministre de la Défense fut l'un des rares présidents de région à contracter en 1998 une alliance avec le Front national et à faire siéger des élus de ce dernier dans l'exécutif régional. L'UDF l'avait exclu de ses adhérents et reconquis la Région en 1999 avec l'appui des élus socialistes.

Contre toute attente, ce sont les listes MILLON qui sortirent en tête du combat des droites lyonnaises, avec plus de 25% des suffrages. Michel MERCIER arriva derrière, y compris sur son propre secteur. Il se retira et c'est le député RPR Jean-Michel DUBERNARD qui fut chargé de conduire une liste constituée douloureusement avec les élus centristes. La droite se présentait divisée au second tour dans sept arrondissements. À gauche, Gérard COLLOMB dirigeait depuis plusieurs années les candidatures du PS. Il constitua une large liste de gauche plurielle au second tour, et bénéficia du soutien à peine voilé de Raymond BARRE. Le maire du 9<sup>e</sup> arrondissement depuis 1995 devint ainsi maire de Lyon en 2001, ses listes l'emportant dans six arrondissements<sup>126</sup>, tandis que les noiristes étaient laminés<sup>127</sup>. Reconduisant le même rassemblement que précédemment à la Communauté urbaine, auquel s'étaient joints ses alliés communistes, le maire devint aussi président du Grand Lyon. L'organisation des services fut reconduite sensiblement à l'identique, une réforme n'étant appliquée qu'en 2009, après une réélection sans difficultés du maire PS à Lyon et au Grand Lyon.

Ces nouvelles transformations dans l'exécutif local n'eurent au fond pas grande influence sur le dossier du port, par une certaine continuité dans la gestion politique de l'agglomération, et parce que son règlement était déjà largement engagé.

#### La voie d'eau et l'usage fluvial confortés

L'élément majeur qui ressort de la décennie 2000 en ce qui concerne le port Édouard Herriot est le fait que la voie fluviale — et donc la fonction portuaire — ont été confortées par la nouvelle équipe en place.

“ Gérard COLLOMB, à mon avis, il prend la suite de Raymond BARRE [sur ce point]. Ça se déroule doucement. Donc là, c'était plutôt l'idée de développer la voie fluviale économiquement ou quelque chose comme ça. Mais ça n'a rien de volontariste ou de volontaire sur ces territoires là. [...] C'est pas quelque chose qui a été aussi prégnant qu'à un moment où ça a été même conflictuel.

[Responsable de la Mission écologie urbaine depuis 1990 - Le Grand Lyon]

Ce renforcement, soutenu par les élus, provient en réalité de divers phénomènes conjoints, touchant pour l'essentiel à un renouveau du trafic fluviomaritime et à des transformations dans la gouvernance du port.

<sup>125</sup> cf. « Raymond BARRE suspend Henry CHABERT », *Libération*, 2.02.2000.

<sup>126</sup> Dans les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>, il s'agissait de maires PS, et dans le 1<sup>er</sup>, d'un maire Vert.

<sup>127</sup> Dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements, les maires étaient proches de Charles MILLON, et dans le 6<sup>e</sup>, affilié à l'UDF.

**Une croissance du trafic de conteneurs** Pendant la décennie 1990, l'activité du port ne cessait de croître, mais la voie d'eau intervenait de façon marginale dans ce trafic, ce qu'avait fait remarquer de façon abrupte les élus lyonnais de l'époque. Durant le mandat de Raymond BARRE, un premier accord avait été signé en 1996 avec le port autonome de Marseille pour mettre en place « deux lignes fluviales et trois navettes ferroviaires hebdomadaires<sup>128</sup> » de conteneurs vers Édouard Herriot. Le trafic de conteneurs du port lyonnais avait presque doublé en deux années, et le port marseillais entra même dans le capital de la filiale de la CNR Lyon Terminal<sup>129</sup>. En 2002, les deux ports, la CNR et VNF signaient à nouveau un « Contrat de progrès fluvial »<sup>130</sup>, permettant de fluidifier davantage le trafic entre Marseille et Lyon, en particulier en réduisant les durées d'attente aux écluses. « Un premier bilan en 2004 dresse un constat très positif des actions engagées en termes de progression du trafic sur l'axe Rhône-Saône notamment (+ 14% en deux ans)<sup>131</sup> », Lyon devenant progressivement le port avancé marseillais et le premier port intérieur pour le trafic de conteneurs :

“ Le trafic fluvial de conteneurs au port de Lyon Édouard Herriot est passé de 4 000 Evp<sup>132</sup> en 2001 à 40 000 Evp en 2004 et 50 000 Evp en 2005<sup>133</sup>. ”

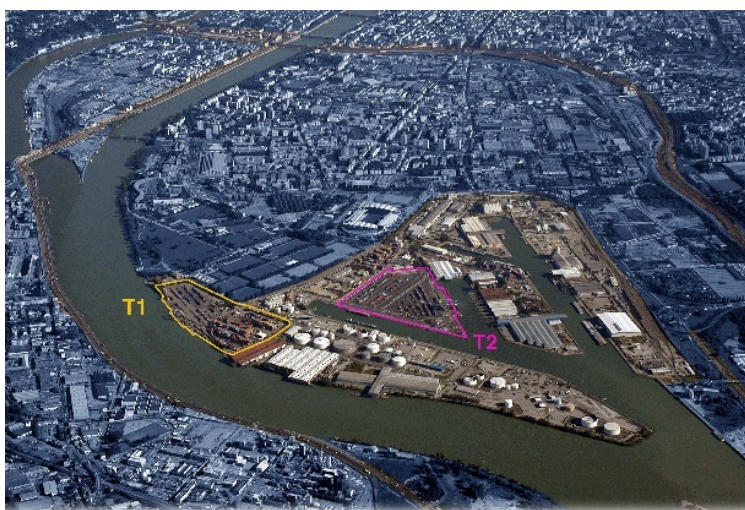


FIGURE 3.5 – Les deux terminaux du port, en 2006

En 2004, la CNR lança, à travers sa filiale, l'aménagement d'un second terminal doté d'un matériel moderne de déchargement, en lieu et place des emprises de dépôts pétroliers libérées, parmi lesquelles celle de la Shell (cf. figure 3.5). Il fut inauguré fin 2006<sup>134</sup>, et devait permettre d'atteindre rapidement le nombre de 100 000 Evp annuels sur le port. À la suite du Grenelle de l'Environnement, la préfecture signait en 2008 avec la CNR, VNF et six grandes enseignes de produits alimentaires et d'ameublement une charte « les engageant à intensifier le transport fluvial de leurs marchandises<sup>135</sup> ». Et à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du port lyonnais, le PDG de la CNR évoquait l'aménagement futur d'un troisième terminal à Salaise-sur-Sanne, à soixante kilomètres au sud de Lyon dans l'Isère rhodanienne, qui pourrait délester l'agglomération des conteneurs qui ne la concernent pas<sup>136</sup>.

<sup>128</sup> cf. « Le PEH adopte un plan de conquête », *Le Progrès*, 4.06.1998.

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> cf. « Port Édouard Herriot : la plaque tournante du trafic de fret en Rhône-Alpes ? », Bibliothèque municipale de Lyon, [http://www.pointsdactu.org/article.php3?id\\_article=1274](http://www.pointsdactu.org/article.php3?id_article=1274).

<sup>131</sup> *Ibid.*

<sup>132</sup> « Équivalent vingt pieds », mesure de cubage anglo-saxonne pour les conteneurs (de vingt pieds de long) correspondant à environ 30 m<sup>3</sup>.

<sup>133</sup> cf. « Port de Lyon. Signature d'une charte partenariale », *Le Progrès*, 15.09.2005.

<sup>134</sup> cf. « La CNR investit au cœur du port Édouard Herriot », *Le Progrès*, 13.10.2006.

<sup>135</sup> cf. « Le transport sur le Rhône monte en puissance », *Le Progrès*, 2.07.2008.

<sup>136</sup> cf. « PEH : 70 ans et une ambition intacte », *Le Progrès*, 1.04.2009.

**Nouvelle étude, consensuelle, sur l'avenir du port** Constatant les efforts produits par la CNR pour répondre aux objectifs d'une plus grande utilisation de la voie d'eau, contenus dans le protocole d'accord de mars 1997, élus et services de la Communauté urbaine souhaitèrent reprendre langue avec la CNR et les services de l'État pour dessiner à nouveau, cette fois-ci ensemble, l'avenir du port lyonnais. Ils firent appel à une équipe composite de bureaux d'étude, Technip TPS, Jonction, Stratégie et territoires et Kern architecture, pour réaliser un diagnostic puis une note de cadrage sur « les perspectives d'évolution du site du port dans l'aire métropolitaine lyonnaise » :

« L'étude partenariale, c'est vraiment, ben, il faut qu'on arrive à se parler, qu'on chiffre les choses, qu'on réfléchisse ensemble, qu'on crée une équipe où tout le monde se parle, parce qu'on ne peut pas rester comme ça. Et enfin, on a beaucoup travaillé sur le cahier des charges pour consulter un groupement de bureaux d'études. Une bonne partie du travail, qui était vraiment de la psychologie, c'était plus vraiment de la technique, ça a été de mettre au point le cahier des charges. C'était assez fantastique comme travail d'équipe. La CNR a joué le jeu. Tout le monde a joué le jeu. Mais la CNR a changé à ce moment là. Ils se sont aperçus d'une part qu'on ne ferait pas Rhin-Rhône, qu'ils étaient « condamnés » entre guillemets, à être le port avancé de Marseille, qu'il fallait qu'ils jouent dans la cour des grands des ports fluviaux. Et je pense qu'ils se sont dit pour ça, il faut qu'on travaille avec nos partenaires, quoi. Nous, c'est un peu pareil aussi, on s'est dit qu'on ne pouvait pas continuer à se mettre sur la figure, comme ça, en permanence, qu'il fallait trouver des solutions au problème posé. Il faut qu'on se parle. Et j'ai beaucoup misé sur le rôle de l'État, sur le rôle de la Région, dans le partenariat. J'avais une volonté vraiment de pacifier la relation, mais sur la base d'un bon accord. Et tout le monde s'est pris au jeu, moi le premier, d'ailleurs, parce que j'ai fait des concessions. Chemin faisant, avec le travail des bureaux d'études, j'ai quand même compris que le port avait un rôle, avait une certaine légitimité.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 - 1990) – Le Grand Lyon]

« On a mis un an pour faire le cahier des charges de l'étude, avec beaucoup de réunions, souvent, dans lesquelles chacun avait des attendus différents. Et là, ça a abouti à une charte partenariale et à une étude. La charte a été signée par l'État – l'État, ça veut dire bien sûr le Préfet mais, les services présents dans le groupe de travail, à savoir la DDE, la DRE, VNF et la DRIRE. [...] Et puis il y avait la Région, les deux villes concernées, Lyon et Saint-Fons, qui n'ont pas participé financièrement mais qui ont été signataires. Et puis encore la Communauté urbaine, et la CNR bien sûr. Après, une étude a été menée pendant un an, et a fait l'objet d'une synthèse très courte. Mais c'était plus un échange entre nous. Et bien sûr il y a eu tout un diagnostic également de fait.

[Urbaniste territorial adjoint secteur Sud – Le Grand Lyon]

On notera que la Région Rhône-Alpes, dirigée par un président socialiste depuis 2005, a accepté d'entrer dans le financement de ce travail au titre de ses compétences en matière de transport et d'aménagement du territoire. L'étude diagnostic concluait à la poursuite du transfert de trafic vers la voie d'eau, ainsi qu'à un renforcement de la sécurité sur les installations portuaires :

« Le site du Port Édouard Herriot a suffisamment d'atouts pour être le port de Lyon d'aujourd'hui et de demain, mais son trafic par voie d'eau doit être valorisé pour renforcer sa légitimité en tant que port de Lyon, et son image et sa sécurité améliorées pour exister dans la ville et au contact du technopôle de Gerland. Ces orientations devront être les fils conducteurs des évolutions envisagées pour ce site afin d'éviter toute remise en cause possible de la fonction « port de Lyon »<sup>137</sup>.

La « note de cadrage par filière » évoquait longuement le port pétrolier, nous y reviendrons, et proposait d'« afficher la vocation de port à conteneurs et [d']offrir aux utilisateurs des surfaces d'accueil permettant de valoriser les flux »<sup>138</sup>, en étendant les surfaces dédiées à la logistique par conteneurs dans le port, à mesure que des amodiations se libéraient. Dans une « note de présentation du Grand Lyon » de cette étude aux élus concernés, l'urbaniste territorial du sud-lyonnais rappelait que « plus de la moitié des emprises amodiées arrivent à échéance d'ici à dix ans », et que la concession elle-même de la CNR se terminait en 2023. Il proposait de saisir cette double opportunité pour modifier régulièrement les activités du port en favorisant strictement celles faisant appel au transport fluvial et ayant vocation à desservir en priorité

<sup>137</sup> AML, 2090 WP 025, Port Édouard Herriot 2003-2004 – Dossier élus et dossiers thématiques du cabinet du Maire, 2001-2007. cf. [Technip 2003, pp. 22-25].

<sup>138</sup> AML, 2090 WP 025, op. cit., cf. [Technip 2004, p. 17].

l'agglomération<sup>139</sup>. Les conclusions de cette étude ont abouti à la signature d'une charte entre l'État, la CNR, la Communauté urbaine et la Région Rhône-Alpes<sup>140</sup>, dans la continuité du protocole d'accord de 1997, engageant les signataires à mettre en œuvre cette politique progressivement définie comme celle du stockage du « dernier kilomètre ».

“ En 2003 et 2004, il y avait en même temps l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) du schéma de services collectifs. Ce sont de grands documents au niveau national. Nous, Communauté urbaine, on avait des intérêts à défendre, **on voulait sortir la partie du port à containers qui va dans le parc** [de Gerland]. On voulait qu'elle soit exclue du port. On voulait que la frange nord, le long de la rue de Gerland et du boulevard scientifique, sorte déjà un peu du port. Mais là, [les services de l'État] nous ont dit, le périmètre est inchangé, il y a maintien de la fonction portuaire. Donc, après, on a fait tout un travail sur les filières.

[Urbaniste territorial adjoint secteur Sud — Le Grand Lyon]

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, document produit par les services de l'État en 2006, venait confirmer le regain d'intérêt pour la voie fluviale et la fonction portuaire du site, ce dernier étant maintenu effectivement dans tout son périmètre :

“ [...] Les capacités offertes à terme par le port de Lyon Édouard Herriot et le système portuaire de la métropole doivent à ce titre être préservées et mieux valorisées, sans préjudice des possibilités de développement de sites complémentaires<sup>141</sup>.

Commentant ces orientations, un responsable de dépôt pétrolier déclarait :

“ C'est très clairement un choix politique du port. Mais qui va justement dans le cadre de l'application de cette fameuse convention qui a été signée en 2005, de développer cette activité de port à conteneurs. **Pour moi, le seul petit souci que j'y vois, c'est que ça implique beaucoup plus de circulation de poids lourds.** Et c'est vrai que multiplier à l'infini les camions-citernes et les porte-containers qui se croisent, il y en aura certainement un jour, un ou l'autre qui se diront bonjour. Mais, sinon, mon avis est relativement neutre là-dessus. Le port souhaite développer cette activité. **Pour moi, ce n'est pas un environnement qui me pose problème, bien au contraire.** Ce n'est pas du public, c'est un environnement plutôt professionnel, où il y a peu de personnel donc, effectivement en cas d'accidents majeurs, **peu de risques de blesser un grand nombre de personnes.** Par rapport à ça, moi au contraire, je préfère avoir cet environnement là plutôt qu'une école maternelle.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 — Port pétrolier de Lyon]

En cela, il rappelait qu'à côté des conteneurs, le port, en application du protocole de 1997, maintenait sa filière pétrolière, a priori au moins jusqu'en 2023. Un autre aspect était souligné dans les différents documents référencés ci-dessus, concernant celui-ci la gouvernance du port. En effet, il allait devenir plus difficile de la part d'entreprises de s'engager sur des amodiations qui tendaient à se raccourcir à mesure que la fin de la concession de la CNR approchait. Et seul l'État, propriétaire des terrains, pouvait engager sa signature au-delà de cette date. Pour mettre en œuvre les orientations qu'elle allait proposer dans sa seconde étude, l'équipe Technip *et al.* en appelait, comme les études précédentes Algoé et Quin de 1991 ([Algoé 1991]), à une nouvelle gouvernance du port :

“ **L'une des clefs de réussite passe par la mise en place d'une équipe partenariale** regroupant les acteurs concernés pour conduire ces évolutions selon la politique et les stratégies définies dans l'étude des scénarios qui suivra cette première phase. C'est un lieu singulier qui nécessite une gestion particulière ouverte aux partenaires du gestionnaire actuel, la CNR<sup>142</sup>.

<sup>139</sup> AML, 2090 WP 025, Port Édouard Herriot 2003–2004 — Dossier élus et dossiers thématiques du cabinet du Maire, 2001–2007. Note de présentation du Grand Lyon (Délégation générale au développement urbain — Direction du développement territorial — Urbanisme territorial sud) à son pôle économique, ayant pour objet « Lyon7e/Saint-Fons — PEH au sein de l'aire urbaine de Lyon — étude partenariale sur les perspectives de développement du site », 21.06.2004.

<sup>140</sup> cf. « Port de Lyon. Signature d'une charte partenariale », *Le Progrès*, 15.09.2005.

<sup>141</sup> cf. Préfecture de la Région Rhône-Alpes, Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, octobre 2006, p. 41.

<sup>142</sup> AML, 2090 WP 025, *op. cit.* — Synthèse du diagnostic du site du PEH, Novembre 2003, pp. 22–25.

On le comprend, l'intérêt de cette étude des années 2003-2004 ne résidait pas seulement dans ses conclusions, somme toute peu inventives, mais davantage dans le partenariat qui avait été nécessaire pour établir son cahier des charges. Celui-ci préfigurait la capacité nouvelle de ces différents acteurs à réfléchir — et le cas échéant à décider — ensemble de la destinée du port.

**Une gouvernance du port transformée** Pour comprendre la transformation de cette gouvernance, il faut en réalité suivre deux processus concomitants quelque peu contradictoires, sans que les liens les unissant ne soient clairement visibles :

- ▷ d'une part, la privatisation progressive de la CNR et son entrée dans le groupe industriel GDF-Suez ;
- ▷ d'autre part, une intervention plus grande de l'État et l'entrée des collectivités locales dans les décisions d'avenir du port fluvial lyonnais.

En effet, tout d'abord, lorsqu'elle avait été créée en 1933, la CNR avait un statut de « société d'intérêt national », et ses missions, que ses fondateurs nommèrent faute de mieux « le triple point de vue », consistaient à produire de l'électricité, à rendre le fleuve moins inondable et navigable par le biais de travaux de canalisation, et à favoriser l'irrigation des terres cultivables qu'il traversait<sup>143</sup>. L'histoire de l'évolution de son capital reflète les transformations des rapports de l'État avec le secteur privé<sup>144</sup>. À sa création, le conseil d'administration était divisé en quatre groupes égaux d'actionnaires cloisonnés :

“

- ▷ La catégorie A formée par la ville de Paris et le département de la Seine ;
- ▷ la catégorie B correspondant aux villes, départements, chambres de commerce et d'agriculture des départements riverains du Rhône ;
- ▷ la catégorie C, détenue par la compagnie de chemin de fer PLM qui comptait électrifier son réseau ;
- ▷ la catégorie D, ouverte aux services concédés et aux industriels, au nombre desquels la Société générale de force et de lumière, l'Union d'électricité, la Société d'électricité de Paris et l'Énergie électrique du littoral méditerranéen [Bethemont 1972, p. 193].

”

À l'issue des nationalisations des PLM, avant guerre, et des compagnies d'électricité en 1946, l'État, via deux de ses grandes entreprises la SNCF et EDF, détenait la moitié du capital de la CNR, diverses collectivités territoriales en détenant quasiment l'autre. La composition du conseil d'administration de la Compagnie était modifiée en 1959, pour acter ces transformations, avec « cinq représentants de l'État, cinq représentants des intérêts généraux liés à l'équipement du Rhône, un représentant de la ville de Paris, deux représentants des collectivités riveraines du fleuve, un représentant de la SNCF et un autre d'EDF<sup>145</sup> ». Sans entrer ici dans les méandres de la transformation progressive du capital de la compagnie [Giandou 1999], elle connut un important virage avec le vote de la loi de décembre 2001<sup>146</sup> qui permit l'entrée d'actionnaires privés dans le capital de la CNR, tout en limitant cette ouverture à 49% afin de préserver dans un premier temps la compagnie dans le giron des entreprises publiques. Suez, via sa filiale Electrabel<sup>147</sup>, avait déjà marqué son intérêt pour la force motrice du fleuve, en créant fin 2000 avec la CNR une filiale commune, « Énergie du Rhône »<sup>148</sup>. Suez, via Electrabel, a racheté les actions que détenait EDF fin 2003, tandis que la SNCF avait cédé les siennes à la Caisse des dépôts et consignations (CDC) dans le courant de la même année. Un article du Progrès de 2006 indiquait que : « la société anonyme d'intérêt général appartient à hauteur

<sup>143</sup> cf. *supra* § 1.1.1.

<sup>144</sup> Pour s'en convaincre, il suffit d'aller faire un tour sur le site internet de la compagnie pour constater que l'historique de son évolution capitalistique est totalement occulté au profit de la période actuelle. cf. <http://www.cnr.tm.fr/fr/categorie.aspx?idcategorie=61>

<sup>145</sup> *Ibid.*, p. 202.

<sup>146</sup> Loi n°2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier (MURCEF), et traduisant dans la législation française la directive européenne prônant l'ouverture à la concurrence du marché de production de l'énergie.

<sup>147</sup> Distributeur belge d'électricité privé acquis par le groupe Suez en 1996.

<sup>148</sup> cf. « La CNR lague EDF pour Suez-Lyonnais », *L'Humanité*, 29.11.2000.

de 49,97% à Electrabel, filiale du groupe Suez, 29,43% à la CDC et 20,6% à des collectivités locales<sup>149</sup> ». Un rapport de la Commission européenne statuant sur la régularité ou non de cette concentration industrielle indiquait, en 2008, qu'à cette date, « *Electrabel est de loin le premier actionnaire de la CNR et le solde de l'actionnariat hors CDC est très dispersé, puisque près de deux-cents collectivités territoriales et autres entités publiques détiennent 16,82% du capital*<sup>150</sup> », la filiale de Suez ayant entre-temps acquis les parts détenues par les Conseils généraux du Rhône et des Hauts-de-Seine et les municipalités de Paris et de Lyon<sup>151</sup>.

Paradoxalement, c'est précisément pendant ce mouvement de désengagement des actionnaires publics que l'État et la ville de Lyon décidaient progressivement avec la CNR de réinvestir des moyens d'agir sur les amodiations du port, prérogatives *a priori* exclusives précisément de la compagnie concessionnaire :

“ On a passé la charte en 2005 et un comité de suivi se réunit régulièrement avec tout le monde autour de la table : l'État, la Région, la CNR, VNF, le Grand Lyon, la ville de Lyon, la ville de Saint-Fons. Donc, si vous voulez, cette espèce de gouvernance, elle s'est instaurée quand même. [En comité de suivi], les amodiations sont mises sur la table. Ce qui arrange aussi les choses, c'est que comme on arrive à la fin de la concession [de la CNR], les preneurs ne peuvent plus amortir leurs investissements avec des durées d'amodiations trop courtes. Donc, c'est le préfet qui reprend la main. Donc l'État joue un rôle très important maintenant, alors qu'avant, il avait un rôle second. Maintenant, c'est le préfet qui signe souvent les amodiations. Parce que l'amodiation dure jusqu'en 2030 ou 2035 et donc, quelque part, il y a eu une reprise en main du leadership par l'État. On ne parle plus de main mise [du Grand Lyon sur ce territoire], effectivement le foncier est à l'État. L'idée, c'est que le foncier n'est plus une propriété de la CNR, même s'il reste encore quelques années de concessions, maintenant c'est une affaire de l'État.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 - 1990) – Le Grand Lyon]

“ L'État commence à se poser la question de savoir comment il va faire, puisque plus il approche de l'échéance et plus il va devoir prendre des décisions pour le compte de la CNR. Par ailleurs, vous savez que les concessions aujourd'hui, il faut les mettre en concurrence. Et donc, [les services préfectoraux] n'ont peut-être pas commencé à saisir toute l'ampleur du problème, mais ils sentent venir la question de quel sera le devenir du port Édouard Herriot.

[Urbaniste territorial adjoint secteur Sud – Le Grand Lyon]

“ On travaille avec [la CNR] sur d'autres projets, qui sont aussi la valorisation des terrains qui sont en bordure du boulevard [scientifique]. Ces terrains, d'ailleurs, ne sont plus classés en zone portuaire au niveau du PLU, ils sont en zone UI classique, des activités tertiaires. Et on tente de retravailler l'entrée Sud. Bon c'est des [...] il y a des points d'accroche possibles, mais aujourd'hui, ce n'est pas encore fait.

[Directeur adjoint de la Mission Gerland – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]

On le comprend, la fin de la concession de la CNR, pourtant dans quatorze années seulement, incite tous les acteurs, publics et privés, à se repositionner. Pour le groupe GDF-Suez, cette période pourrait être l'occasion de consolider ses parts de marché sur la production d'électricité sur le territoire national en même temps que de développer une activité fluviale qui peut s'avérer rentable, tout en s'imposant auprès des pouvoirs publics comme un partenaire incontournable dans la renégociation de la concession du fleuve. Pour l'État se jouent aussi des enjeux de développement sur l'ensemble du cours d'eau, et le Grenelle de l'Environnement a relancé l'antienne d'un canal à grand gabarit cette fois-ci Saône-Moselle, assurant « *une connexion fluviale à grand gabarit entre le Rhin, qui rejoint la Mer du Nord, et le Rhône, qui rejoint la Méditerranée [Grenelle de l'environnement 2008, p. 31]* ». Pour les élus lyonnais, enfin, il s'agit de reprendre progressivement pied sur un territoire jusqu'alors hostile, et de pouvoir peser sur la nature des activités qui s'y développent, l'une de leurs priorités étant de veiller à une délocalisation effective de l'ensemble des activités pétrolières au plus tard en 2023.

Une des priorités était la délocalisation des activités pétrolières au plus tard en 2023

<sup>149</sup> cf. « La CNR investit au cœur du port Édouard Herriot », *Le Progrès*, 13.10.2006.

<sup>150</sup> cf. [CCE 2008, p. 2] Commission des communautés européennes, *Cas n°Comp / M.4994 – Electrabel / Compagnie nationale du Rhône*.

<sup>151</sup> Une acquisition antérieure à l'avis de concentration de la Commission européenne, qui a valu au groupe GDF-Suez une amende pour « acquisition sans autorisation préalable ». cf. « GDF – Suez : La Commission [européenne] prononce une amende de 20 millions », *VotreArgent.fr*, 10.06.2009.

## Une évocation récurrente de la délocalisation du port pétrolier

Une première étape a été franchie dans ce sens avec la fin de l'amodiation du centre emplitisseur de gaz liquéfié, en mars 2004.

**L'arrêt de l'amodiation Butagaz, le « début de la fin » du port pétrolier ?** La société Butagaz qui l'exploitait est une filiale de la société Shell, celle-là même dont le dépôt avait brûlé en 1987. Ceci peut expliquer une part des rancœurs exprimées de part et d'autre lors de cette cessation d'activité, le chef de dépôt ayant même menacé de déposer plainte auprès de la Cour européenne de justice pour expropriation abusive :

“ [...] Il contestait la validité des concessions, et il considérait avoir des droits fonciers intangibles. À l'époque, en 2004, c'était le vice-président REPELIN qui s'occupait de ça, et il a très bien tenu. C'était quand même un ancien cadre de chez Rhône-Poulenc, donc il avait pas mal l'expérience des conflits. **Il a très bien tenu face à Butagaz, et il n'a pas lâché un millimètre carré.** Et la réunion d'après, Butagaz a lâché sur tout. C'était des réunions pour définir les modalités du départ de Butagaz. Des réunions extrêmement ciblées.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 — Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) — Le Grand Lyon]

“ **C'est un acteur industriel qui s'en va, c'est toujours dommageable.** Mais là, je n'ai pas un point de vue officiel. À titre personnel, c'est vrai qu'un dépôt de gaz [...] Sur le site pétrolier où j'étais avant, j'étais voisin d'un dépôt de gaz. C'est vrai que c'est des contraintes supplémentaires d'un point de vue sécurité. Ce sont des exercices supplémentaires à organiser parce qu'on a un certain nombre de risques, un dépôt de gaz ce sont d'autres risques. Mais sur le site où j'étais avant, on organisait de manière conjointe des exercices communs pour se préparer à un risque accidentel chez l'un ou chez l'autre. **À partir du moment où on reste entre dépôts pétroliers, on reste sur une typologie de risques que l'on connaît plus facilement, et donc c'est plus facile à organiser.** Mais bon, enfin [la société pour laquelle je travaille] n'a jamais souhaité le départ de Butagaz. Très franchement, non, on n'a pas milité pour que ça se passe.

[Responsable d'un dépôt pétrolier du port Édouard Herriot depuis 2005 – Port pétrolier de Lyon]

Même si celle-ci était évoquée de façon récurrente dans les documents officiels, en particulier dans le protocole d'accord de 1997, la CNR a simplement signifié par voies légales la fin de son amodiation à Butagaz, sans proposition de relocalisation. D'ailleurs, l'entreprise n'a pas été délocalisée en tant que telle, et ses stockages ont été répartis dans quelques sites préexistants de la région Rhône-Alpes, parmi lesquels celui de Rhône-Gaz à Feyzin.

“ Il y a eu prolongation d'un an [de l'amodiation]. Et puis il a fallu, bien sûr, vider dans de bonnes conditions, rendre inertes les produits. Enfin tout a été fait, il n'y a plus rien maintenant et c'est un terrain vide.

[Urbaniste territorial adjoint secteur Sud – Le Grand Lyon]

Ce précédent amène les différents partenaires du port à réfléchir un peu différemment concernant la fin envisagée du port pétrolier. Déjà dans l'étude du cabinet Algoé, en 1991, plusieurs sites avaient été évoqués dans les scénarios de délocalisation pétrolière. La « note de cadrage par filière » réalisée par Technip et al. en 2004, tout en prenant acte d'améliorations sécuritaires suite au plan de resserrement, envisageait de la façon suivante l'avenir de dépôts dont les concessions prendront fin en 2022 :

“ [Dans l'immédiat], maintien de la filière [pétrolière] sur le site. À terme (2023) chercher éventuellement une solution de remplacement. Dans la mesure où le transfert des hydrocarbures serait programmé à l'issue des contrats d'amodiation, il est nécessaire de programmer dès 2010 une réserve foncière (celle-ci après négociation avec les parties concernées, étant inscrite dans les documents de stratégie). [...] Aucune alternative ayant un impact vraiment significatif pour la motorisation des véhicules n'est attendue avant 2030. La région lyonnaise aura donc toujours besoin de réserves et il semble difficile de les positionner sur le seul site de Feyzin (ne serait-ce que pour des raisons de sécurité des approvisionnements). Notons d'ailleurs que l'avenir de la raffinerie n'est pas assuré jusqu'à la fin des amodiations<sup>152</sup>.

<sup>152</sup> AML, 2090 WP 025, op. cit., Étude des perspectives d'évolution du site du PEH, op. cit., Note de cadrage par filière, les hydrocarbures, p. 2, n.s.

Il semble que la stratégie des services et élus lyonnais ait été d'impliquer à la fois l'État et la Région, à travers la charte signée en 2005 à la suite de cette étude, pour bien s'assurer le moment venu de pouvoir trouver ensemble un lieu de délocalisation, y compris hors de l'agglomération, qui fasse l'objet d'un portage politique permettant son inscription en amont dans les Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et Plan local d'urbanisme (PLU) concernés. Et à l'échelle de la transformation de tels documents d'urbanisme, quatorze années ne sont probablement pas de trop :

« *Ce qui est prévu aussi, c'est qu'à l'issue de la concession, précisément en 2023, les pétroliers soient délocalisés. Ça, ça ne bouge pas assez vite. Ça, c'est [...] Ils l'ont en tête. On les a convoqués, bon on les a invités. Qui va payer le relogement ? Le démantèlement et puis le relogement ? Donc [il y a] des problèmes d'argent non dissimulables, donc, pour l'instant tout le monde s'observe. Ça c'est une partie du dossier qui n'avance pas bien. Les dépôts font front tous les trois. Ils sont très solidaires. [...] Là, on est au début, c'est-à-dire que 2005, c'est hier par rapport à 2023 et par rapport aux horizons ultérieurs. **Parce que je n'ai pas d'illusions, il y aura des prolongations d'amodiations le temps de trouver une solution pour les pétroliers.** On est davantage sur un marathon que sur un sprint. [...] C'est le début quoi, c'est intéressant dans ce jeu d'acteurs de voir ce qui va se passer.*

*[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]*

Le resserrement des dépôts, et surtout la suppression des sphères de gaz ont permis au port d'aborder la phase de définition du nouveau Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de façon plus sereine que n'avaient été engagées les premières définitions des zones à risques fin 1996. Cependant, la loi risque de 2003<sup>153</sup> dont les PPRT sont issus, est venue compliquer un peu plus le dossier de délocalisation, car, compte-tenu des contraintes en matière de prévention des risques envisagées pour les sites vierges, il coûte objectivement de plus en plus cher d'ouvrir un nouveau centre de stockage pétrolier. Toutefois, c'est bien dans cette perspective que continuent de s'inscrire les élus lyonnais, au-delà des alternances politiques, et ce d'autant que la fonction fluviale du port est sans cesse réaffirmée.

Il est probable qu'une partie de la question se jouera en fonction du maintien ou non du développement économique de la filière de transport par conteneurs fluvio-maritimes, aujourd'hui seule vraie alternative proposée pour le port lyonnais.

### Le tronçon ouest du périphérique (TOP), vers une nouvelle frontière pour Lyon intra-muros

Par ailleurs, de gros dossiers autoroutiers restent en attente dans l'agglomération depuis plus de quinze ans, et l'un d'eux pèse sur l'avenir du port. En effet, une partie de la réussite du projet de la Confluence<sup>154</sup> repose sur la déclassification de l'autoroute du Sud dans sa traversée lyonnaise au sud du tunnel de Fourvière, sur la rive droite du Rhône. L'État ne souhaite pas modifier le statut de cette voirie autoroutière tant que le bouclage du périphérique avec le TOP n'est pas terminé. Et le Grand Lyon, maître d'ouvrage, souhaite que ce bouclage ne soit qu'à l'usage du trafic local et ne veut pas démarrer les travaux tant que ceux du contournement ouest de Lyon (COL), à charge de l'État, ne sont pas entrepris. Ainsi les dossiers autoroutiers locaux sont intriqués les uns dans les autres et peinent à aboutir :

« *C'est une bataille politique. Donc aujourd'hui, le contournement du périphérique poursuit son chemin, mais doucement, et puis l'autoroute encore plus doucement, à mon avis.*

*[Directeur adjoint de la Mission Gerland – Ville de Lyon et Le Grand Lyon]*

Or il se trouve que le tracé du TOP, qui n'est pas encore rendu public, passerait fort probablement de manière aérienne au-dessus du port Édouard Herriot, avec une hypothèse plutôt par le Nord et l'autre par le Sud de l'emprise portuaire (voir schéma 3.6).

<sup>153</sup>Loi n°2003-699 du 30/07/03 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

<sup>154</sup>Il s'agit d'un quartier situé derrière Perrache, entre Rhône et Saône et bâti entre autres sur les restes de l'ancien port Rambaud. Les municipalités BARRE et COLLOMB y ont engagé un gros programme de requalification urbaine, avec la construction de nombreux logements plutôt haut de gamme, d'un centre commercial et de nombreux mètres carrés de bureaux.



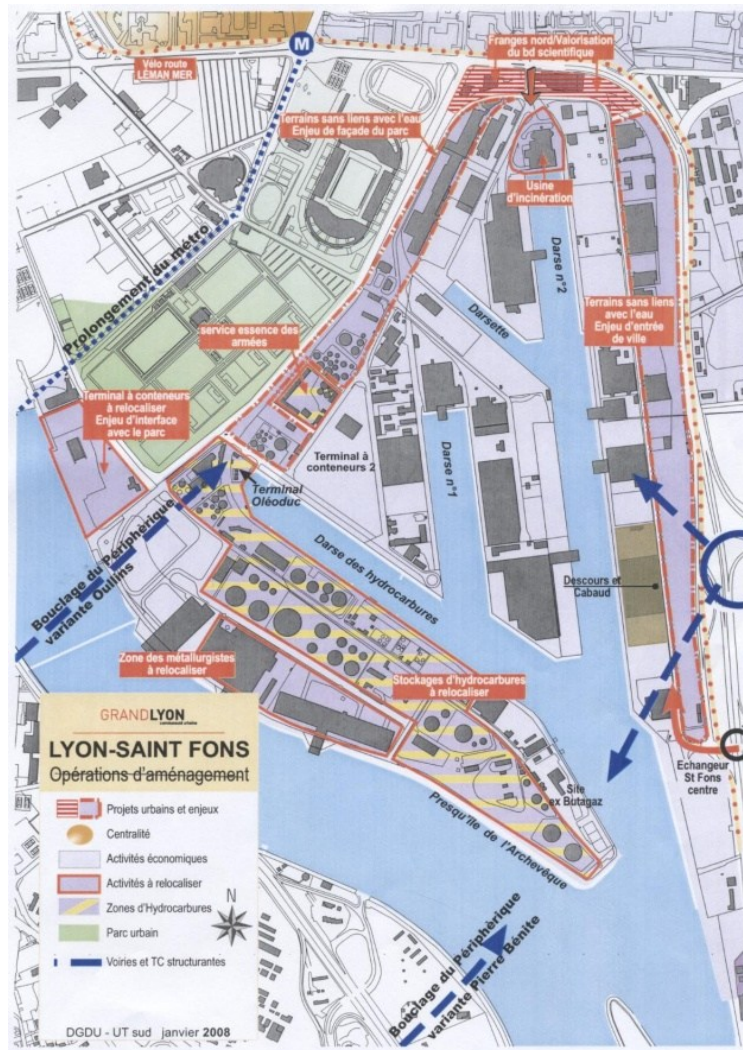


FIGURE 3.6 – Schéma des mutations possibles du port incluant les deux hypothèses nord et sud du tracé du TOP. Source : Communauté urbaine de Lyon

“ Il y aurait possibilité de récupérer les tracés ? Non. Ce n'est pas possible. Non, non, vous ne pouvez pas, je me ferais étripier ! Je peux vous les montrer, mais c'est tout. C'est un « paquet de nouilles », c'est des horreurs sur le plan. La solution nord est la plus viable. [...] Est-ce qu'il y a un échangeur de prévu dans le port ? Non. Jamais dans le port. On enlève des éléments du port, voyez ! Là quand même, quand ça arrive là, voyez là ! Ça fait de la casse dans le port, un petit peu quoi. Dans le tracé Nord, l'échangeur se fait sur les anciens terrains de GDF, les actuels terrains des parkings de Gerland ? Voilà c'est ça. Et puis là ici, ça ne touche pas trop sur le port. Il y a surtout l'ouvrage lui-même, qui vient sur le port. Là il y avait des piles.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 - 1990) – Le Grand Lyon]

Par ailleurs, le port pétrolier, de même que l'usine Arkema de Pierre-Bénite qui lui fait face sur la rive droite du Rhône et les usines Rhodia sainfogniardiennes du nord du Couloir de la Chimie sont actuellement inscrits dans une procédure de PPRT<sup>155</sup>. Or, comme l'expliquait la personne en charge de ce dossier à la DDE du Rhône, la démarche PPRT pourrait encore ralentir l'aboutissement des projets autoroutiers :

“ Une zone de protection rapprochée (ZPR) correspond à une zone où les effets sont les plus graves, et où il est nécessaire de proscrire toute augmentation de la population exposée. [...] Dans les zones ZPR, dans le PLU, [...] on ne peut quasiment rien faire. C'est déjà le cas aujourd'hui. Donc sont interdits [...] les nouveaux axes de communication. Et ça rejoint toute la problématique

<sup>155</sup>Le PPRT a été prescrit par le préfet le 15.01.2009. Il est prévu réglementairement que la procédure dure 18 mois, et que cette durée puisse être doublée si besoin.

**autour de l'implantation du TOP**, qui doit déboucher, entre La Mulatière et Feyzin. L'ensemble du secteur, et les points de débouchés étant concernés par les zones ZPR.

[Responsable de la cellule prévention des risques — DDE du Rhône]

Il existe aujourd'hui des obstacles techniques à la création d'un TOP dont le tracé passerait par le port, mais qui ne semblent pas insurmontables :

“ Le PLU du Grand Lyon interdisait toute construction nouvelle de voirie dans les zones ZPR, partout où le projet TOP pouvait rejoindre l'autoroute A7 notamment. **Et une des questions des PPRT, sera : peut-on construire ou pas d'infrastructures nouvelles dans le périmètre des PPRT ?** [...] Le porter à connaissance conduit à interdire les voies nouvelles dans le PLU, donc ces voies nouvelles ne sont pas possibles. [...] Par contre la vraie question, qui sera à débattre, c'est quels sont les secteurs où le niveau de risque justifie de maintenir l'interdiction de construction de voies nouvelles ? Dans un périmètre PPRT, en fonction du niveau d'aléas, le guide d'élaboration, qui est la traduction claire de l'esprit de la réglementation, n'interdit pas la construction d'infrastructures nouvelles. Même si certains PPRT sont allés jusqu'à interdire des infrastructures nouvelles, quel que soit le niveau d'aléa. Ce n'est pas une obligation. Donc la vraie question qu'on aura à se poser, c'est quel est le niveau d'aléa acceptable pour une infrastructure nouvelle ? Avec derrière quelles sont les mesures d'exploitation de l'infrastructure ?

[Responsable de la cellule prévention des risques — DDE du Rhône]

Et aujourd'hui, il semble que ce soient davantage des blocages politiques qui ralentissent le dossier, car plusieurs élus de l'Ouest lyonnais, alliés par ailleurs avec Gérard COLLOMB dans l'exécutif du Grand Lyon, sont encore défavorables au bouclage même du périphérique :

“ Il faudra certainement trouver des solutions de confinement de l'ouvrage. Ça va être un tube aérien, ça risque d'être un truc très moche. Et aujourd'hui, qu'est ce qui coince concrètement ? C'est le tracé lui-même ? C'est le financement ? C'est politiquement. Il faut voir avec les élus des différentes communes, ça n'a pas été fait vraiment. [...] Et le PPRT d'Arkema Pierre-Bénite, sur l'autre rive, pose problème aussi. Ça fait à mon avis l'objet de confinement aussi. Ah ! On est sur du dur, là ! Sur du très dur. **L'idée du président du Grand Lyon, c'est qu'il y ait de l'irréversible avant la fin du mandat.** Ce n'est pas forcément un ouvrage sur le terrain, ça peut être simplement des procédures.

[Responsable territorial du développement dans le secteur Sud depuis 1990 – Ancien directeur de la Maison d'aménagement de Gerland (1984 – 1990) – Le Grand Lyon]

Ainsi, si l'incendie du dépôt Shell n'a pas eu de conséquences immédiates sur le devenir du port pétrolier en 1987 lors du déroulement des faits, le plan de resserrement des dépôts achevé en 2000 peut lui être directement attribué, de même que la délocalisation en 2004 des sphères de gaz liquéfié. Avec la réalisation du TOP si elle aboutit, l'avenir du port fluvial lyonnais se dessinerait à l'intérieur d'un *ring* autoroutier qui délimiterait les frontières du centre de l'agglomération. Cette vision, qui accentue encore sa dimension proprement urbaine, semble condamner un peu plus la pérennité du port pétrolier tel qu'il est actuellement localisé.

### 3.2 Le pôle chimique toulousain, retour sur dix mois d'effervescence

Dans le cas toulousain, les effets de l'explosion d'AZF sur l'avenir du pôle chimique local ont été beaucoup plus rapides, eut égard à l'ampleur des dégâts et à la nature — partiellement non professionnelle — des victimes directement touchées.

En même temps qu'il déclenchait le PPI, le préfet de Haute-Garonne avait stoppé par arrêté toute l'activité industrielle sur la zone. C'est dans ce contexte que se dessina une ligne de conduite quant à l'avenir du pôle chimique. La décision *stricto-sensu* reposant *in fine* sur l'État, c'est bien dans un double contexte d'aller-retour entre le local et le national et de concertation/confrontation entre acteurs, que s'est dégagée la décision de fermer l'usine AZF et de limiter les activités de la SNPE et des entreprises adjacentes (Tolochimie, Isochem, Raisio).

« Un dirigeant du site SNPE Toulouse: *Ce qu'il faut bien comprendre c'est que tout ce qui s'est passé derrière même si on peut essayer de l'expliquer par des textes réglementaires, par l'application de réglementations, par un certain nombre de choses, la réalité c'est que, toute la période qui conduit à l'arrêt du phosgène décidé par le premier ministre de l'époque, M. RAFFARIN, début juillet 2002, toute cette période entre le 21 septembre 2001 et juillet 2002 est une période dans laquelle l'émotion dicte sa loi et, derrière cette émotion aussi, un jeu politique important puisqu'on est en période pré-électorale puis électorale.* »

« l'émotion dicte sa loi »

Le travail ici, consiste précisément à essayer de décrypter cette période où « l'émotion dicte sa loi ». Plus précisément, nous souhaitons expliciter le processus conduisant à une décision acceptable par tous. Partant de positions disparates, opposant schématiquement riverains, écologistes et élus locaux qui demandent l'arrêt des activités, aux salariés du pôle chimique, leur direction (excepté pour AZF) et les instances économiques régionales qui aspirent au maintien d'une industrie chimique sécurisée, comment ont évolué les discours vers le dégagement d'un compromis ?

### 3.2.1 Tour de table des acteurs et des actions de communication adoptées

« La catastrophe de Toulouse engendre immédiatement une crise sociale. Spontanément, se constitue une très forte mobilisation à laquelle participe l'ensemble des forces syndicales, politiques et associatives toulousaines ainsi que de nombreuses personnes sans appartenance à une organisation, sinistrées ou non. La mobilisation des opposants ou des défenseurs du pôle chimique se concrétise par un nombre impressionnant de réunions, de démarches et de manifestations, et elle se maintiendra à ce niveau d'intensité jusqu'en juillet 2002<sup>156</sup> ». Marie-Gabrielle SURAUD dénombre ainsi, en neuf mois, plus de cinquante réunions publiques par rapport au risque industriel tenues à Toulouse. Cette tendance politique forte à la mise au débat public des questions relatives aux risques industriels marque, selon elle, un changement par rapport à l'avant-catastrophe où la concertation publique n'était pas une évidence. Principale instance de concertation, le SPPPI n'avait jamais réuni qu'un nombre relativement restreint de personnes. Par ailleurs, s'il est important de décrire les lignes de force en présence, précisons qu'elles ne sont pas figées, et, au contraire, qu'elles évoluent jusqu'à la prise de décision, avec en particulier un basculement notable recentrant les revendications de la demande de fermeture du pôle chimique à l'exigence d'une maîtrise absolue des risques, à travers notamment la suppression du phosgène.

Enfin, tous ces débats ont eu aussi d'importantes conséquences nationales, notamment l'annonce d'une nouvelle loi sur les risques industriels. Il s'avère en effet nécessaire de pointer les conséquences au plan national de la catastrophe parce qu'elles ont eu des répercussions locales, l'une des questions entourant l'avenir du pôle chimique étant de savoir si le cas toulousain devait être considéré comme un exemple pour les autres sites chimiques français, ou comme une exception.

### Les principaux acteurs du débat

Avant de rentrer plus avant dans l'analyse, il semble important de présenter le système d'acteurs intéressé à la question du redémarrage industriel du site. Nous choisissons de présenter ici les différents groupes d'acteurs d'une façon générale, sans entrer encore dans le détail de leur position à l'égard du pôle chimique. Il s'agit de les présenter à grands traits et de cerner leur rôle dans la prise de décision.

Acteur central dans la prise de décision, le **Gouvernement** fut directement impliqué dans l'avenir du pôle chimique toulousain, puisque tout redémarrage était assujéti à un arrêté préfectoral qui n'a été délivré qu'avec l'aval du Gouvernement. Les intérêts de l'État par rapport au pôle chimique étaient multiples et parfois même contradictoires. Le pôle représentait des intérêts stratégiques, une partie des activités de la SNPE étant liée à la propulsion (de missiles et de la fusée Ariane). Il représentait aussi des intérêts économiques et industriels, et, à l'opposé, posait la question de la protection de l'environnement et des personnes, à l'intérieur et à l'extérieur des usines.

<sup>156</sup> cf. Marie-Gabrielle SURAUD, 2007, *op.cit.*, p. 16.

Ainsi, en cette période de fin de cohabitation à la tête de l'exécutif national, le premier Ministre, Lionel JOSPIN, et le président de la République, Jacques CHIRAC, ont tenu des positions quelque peu différentes quant aux décisions à prendre pour le pôle chimique toulousain. La concurrence entre Matignon et l'Élysée fut d'autant plus aiguisée que se profilaient des élections présidentielles, où le chef de l'État se présentait contre le chef de la majorité parlementaire, son premier Ministre<sup>157</sup>. De fait, le pôle chimique devint un enjeu électoral, faisant même de Toulouse un point de passage obligé des candidats à la présidence<sup>158</sup>.

Enfin, l'avenir du pôle chimique toulousain prit une résonance particulière au sein du Gouvernement du fait de l'attachement de Lionel JOSPIN à la Haute-Garonne, où il a été élu à plusieurs reprises<sup>159</sup>. Le premier Ministre a ainsi conservé tout au long de la crise un regard attentif et informé sur la situation toulousaine :

*Toulouse devint un lieu de passage obligé des candidats à l'élection présidentielle.*

“ Un dirigeant de la SNPE Toulouse: *Lionel JOSPIN est tenu informé régulièrement, quotidiennement, hebdomadairement, de l'évolution du dossier par le maire [d'une commune haute-garonnaise, qui travaille à la SNPE]. [...] Il est parfaitement au courant de ce qu'il se passe, des rapports de forces locaux, de l'impact politique potentiel sur les futures élections. [...] C'est un dossier qui est connu du premier Ministre, du premier jour jusqu'au dernier jour, de manière tout à fait complète, interne à l'entreprise.* ”

Dans le même temps, **les élus nationaux** ont aussi été mobilisés sur la proposition d'une nouvelle loi sur les risques industriels, annoncée dans la semaine suivant l'explosion par le premier Ministre. Une commission d'enquête parlementaire fut notamment mise en place. Présidée par François LOOS<sup>160</sup>, la commission parlementaire rencontra, dans les mois suivants la catastrophe, de très nombreux acteurs du risque industriel<sup>161</sup>. Ce travail conduisit à un rapport rédigé par Jean-Yves LE DÉAUT<sup>162</sup>, et contenant notamment quatre-vingt-dix propositions relatives au projet de loi.

En parallèle, un cycle de débats sur les risques industriels fut organisé dans chaque région française.

**Au niveau local aussi, les élus étaient concernés par la question.** Tous les niveaux de représentation prirent position dans le débat : Ville de Toulouse, Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, Conseil Général de la Haute-Garonne et Conseil Régional de Midi-Pyrénées. Globalement, il s'agissait pour eux de défendre les intérêts de leur territoire – l'industrie chimique pouvant alors être vue soit comme une contrainte (du fait de sa mauvaise presse et des « risques » qu'elle engendrait), soit comme un avantage (secteur économique important, source d'emplois non négligeable). Il s'agissait aussi pour eux de prendre en compte le point de vue de leurs électeurs, parmi lesquels s'est établi un rapport de force en défaveur du pôle chimique. L'approche des élections présidentielles et législatives incitait d'autant plus les élus locaux à se rapprocher de leur électorat.

Ces acteurs semblaient assez peu mobilisés dans les débats sur le risque industriel avant la catastrophe :

<sup>157</sup>Elles se sont déroulées les 21 avril et 05 mai 2002. Après un second tour l'opposant contre toute attente non pas à Lionel JOSPIN mais à Jean-Marie LE PEN, Jacques CHIRAC a été réélu président de la République.

<sup>158</sup>L'ensemble des seize candidats à la Présidentielle organise un meeting à Toulouse, et se positionne sur l'avenir du site. Dans un article de presse publié le 6 avril 2002, *La Dépêche du Midi* décompte « 9 voix pour la réouverture, 4 contre et 3 abstentions », tout en notant que les partisans de la reprise « se disent d'accord sur ce principe, moyennant un surcroît de sécurité et, pour certains d'entre eux, la suppression des productions à base de phosgène ». cf. « La majorité des candidats pour la réouverture du pôle chimique », article publié dans *La Dépêche du Midi*, le 6.04.2002.

<sup>159</sup>Lionel JOSPIN a été Conseiller général de la Haute-Garonne de 1988 à 2002 (deux mandats), et député de la Haute-Garonne de 1986 à 1993, poste auquel il sera élu en 1997 juste avant de démissionner pour prendre ses fonctions de premier Ministre.

<sup>160</sup>Proche du milieu industriel puisqu'il a travaillé plusieurs années au sein du groupe Rhône-Poulenc, François Loos était, en 2001, député (UDF) du Bas-Rhin et conseiller régional d'Alsace. Il a ensuite été intégré le Gouvernement de Jean-Pierre RAFFARIN, en tant que ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, puis ministre délégué au Commerce extérieur, pour accéder ensuite aux fonctions de ministre délégué à l'Industrie dans le gouvernement de Dominique DE VILLEPIN.

<sup>161</sup>Parmi lesquelles les organisations syndicales, déjà citées. cf. *supra* 2.3.1.

<sup>162</sup>En 2001, Jean-Yves LE DÉAUT était député (P.S.) et Conseiller général de Meurthe-et-Moselle, ainsi que secrétaire national du Parti Socialiste en charge de la recherche et à l'enseignement supérieur.

“ Le président du SPPPI: *Les élus n'étaient pas spécialement présents avant la catastrophe. [...] Un élu qui a une entreprise sur son territoire, ce qui l'intéresse c'est que la taxe professionnelle rentre.* ”

Après l'explosion, ils se sont saisis de la question et ont pris position sur le devenir du site industriel. Dans un contexte où la mairie de Toulouse était UDF, alors que la grande majorité des communes limitrophes<sup>163</sup>, le Conseil Général et le Conseil Régional étaient menés par des partis de gauche, les positions affirmées sur le sujet n'ont pas recouvré les frontières politiques classiques.

**Les riverains du pôle chimique** et, plus largement, **la société civile** (représentants associatifs, syndicaux, écologistes, etc.) se sont mobilisés sur la question. Affectés, de près ou de loin, par la catastrophe, ils demandèrent un droit de regard sur des installations susceptibles de les menacer. Si la mobilisation de riverains sur les risques et pollutions du pôle chimique préexistait à la catastrophe d'AZF<sup>164</sup>, l'événement la démultiplia :

“ *spontanément, se constitue une très forte mobilisation à laquelle participe l'ensemble des forces syndicales, politiques et associatives toulousaines ainsi que de nombreuses personnes sans appartenance à une organisation, sinistrées ou non* [Suraut 2007, p. 16]. ”

Les riverains se retrouvaient globalement sur une position de défiance, voire de rejet, par rapport aux industries chimiques. La douloureuse expérience de la catastrophe les a conduit à exiger, pour certains, une sécurisation absolue du site, pour d'autres, l'arrêt de ses activités et/ou leur déplacement hors d'une zone urbaine dense. C'était à la fois la dangerosité des installations et leur proximité à la ville qu'ils dénonçaient.

Par ailleurs, était également concerné **l'acteur industriel**. Par industriels, nous entendons dirigeants des industries du pôle chimique, les salariés constituant un autre groupe d'acteurs. Étaient impliquées ici les directions des principales entreprises du pôle chimique (AZF, SNPE, Isochem, Tolochimie, Raisio), ainsi que les groupes industriels auxquels elles appartiennent (TotalFinaElf, groupe SNPE, Raisio). Ils ont été directement impliqués dans le processus décisionnel au sens où ils avaient la charge de présenter (ou non) un projet industriel, et de demander une nouvelle autorisation d'exploitation. Distinguons toutefois la position du groupe TotalFinaElf de celle des autres industriels présents sur le site. Du fait que l'accident s'était produit sur son établissement, TotalFinaElf était tenu d'assumer sa responsabilité dans la catastrophe, et d'en tirer les conséquences quant à un éventuel projet de redémarrage. À l'inverse, les autres industriels s'estimaient « victimes » de la catastrophe, et à ce titre demandaient à ne pas en subir doublement les conséquences : ils ont été sinistrés par la catastrophe, et ne voulaient pas de surcroît être condamnés à la fermeture par une décision administrative. L'argument économique fut par ailleurs éminemment mobilisé dans leurs discours. Leurs projets devaient être économiquement viables, ce qui pouvait être remis en cause par de trop fortes exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement, ou par l'interdiction d'utiliser certains produits.

Concernés au premier chef par la catastrophe d'AZF, **les salariés du pôle chimique** se fédérèrent rapidement en intersyndicale du pôle chimique. Regroupant les représentants des quatre organisations syndicales (CGT, CFDT, FO, CGC) présentes dans les différents établissements du pôle, l'intersyndicale a défendu la reprise des activités avec des garanties de sécurité. Leur principal argument était le maintien de l'emploi dans un environnement hautement sécurisé. Plus que leur emploi, c'est leur branche d'activité qu'ils ont défendu ici : ils plaidaient pour une chimie sécurisée, voie sur laquelle ils invitaient leurs dirigeants à s'engager.

Traditionnellement peu impliqués dans les organismes de concertation extérieurs à l'entreprise, les salariés du pôle chimique se sont peu à peu saisis du SPPPI<sup>165</sup> pour défendre leur point de vue<sup>166</sup>.

<sup>163</sup>De 2001 à 2007, seules deux communes de la communauté d'agglomération du Grand Toulouse étaient à droite.

<sup>164</sup>Pour plus de détails sur la mobilisation riveraine antérieure à la catastrophe, cf. notamment [Farreny et Moretto 2002] *op. cit.* et [Cauhapé 2008] *op. cit.*

<sup>165</sup>Le SPPPI est le Secrétariat Permanent de Prévention des Pollutions Industrielles, il fera l'objet d'une présentation détaillée dans la suite du rapport.

<sup>166</sup>Sur ce point, cf. aussi Patrick CHASKIEL [Chaskiel 2006] *Du syndicalisme à la société civile. Le « risque industriel » comme « frontière sociale »* et également *Syndicalisme industriel et « nouveaux rapports sociaux »* [Chaskiel 2005, pp. 229-249].

“ Le président du SPPPI: *Les employés des entreprises, des trois grosses entreprises, ont senti que le temps commençait à durer après une semaine d'arrêt, quinze jours d'arrêt, un mois d'arrêt, deux mois d'arrêt, trois mois d'arrêt, ils commençaient à avoir des inquiétudes tout à fait légitimes et donc, appuyés par leurs représentants, ils ont fait savoir qu'ils aimeraient bien reprendre leur travail.* ”

Les salariés ont été soutenus par les instances économiques régionales : Conseil économique et social régional (CESR), et Chambre du commerce et de l'industrie de Toulouse (CCIT). Ces deux instances ont en effet rapidement et activement pris position pour la reprise sécurisée des activités chimiques. Pour eux, la fermeture du pôle chimique correspondait à une erreur pour l'économie régionale : le secteur économique de la chimie était important, et la catastrophe ne devait pas le condamner, mais au contraire être l'occasion d'améliorer la sécurité et la maîtrise des risques de ces activités indispensables.

**Les services administratifs** impliqués ici ont principalement été ceux de la préfecture et de la DRIRE. C'est sur eux que reposait une éventuelle décision de reprise des activités. La DRIRE, en tant que service instructeur des dossiers sur les installations classées pour la protection de l'environnement, rendait son avis sur le projet industriel au préfet, lequel devait décider ou non de donner une autorisation d'exploitation à l'industriel. Dans le cas présent, la décision du préfet était suspendue à la décision du gouvernement, ce dernier s'étant directement saisi de la question.

*C'est sur les services administratifs que reposait une éventuelle décision de reprise des activités*

Concrètement, dans le déroulement des débats, les inspecteurs et ingénieurs de la DRIRE ont servi de médiateurs entre industriels et militants associatifs. Comme l'explique Marie-Gabrielle SURAUD, si les inspecteurs de la DRIRE sont traditionnellement proches des industriels, ils ont ici pris de la distance par rapport au pouvoir industriel pour se placer dans une position d'informateur vis-à-vis des acteurs associatifs à qui ils ont livré leur analyse, et donné des pistes pour affiner leurs revendications. Ils ont ainsi armé les acteurs associatifs sur le terrain technique, se sont même parfois appuyés sur eux pour donner du poids à leur analyse, et établir un rapport de force face aux industriels :

“ *Cette crise a tissé des liens entre les services de l'État et les associations, tournés vers des objectifs convergents. Sans le soutien de l'administration, les groupes associatifs n'auraient pu accéder aux informations stratégiques leur permettant d'être directement partie prenante des débats. En retour, les services de l'État se sont appuyés sur la dynamique civique, pour faire exploser le cadre des transactions généralement confinées à l'intérieur du système*<sup>167</sup>. ”

### Les principaux lieux de débats

L'ensemble de ces acteurs se sont côtoyés sur différentes scènes : dans les médias (presse écrite, télévision, radio, internet), dans des réunions, publiques ou plus confidentielles, réunissant tout ou partie des acteurs concernés, dans la rue à travers une série de manifestations, etc. Nous n'avons pas l'ambition de lister ici exhaustivement ni l'ensemble des échanges entre acteurs qui ont pu avoir lieu, ni l'ensemble des formes qu'elles ont pu prendre, car l'entreprise s'avérerait impossible. Seuls quelques lieux de débat ou de confrontation ont fait ici l'objet d'une étude approfondie :

- ▷ la presse écrite, à travers notamment la production publiée dans le principal quotidien régional *La Dépêche du Midi*,
- ▷ et trois instances officielles de concertation et de débats, réunissant un large panel d'acteurs impliqués :
  - le débat régional qui s'est tenu à Toulouse les 27 et 30 novembre 2001 dans le cadre du débat national sur les risques industriels initié par le Gouvernement,
  - le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI) qui s'est réuni à de multiples reprises dans l'année suivant la catastrophe,
  - et un Comité local d'information (CLI) mis en place par le Gouvernement en avril 2002 et piloté par un ancien ministre, Charles FITERMAN<sup>168</sup>.

<sup>167</sup> cf. Marie-Gabrielle SURAUD, 2007, *op.cit.*, p. 233.

<sup>168</sup> Longtemps responsable du Parti Communiste Français, Charles FITERMAN adhère depuis 1998 au Parti Socialiste. Il a été ministre des Transports de 1981 à 1984 dans le Gouvernement de Pierre MAUROY.

Ces quatre scènes de confrontation nous intéresseront dans la suite de ce rapport mais pour des raisons différentes liées à leurs statuts respectifs.

**La presse écrite, et les médias en général**, par les enjeux que représentaient pour eux cette catastrophe<sup>169</sup>, apparurent comme une interface qui a régulièrement mis en présence les différents discours. Elle a clairement participé à leur visibilité et, dans le même temps, à une percolation entre eux. Ce lieu d'expression était d'autant plus important que la médiatisation post-catastrophe a été très intense. Outre ce que nous en avons déjà explicité précédemment, la médiatisation en temps de catastrophe répond aussi à la nécessité de donner du sens à l'événement [Bensa et Fassin 2002]. Le flot d'articles publiés après la catastrophe laissa d'ailleurs une place importante à l'expression des différents points de vue relatifs à l'avenir du pôle chimique toulousain. Ce matériau permet ainsi de retracer la généalogie des discours publics tenus ici. De plus, la presse écrite fut aussi un lieu de percolation entre les différents discours : mis en regard les uns des autres et lus de tous, les articles incitaient souvent à des réponses de la part d'autres acteurs.

*La médiatisation a contribué à instituer en tant que problème public l'avenir du pôle chimique*

Enfin, le discours médiatique est aussi intéressant au sens où il apparaît comme une des conditions « de production et de circulation des représentations sociales [Jodelet 1989, p. 44]. » Il joue ainsi un rôle important sur le saisissement de certaines questions par l'ensemble de la société. Donnant à voir à tous le point de vue des uns et des autres, il suscite des réactions et, dans ce cas, a grandement participé à l'établissement des représentations sociales dominantes. Ainsi peut-on dire que la médiatisation réservée à la question de l'avenir du pôle chimique a contribué à l'instituer en tant que problème public. On peut imaginer que, par exemple, si le discours des riverains n'avait pas été autant relayé par les médias, le poids de ce groupe d'acteurs sur la décision en aurait été diminué.

une vraie culture de sécurité

Première instance officielle de concertation que nous présenterons ici, **le débat régional** n'a été qu'un rendez-vous ponctuel autour de la question de l'avenir du pôle chimique. Il s'est inscrit dans un cycle de débats organisés dans toutes les régions industrielles de France en préparation d'une nouvelle loi sur les risques technologiques. Ce cycle a fait l'objet d'un rapport remis au Gouvernement fin 2001 par Philippe Essig, qui concluait sur l'importance de « créer en France une vraie culture de la sécurité » et développait les axes de travail pouvant y contribuer.

Sans entrer plus avant dans les conclusions de ce débat national, le déroulement de la table-ronde organisée en Midi-Pyrénées a en effet réuni, deux mois après l'explosion, plusieurs centaines de participants, dans un débat au cours duquel chaque groupe d'acteurs a exprimé son point de vue, soit en étant directement invité à la tribune, soit en s'emparant du micro circulant dans la salle, soit encore en distribuant tracts et pétitions<sup>170</sup>. C'est la réunion publique ayant rassemblé le plus grand nombre de personnes. Les débats y ont été vifs, et les positions fermement affirmées. Schématiquement, dans son rapport, Philippe Essig oppose deux principaux discours qui ont été exprimés au cours du débat régional :

« Plus jamais cela, ni ici ni ailleurs » ont crié les collectifs qui se sont créés à Toulouse après l'accident, « le risque industriel peut être maîtrisé et, dans cette perspective, il est possible de rouvrir le site chimique de Toulouse, moyennant des réglementations et des contrôles appropriés » ont répondu les industriels, leurs employés et certains élus<sup>171</sup>.

**Le SPPPI**, ensuite, était une instance préexistante à la catastrophe, qui connaissait une habitude de travail entre les différents acteurs institutionnels du « risque ». Ce secrétariat a en effet été mis en place par la préfecture de la Haute-Garonne en février 1990 pour répondre à une demande d'information de la population vis-à-vis des industries chimiques et de leurs pollutions. Il avait donc dix années d'existence au moment de la catastrophe d'AZF, et était déjà connu de la plupart des acteurs concernés. Cependant, il a été fortement réinvesti après

<sup>169</sup> cf. *supra* § 2.3.2.

<sup>170</sup> La distribution de la parole dans la salle, ainsi que le choix des personnes présentes à la tribune, ont fait l'objet de critiques, notamment de la part des nombreux salariés et riverains, qui regrettaient que la parole ne leur ait pas été facilement accordée (« il fallait s'emparer du micro », dirent certains), et/ou qu'aucun de leurs représentants n'ait été invité à la tribune.

<sup>171</sup> cf. Rapport au Premier Ministre, [Essig 2002, p. 7] *op. cit.*

l'accident : cet organisme qui fonctionnait de façon quasi-routinière dans les mois qui précédaient l'accident, avec un nombre restreint d'acteurs, devint, après le 21 septembre 2001, le principal lieu de débat sur les installations de la plate-forme chimique. Dès lors, les réunions ont été plus fréquentes et plus fréquentées. Dans les dix mois suivant l'explosion, vingt-cinq réunions ont été organisées, regroupant pour certaines près d'une centaine de personnes<sup>172</sup>. Le SPPPI se voulait ouvert à tous. Il était présidé, depuis sa création, par un universitaire<sup>173</sup>. N'ayant ni statut juridique, ni budget propre, il était hébergé par la DRIRE qui en assure toujours le secrétariat<sup>174</sup>.

Enfin, le **Comité Local d'Information**, dit « CLI Fiterman », a été créé par décision gouvernementale en avril 2002. Il avait pour objectif de « *donner un avis circonstancié sur le redémarrage des entreprises à l'égard tant de leur impact en termes de sécurité et d'environnement que de leurs enjeux humains, économiques, sociaux et stratégiques*<sup>175</sup> ». La commande consistait plus précisément à étudier « *l'ensemble des projets présentés par les entreprises du site, hors production de phosgène*<sup>176</sup> ». Cette commande « *s'inscrit dans la démarche proposée au mois de décembre par le gouvernement : éviter de bannir la chimie de Toulouse, et construire, de façon concertée, un projet industriel s'appuyant sur des activités sans danger pour la population*<sup>177</sup> ». Charles FITERMAN rendit ses conclusions au gouvernement fin juin 2002. Des conclusions qui ont été à la base de la déclaration du tout nouveau Premier Ministre, Jean-Pierre RAFFARIN, le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Durant quelques mois, les deux instances CLI et SPPPI ont fonctionné en complémentarité. En effet, le CLI se voulait temporaire et destiné à trouver une issue à une question ponctuelle, alors que le SPPPI était basé sur un travail dans le temps long, de suivi des installations et des projets industriels. Par ailleurs, contrairement au SPPPI qui est ouvert à tous, le nombre de participants au CLI était limité à trente ou quarante personnes : si tous les points de vue devaient y être représentés, il était jugé important de limiter le nombre de participants afin qu'un travail efficace puisse être produit.

Ces différents lieux de débat, à travers les archives qu'il nous a été possible de consulter<sup>178</sup>, permettent de retracer le positionnement des différents acteurs au fil des dix mois de débat suivant l'explosion de l'usine AZF, et de repérer les orientations successivement prises, jusqu'à la décision du Gouvernement. Les entretiens réalisés avec différents acteurs nous ont aussi permis de dégager les positions et lignes de forces qui ont alimenté ces débats, ainsi que leurs interactions.

<sup>172</sup> « Avant le 21 septembre, le SPPPI de Toulouse comptait environ 300 membres. Aujourd'hui 420 personnes sont inscrites dans le fichier de cette instance. Les nouveaux membres sont surtout des salariés des entreprises du pôle chimique sud de Toulouse et des représentants d'associations récemment créées. », cf. [SPPPI 2002] Compte-rendu de la synthèse « programme de travail Pôle chimique sud de Toulouse, septembre 2001 – juin 2002 », effectué par le SPPPI. De plus, parmi les membres inscrits au SPPPI, tous ne participaient pas systématiquement aux réunions. Le nombre de participants effectifs serait ici plus intéressant, et sans doute plus révélateur, mais nous ne pouvons le donner précisément. Toutefois, si après la catastrophe, certaines réunions ont été suivies par une centaine de personnes, il semble qu'auparavant, leur nombre ait été plutôt de l'ordre de 20 à 30 personnes.

<sup>173</sup>Le SPPPI a été successivement présidé par deux professeurs de génie chimique de l'Université Paul Sabatier à Toulouse.

<sup>174</sup>Dans la période post-catastrophe, deux personnes ont été recrutées pour assurer le secrétariat du SPPPI.

<sup>175</sup>Extrait d'une lettre du président du CLI au président du SPPPI, datée du 19.04.2002, annexée au compte-rendu de la réunion du SPPPI Toulouse du lundi 22 avril 2002.

<sup>176</sup>Extrait d'un communiqué de presse de la préfecture de la région Midi-Pyrénées, daté du 9.04.2002, annexé au compte-rendu de la réunion du SPPPI Toulouse du lundi 22 avril 2002.

<sup>177</sup>*Ibid.*

<sup>178</sup>Les principales sources consultées ici sont les articles de presse de divers journaux dont le principal quotidien régional, *La Dépêche du Midi*, le rapport de Philippe ESSIG « Débat national sur les risques industriels », remis au Gouvernement en janvier 2002, les comptes-rendus de réunions du SPPPI de septembre 2001 à juin 2002.



### 3.2.2 De septembre à décembre 2001, l'affirmation de discours forts

La mise en sécurité du site est le premier élément de débat sur lequel se mobilise la société civile. Très rapidement après l'explosion, les représentants associatifs, mais aussi de nombreux citoyens non impliqués dans la gestion du risque, demandèrent la transparence sur les conditions de mise en sécurité du site, et sur l'évacuation des produits. En parallèle à cette demande de transparence, c'était aussi la demande expresse de voir disparaître le site qui s'étoffait.

#### La mise en sécurité du pôle chimique sud, un premier sujet de débat

C'est aussi le premier point qui a retenu l'attention des industriels et des pouvoirs publics. Pour éviter un nouvel accident, le site devait être entièrement sécurisé, et les produits évacués, en attendant qu'un éventuel redémarrage puisse être envisagé. Une large part de l'opération de sécurisation des installations a été réalisée dès le premier jour, mais la question s'est ensuite posée de l'évacuation des produits dangereux<sup>179</sup>. Ces évacuations, qui se sont étendues sur près de deux mois, ont chaque fois fait l'objet d'une procédure validée par les services de l'État. Il n'en reste pas moins qu'elles ont été réalisées dans des conditions délicates du fait de l'état même de dévastation du site. Elles ont en particulier entraîné un rejet de produits polluants dans la Garonne, qui a amené des associations écologistes à déverser des tonnes de poissons morts devant la préfecture. À ces difficultés pratiques s'est ainsi ajoutée la pression des riverains, ainsi que le souligne un représentant syndical d'AZF :

“ Un représentant syndical CGT d'AZF: *Ils [les salariés de l'usine AZF] ont assuré l'évacuation des produits. Il y en avait des quantités considérables. Dans des conditions de précarité extrême. Le moindre rejet en Garonne par exemple amenait les écolos sur la place du Capitole où ils mettaient vingt kilos de poissons en disant « voilà ce que font les gars d'AZF! ». Alors qu'on ne pouvait rigoureusement rien faire là-dedans. Il y avait un arrêté préfectoral qui imposait de libérer l'usine dans les deux mois, je crois. Il y avait des milliers de tonnes de produits dans des sacs éventrés.* ”

En effet, de nombreux riverains et écologistes se sont très vite mobilisés pour s'informer et réagir sur la situation du pôle chimique. La sécurisation du site et l'évacuation des produits a de fait été leur premier cheval de bataille. Souhaitant avoir un maximum de garanties sur le travail réalisé, ils sollicitèrent un large accès à l'information, et participèrent activement aux premières réunions organisées par le SPPPI après la catastrophe. Les services administratifs réunirent une première fois le SPPPI le 27 septembre 2001, puis à nouveau à trois reprises courant octobre, chaque fois autour du thème de l'évacuation des produits<sup>180</sup>. Le 7 novembre, une assemblée générale extraordinaire était convoquée, au cours de laquelle pour la première fois fut posée la question de l'avenir du pôle chimique, fermeture ou redémarrage.

Au cours de ces quatre premières réunions sur l'évacuation des produits, le SPPPI prit de l'ampleur. Au fil des réunions, les participants ont été de plus en plus nombreux, en particulier du côté des responsables industriels, des pouvoirs publics, et des associations, alors que, dans ce premier temps de débat, salariés et élus locaux ne participaient guère aux réunions. Parallèlement, les industriels se plièrent à cette demande d'information, et présentèrent régulièrement l'avancée des travaux d'évacuation.

Foncièrement, ces réunions répondaient principalement à une demande de savoir exprimée par les associations, et, à la lecture de comptes-rendus de réunions, elles ne semblèrent pas soulever de grands débats. Un produit, le phosgène, attire toutefois une attention particulière de militants associatifs. Le 6 octobre 2001, le collectif « Plus Jamais Ça », qui a fédéré une grande partie des associations et riverains favorables à l'arrêt définitif des activités chimiques à Toulouse, et que nous présenterons plus en détails par la suite, présentait dans *La Dépêche du Midi* ses inquiétudes quant à ce produit :

“ *Nous attirons l'attention de la population et des pouvoirs publics sur le risque majeur du phosgène stocké en masse sur la plate-forme. Le phosgène est un gaz mortel. Nous demandons que toute mesure de manipulation ou transport de matières dangereuses soit stoppée tant que ce phosgène n'est pas neutralisé*<sup>181</sup>. ”

<sup>179</sup> Chlore, ammoniac, nitrate d'ammonium, et surtout phosgène.

<sup>180</sup> De la même manière, le principal quotidien régional, *La Dépêche du Midi*, s'est fait le relais de l'avancée de l'évacuation des produits, via de multiples articles publiés dans les semaines qui suivirent l'explosion.

<sup>181</sup> Collectif Plus Jamais Ça, cité dans « Faut-il évacuer les Toulousains avant les nitrates », *La Dépêche du Midi*, le 6.10.2001.

évacuation des produits dangereux

fermeture ou redémarrage ?

le phosgène

En réponse à ces inquiétudes, le préfet se voulait rassurant, et ouvert au débat :

« *Tous les produits dangereux ou toxiques ont été, seront évacués ou neutralisés. Si le phosgène suscite l'angoisse, tout sera mis en œuvre pour préparer sa neutralisation, dans des conditions ne permettant pas de créer le moindre risque. Il faut faire cesser les rumeurs alarmistes qui n'ont pas lieu d'être. Dès la semaine prochaine, un institut hollandais, renommé et indépendant, TNO va effectuer des expertises sur la sécurité du site. Et un débat public sera organisé*<sup>182</sup>. »

À travers la mise en sécurité du site, la mobilisation citoyenne se structura, les premières réactions des pouvoirs publics et des industriels vers une plus grande information du public et une plus grande transparence sur les activités du site se mirent en place. Dès lors, le SPPPI a été investi pour permettre le débat entre les différents acteurs.

### Les principaux discours affirmés

Simultanément au suivi de l'évacuation des produits, les différents acteurs impliqués se positionnaient quant à l'avenir des installations chimiques. Leurs points de vue trouvèrent à s'exprimer à la fois dans les médias, à travers les auditions de la commission d'enquête parlementaire sur la sûreté des installations industrielles, et dans deux réunions auxquelles tous ont été conviés à participer : l'assemblée générale du SPPPI le 7 novembre 2001, et le débat régional sur les risques industriels, les 27 et 30 novembre 2001. Au bout de deux mois, les positions de chacun se sont stabilisées sur des lignes de force fermes et parfois radicales. Nous ne rentrerons pas ici dans les détails des hésitations des uns et des autres, mais prendrons cet état de fait comme le point de départ des négociations sur l'avenir du pôle chimique. Les positions affirmées ici, deux mois après la catastrophe, étaient une position initiale qui a évolué ensuite au cours des débats et annonces des industriels et du gouvernement, jusqu'à ce qu'une ligne de conduite acceptable se dessina et orienta la décision gouvernementale du 1<sup>er</sup> juillet 2002.

Voici donc un tour d'horizon de ces prises de position.

**Le gouvernement annonce une nouvelle loi** Élément caractéristique de la catastrophe toulousaine, les élus nationaux, à travers notamment les membres du Gouvernement, se mobilisèrent rapidement à la fois sur la gestion locale de l'événement et sur les enseignements à en tirer du point de vue de la réglementation nationale en matière de risque industriel. Une semaine après l'explosion, le Premier Ministre annonça une série de mesures pour Toulouse :

« *Toulouse et les toulousains doivent pouvoir compter sur la solidarité nationale. Je suis venu affirmer que l'État, le Gouvernement, se tiennent à leurs côtés pour répondre aux besoins immenses qui demeurent : le logement des familles, la reconstruction des infrastructures de santé et de l'éducation, l'environnement, l'aide aux entreprises et aux travailleurs. Le Gouvernement tout entier est engagé dans cet effort*<sup>183</sup>. »

Secours d'urgence, logement, éducation nationale, santé, soutien aux entreprises, etc., de nombreux secteurs d'action publique étaient concernés par les mesures annoncées, pour venir en aide à Toulouse et aux Toulousains.

Au-delà de la gestion locale de la catastrophe, et du fait de son importance, une réflexion politique sur la gestion des risques industriels et sur l'interface ville-usine émergea. En effet, Lionel JOSPIN annonçait dès la première semaine suivant la catastrophe que la législation autour des installations classées fera l'objet d'une nouvelle loi.

« *Selon le Premier ministre, « Les réponses ne sont pas les mêmes dans une ville comme Toulouse qui a été meurtrie et les villes qui n'ont pas eu à subir ce traumatisme ». Et de préciser : « Les usines Atochem et SNPE ne sont pas en état de fonctionner et la question de leur redémarrage n'est pas à l'ordre du jour ». [...] En revanche, le ministre a longuement détaillé les moyens de contrôle, les plans de protection des risques technologiques et surtout les procédures de concertation qui vont être mises en place autour des installations à risques (lire ci dessous). « Une méthode nouvelle, cohérente, responsable pour garantir la sécurité des salariés et des habitants précédée de débats en toute transparence sur le plan national et dans les régions » insiste Lionel JOSPIN, soucieux de prendre en compte l'avis des salariés*<sup>184</sup>. »

<sup>182</sup>Le préfet de la Haute-Garonne, cité dans « Le préfet s'efforce de rassurer », *La Dépêche du Midi*, le 6.10.2001.

<sup>183</sup>Extrait du discours du Premier Ministre du 28.09.2001, disponible sur le site Internet des archives du Premier Ministre, à l'adresse suivante : [http://www.archives.premier-ministre.gouv.fr/jospin\\_version3/fr/ie4/contenu/28965.htm](http://www.archives.premier-ministre.gouv.fr/jospin_version3/fr/ie4/contenu/28965.htm)

<sup>184</sup>cf. « Lionel Jospin : un dispositif de très grande ampleur », *La Dépêche du Midi*, 29.09.2001.

Dans ce discours liminaire du Premier Ministre, on peut voir que la question du redémarrage du site n'était pas à l'ordre du jour. La question première, pour lui, était bien celle de l'évolution de la réglementation, qui apparaissait comme un préalable à une éventuelle reprise.

Parallèlement à l'annonce d'un projet de loi, une commission d'enquête parlementaire s'interrogeait sur les enseignements à tirer de la catastrophe d'AZF. Cette commission d'enquête, conduite par François LOOS (président) et Jean-Yves LE DÉAUT (rapporteur), a rendu son rapport en février 2002. Ce dernier regroupait quatre-vingt-dix propositions relatives au projet de loi. Il s'appuyait sur un travail d'enquête au cours duquel les parlementaires ont été amenés à rencontrer de très nombreux acteurs du risque industriel, à Toulouse et ailleurs.

“ [En parlant de l'usine AZF], on constate qu'il y a eu une banalisation du risque. Or, ce risque était envisagé dès 1990 dans un rapport de la DRIRE consacré au stockage du nitrate d'ammonium. Ce rapport que j'ai eu du mal à me procurer n'envisage pas l'explosion du nitrate dans le cas d'une bonne porosité des granules de nitrates, d'une garantie de fabrication et de stockage et en l'absence de fines (résidus chimiques, NDLR). Mais si le produit est pulvérulent, voire poreux, le risque est réel a fortiori si le tas de nitrate est pollué.<sup>185</sup> ”

De même, ainsi que nous l'avons évoqué précédemment, un débat national sur les risques industriels était organisé dans toute la France pour nourrir le projet de loi. Il se déroula en deux temps, tout d'abord une série de débats régionaux (une journée dans chaque région), puis un débat national le 10 décembre 2001 à Paris, au cours duquel le projet de loi fut plus finement présenté :

“ L'après-Toulouse entre dans une phase concrète, mardi 11 décembre à Paris. Près de trois mois après l'explosion de l'usine AZF dans la capitale de Midi-Pyrénées, Lionel JOSPIN devait, à l'issue d'une table ronde organisée au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, présenter les grandes lignes d'un projet de loi sur les risques industriels devant près de 500 personnes. [...] Déplacer les usines ou déménager les habitants ? Le futur projet de loi ne devrait pas trancher. Mais il devrait donner des « outils » pour que les alternatives puissent être examinées au cas par cas. Le premier ministre devait insister, mardi, **sur la nécessité de donner aux citoyens et aux salariés des moyens d'expertise**. Jusqu'à présent, seuls l'État et les industriels étaient en mesure de réaliser des contrôles. Le projet de loi devrait élargir, dans les entreprises, le droit de regard et d'alerte des comités d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail (CHSCT) en matière de risques. Enfin le texte prévoira sur chaque site Seveso la création d'un comité local d'information (CLI), composé de riverains et d'élus et doté de moyens financiers pour commander des études contradictoires. [...] Le nouveau projet de loi créerait un nouvel instrument baptisé plan de protection contre les risques technologiques (PPRT). Il servirait de cadre, sur chaque site Seveso, à une convention entre les industriels, les collectivités locales, les propriétaires de terrain et l'État pour envisager un partage des charges. Au cas par cas, chaque PPRT pourra prévoir le renforcement des normes de sécurité des bâtiments neufs et existants et, le cas échéant, des expropriations. Le projet de loi devrait créer « un droit au déplacement », résume M. COCHET, dans un entretien publié, mardi 11, par *Le Figaro*<sup>186</sup>. ”

Les maîtres-mots du projet de loi étaient donc la concertation — avec, à l'extérieur des usines, la mise en place de Comité locaux d'information (CLI) et, à l'intérieur des usines, le renforcement des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) — et la maîtrise de l'urbanisation — à travers la mise en place d'un nouvel outil, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Tout au long de la rédaction de la loi, les gouvernements successifs (JOSPIN puis RAFFARIN) n'ont pas démordu de ces deux axes, et la création des CLIC et des PPRT ont été les deux mesures-phares de la loi BACHELOT du 30 juillet 2003, qui faisaient donc suite à cette réflexion actualisée par la catastrophe d'AZF<sup>187</sup>.

Ce détour par le projet de loi est l'occasion de souligner ce qui se jouait à Toulouse, en particulier en terme « d'expérimentation » de cette future loi. Par ailleurs, si ce projet de loi s'est imposé comme la principale réaction du gouvernement à la catastrophe de Toulouse, il n'empêche que le président de la République, Jacques CHIRAC, le Premier ministre, Lionel JOSPIN et le ministre de l'Environnement, Yves COCHET se positionnaient chacun sur l'avenir de la

<sup>185</sup>Jean-Yves LE DÉAUT, cité dans « Jean-Yves LE DÉAUT : « Total n'a pas respecté la loi », *La Dépêche du Midi*, 19.01.2002. »

<sup>186</sup>cf. « Les riverains devraient être associés au contrôle des usines à risques », *Le Monde*, 12.12.2001.

<sup>187</sup>Pour plus d'information sur ce point, le lecteur pourra se référer au travail de Laure BONNAUD et Emmanuel MARTINAIS qui décrypte l'élaboration du volet risques technologiques de la loi Bachelot, consécutivement à la catastrophe d'AZF. cf. [Bonnaud et Martinais 2008] *op. cit.*

plate-forme chimique toulousaine. Le président déclarait se rallier au conseil municipal de Toulouse qui avait, selon lui, proposé :

« Une mesure qui [lui] paraît évidente, allant de soi : le déplacement et la dépollution du site chimique, avec naturellement toutes les mesures d'accompagnement social. Des raisons d'ordre technique et d'ordre psychologique justifient et imposent ce déplacement<sup>188</sup>. »

Le ministre de l'Environnement annonçait, lui, dès le lendemain de l'explosion que le gouvernement allait « réfléchir pour que cette usine ne puisse pas se reconstruire sur le site actuel et pour les autres usines comparables, nous allons mener des études de danger, afin de les sécuriser<sup>189</sup> ». Un discours visiblement proche de l'opinion du Premier ministre, même si on ne retrouve pas de discours officiel traitant directement de ce point dans les premières semaines suivant l'explosion. L'une des rares réflexions du chef de Gouvernement que l'on retrouve à plusieurs reprises dans la presse est une invitation à la concertation. Un mois après l'explosion, le premier ministre annonçait en effet qu'il « n'imagine pas un seul instant prendre une décision de [son] bureau à Paris<sup>190</sup> ». On note ainsi une position ferme du président CHIRAC pour le déplacement du pôle chimique, et une position un peu plus modérée de la part du Premier ministre et de son ministre de l'Environnement, invitant à chercher collectivement des solutions pour que l'usine toulousaine ne puisse être reconstruite, et au-delà, à en tirer les conséquences pour toute la France.

**Les collectivités locales, majoritairement sur la défensive** Au niveau local, la position était aussi majoritairement sur la défensive.

Très tôt, Philippe DOUSTE-BLAZY, élu maire (UDF) en mars 2001, se prononçait contre la réouverture du pôle chimique. La position du maire de Toulouse était alors ferme :

« Pour lui, il n'y a aucun doute : « il faut sortir de l'ère industrielle et de ses drames. Ces tragédies ne sont plus de notre siècle. La mythologie du mineur attaché à sa mine et à sa silicose, c'est fini. Il est temps de changer d'ère ». [...] Philippe DOUSTE-BLAZY va engager le fer dès vendredi lors de sa réunion avec Lionel JOSPIN. [...] La proposition qu'il lui fera est simple : « Tout le pôle chimique de Toulouse doit disparaître, rapidement, je ne veux plus une seule de ces usines sur ma commune »<sup>191</sup>. »

Appuyant cette position, le 24 septembre 2001, le Conseil Municipal de Toulouse, majorité et opposition à l'exception du Parti Communiste, demanda le départ des trois usines chimiques de la plate-forme.

De même, courant octobre 2001, une motion demandant « la fermeture des activités Seveso des trois usines chimiques de Toulouse » était votée par la communauté d'agglomération du Grand Toulouse, présidée par Philippe DOUSTE-BLAZY (UDF). La position du maire de Toulouse, comme celle de multiples autres acteurs, évolua peu à peu. Ainsi, fin novembre, au moment du débat régional, on remarqua une première inflexion. Son discours passa d'une demande de suppression du pôle chimique à l'affirmation d'un « droit de cité » pour l'industrie chimique, à la condition qu'elle ne présente « aucun risque pour la population<sup>192</sup> ». On retrouve à peu près le même discours chez le président (PS) du Conseil Général de la Haute-Garonne, Pierre IZARD, qui se prononçait dès la première semaine contre le redémarrage des installations chimiques :

« Aujourd'hui, il faut en tout état de cause arrêter immédiatement et définitivement l'activité du site. La bombe à retardement a éclaté. Actuellement, une mesure de suspension a été prise mais il faut aller très vite beaucoup plus loin. Quelles qu'en soient les conséquences et le coût. La population ne comprendrait pas qu'AZF, Tolochimie et la SNPE puissent reprendre leurs activités<sup>193</sup>. »

Le conseil municipal demande le départ de Toulouse des trois usines chimiques

<sup>188</sup>Jacques CHIRAC cité dans « Chirac : « il faut déménager le site chimique au plus vite ». », *La Dépêche du Midi*, le 14.10.2001.

<sup>189</sup>Yves COCHET cité dans *La « bombe chimique » ne sera pas reconstruite là*, *La Dépêche du Midi*, le 22.09.2001.

<sup>190</sup>Lionel JOSPIN cité dans « Lionel JOSPIN lance le débat public », *La Dépêche du Midi*, le 27.10.2001.

<sup>191</sup>cf. « M.DOUSTE-BLAZY veut que « tout le pôle chimique de Toulouse disparaisse ». », *Le Monde*, 27.09.2001.

<sup>192</sup>Philippe DOUSTE-BLAZY cité dans « Philippe DOUSTE-BLAZY : « Pour une chimie sans risque ». », *La Dépêche du Midi*, le 29.11.2001. La citation complète est la suivante : « L'avenir de la plate-forme chimique passe par l'arrêt des industries classées Seveso et par le développement d'activités non dangereuses [...] La chimie garde un droit de cité à Toulouse, elle est même nécessaire à notre économie. Mais une condition doit être remplie. Elle ne doit présenter aucun risque pour la population ».

<sup>193</sup>Pierre IZARD, cité dans « Pierre IZARD : « Il faut arrêter définitivement l'activité du site ». », *La Dépêche du Midi*, 27.09.2001.

Un élu, le Président (PS) du Conseil Régional Midi-Pyrénées, a toutefois tenu une position moins tranchée. En effet, si Martin MALVY considéra qu'il « *ne faut pas reconstruire AZF sur le site et qu'il faut fermer les usines qui ne présentent pas des garanties en termes de sécurité* », il invitait à une réflexion sur les conséquences qu'auraient une telle décision, et plaidait pour la sécurisation des installations chimiques, la transparence à travers des comités de concertation :

“ *Malgré l'émotion, on ne doit pas perdre de vue les deux problèmes de fond que poseraient le déplacement de toutes ces installations. On ne déplace pas des usines pour les installer ailleurs sans se préoccuper des personnels qui y travaillent jour et nuit. On peut toujours dire on les installe ailleurs, dans des endroits où il y a moins de population, mais, c'est considérer ces populations peu nombreuses avec légèreté. Si on se limite à ces raisonnements, on supprime les 250 000 emplois de l'industrie chimique et on les déplace dans d'autres pays où, malheureusement les règles de sécurité ne comptent pas. Ce n'est pas un raisonnement responsable. On doit d'une part renforcer les règles de sécurité de manière très forte, mieux mobiliser les services chargés de la sécurité et d'autre part organiser la transparence. Pourquoi ne pas étendre les Commissions locales d'information et de sécurité qui existent pour les sites classés nucléaires aux installations chimiques<sup>194</sup> ?* ”

Il appela ainsi à maintes reprises « *à tirer les leçons d'AZF comme, à l'époque, on a tiré les leçons de la catastrophe de Furiani en modifiant les règles de contrôle et de sécurité dans les établissements recevant du public (ERP)<sup>195</sup>* ». Cette position plus nuancée se rapprochait de celle tenue par Lionel JOSPIN au niveau gouvernemental. Une position qualifiée d'attentiste par certains, qui laissait le temps de la réflexion à travers notamment un grand débat public, avant la prise de décision.

Ainsi, face aux positions fermes de Philippe DOUSTE-BLAZY (UDF), Jacques CHIRAC (RPR), et Pierre IZARD (PS), Martin MALVY (PS) et Lionel JOSPIN (PS) invitaient à la réflexion et au débat, avant de décider du sort du pôle chimique toulousain.

**Les riverains du pôle chimique, un engouement pour la fermeture** Dans la « crise sociale » générée par la catastrophe d'AZF, les Toulousains, par le biais notamment d'associations de riverains, ont joué un rôle particulier. Par l'ampleur de leur mobilisation et leur pugnacité, ils ont fortement pesé dans le débat sur l'avenir du pôle chimique. En effet, dans les semaines qui suivirent l'explosion, de multiples associations ou collectifs se créèrent pour faire face aux problèmes successifs à l'explosion. Apparut notamment le collectif « Plus Jamais ça ! Ni ici, ni ailleurs », qui fédéra un large pan de la mobilisation<sup>196</sup>, et s'impliqua activement dans le débat sur l'avenir du pôle chimique.

Sur la question des activités industrielles, la catastrophe décupla la mobilisation. D'une poignée de militants impliqués sur la question avant l'explosion, on passa à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers<sup>197</sup> de militants très majoritairement opposés, dans un premier temps au moins, à tout redémarrage du pôle chimique. Cette évolution était parfaitement explicitée par une militante chevronnée des risques industriels :

“ *Une membre du comité de quartier Croix-de-Pierre: Je peux vous dire qu'avant AZF, personne, personne dans le quartier, mais personne ne s'intéressait au centre chimique, enfin ne s'était impliqué dans la lutte. [...] Tous les gens qui actuellement sont très très actifs, à l'époque, ils n'étaient pas du tout du tout impliqués. Le grand électrochoc ça a été évidemment l'explosion. Alors là, il est sorti de partout des gens qui ont agi. Mais avant, vraiment personne, c'était un peu dur parfois.* ”

### Le collectif « Plus Jamais Ça ! », constitution et revendications

Figure de la mobilisation citoyenne post-AZF, le collectif « Plus Jamais Ça ! » a joué un rôle tout particulier. Son principe fondateur était explicité dans le journal du collectif publié en novembre 2001 :

<sup>194</sup>Martin MALVY, cité dans « Faut-il raser le pôle chimique sud », *La Dépêche du Midi*, 1.10.2001.

<sup>195</sup>Martin MALVY, cité par exemple dans « Martin MALVY : « ne pas exclure le citoyen du débat ». », *La Dépêche du Midi*, le 17.11.2001. On retrouve la même citation dans plusieurs articles de presse.

<sup>196</sup>Nous nous concentrerons ici sur les prises de position associatives relatives aux activités industrielles. Cependant, ce n'est pas le seul point qui suscita des initiatives citoyennes. Dans le même temps, se structurait aussi tout un mouvement autour de la réparation des dommages matériels et humains, et de l'indemnisation des victimes.

<sup>197</sup>La plus grande manifestation organisée par le collectif « Plus Jamais Ça ! » a réuni près de 20 000 personnes dans les rues de Toulouse.

“ Le collectif « Plus Jamais ça !, ni ici, ni ailleurs » a été créé au lendemain de l'explosion AZF, le dimanche 23 septembre, par des militants du réseau associatif, syndical et politique. Il s'est rapidement élargi aux associations et collectifs de sinistrés qui se créaient ainsi qu'à toutes les personnes qui souhaitaient se regrouper pour obtenir la fermeture définitive du site chimique de Toulouse et sa sécurisation immédiate (avec le maintien des salaires et la reconversion des emplois pour toutes les personnes concernées) d'une part et pour faire pression sur les autorités (Gouvernement, Préfecture, Conseil Municipal, Conseil Général) pour une organisation efficace des secours d'autre part. L'ont rejoint nombre de comités de quartier de l'agglomération toulousaine ainsi que des associations de défense de l'environnement social et nature<sup>198</sup>. ”

Ce collectif rassemblait des militants de divers horizons. Ainsi que l'analyse Marie-Gabrielle SURAUD, quatre tendances politiques en seraient constitutives :

1. les organisations syndicales, politiques et associatives de gauche ou d'extrême gauche : Ligue communiste révolutionnaire, PS, les Verts, G-10 (SUD), FSU, unions départementales CGT et CFDT, Alternative libertaire ;
2. la famille de « l'ultra gauche » (avec *Mix'Art*, *Le Clandé*, la CNT [...]), vivant à l'écart des partis d'extrême gauche ;
3. la mouvance écologiste, dont les *Amis de la Terre* ;
4. le groupe politique *Les Motivé-e-s*, né dans des quartiers populaires de Toulouse, conjugaison de militants aguerris et de jeunes souvent issus de l'immigration, mélange de politique et de fête à travers une relation musicale avec le groupe Zebda [Suraud 2007, p. 43].

Elle note par ailleurs que « les unions départementales CGT et CFDT n'ont jamais formellement adhéré au Collectif. [...] Leur retrait relève à la fois d'une méfiance vis-à-vis de la tonalité très antisyndicale marquant les premières réunions et de leur solidarité vis-à-vis des syndiqués CGT et CFDT des usines menacées par le mot d'ordre de fermeture<sup>199</sup> ».

Après de multiples réunions au cours desquelles de nombreux membres quittèrent le collectif, la position de « Plus Jamais Ça ! » sur le devenir des installations chimiques était clairement affirmée, à la mi-octobre, dans « la Plate-forme du collectif » (cf. figure 3.7)

Dans cette plate-forme qui a constitué la base des actions du collectif, c'était bien « la fermeture définitive du site chimique » qui était exigée<sup>200</sup>. On voit aussi clairement que l'avenir du pôle chimique n'était pas la seule question qui mobilisait ce collectif. Si elle figurait au premier plan, la réparation des dégâts et leur indemnisation, la responsabilité de l'entreprise TotalFinaElf d'une part, des pouvoirs publics d'autre part, l'exigence de transparence et d'information sur les sites à risques, ou encore l'utilité, écologique et sociale, des productions chimiques figuraient aussi parmi les cibles du collectif.

D'un point de vue fonctionnel, le collectif s'est divisé en commissions, au sein desquelles la Commission sécurité environnement fédéra rapidement les questionnements et revendications sur l'avenir du site :

“ La commission Sécurité-Environnement devient progressivement une des commissions les plus actives du collectif. [...] [Elle] cherche à faire valoir l'idée que l'expertise sur les dossiers industriels est la meilleure stratégie. Cette position se différencie de celle des organisations syndicales et politiques qui tardent à investir le terrain technique. La commission maintient que les contacts entretenus avec les autorités ne sont pas incompatibles avec une interpellation des pouvoirs publics et des dirigeants d'entreprise et une remise en cause des pouvoirs établis [Suraud 2007, p. 126]. ”

le terrain technique

Orienté par cette commission, le collectif participa au SPPPI et se saisit peu à peu des questions techniques encadrant les activités chimiques. Ses militants trouvèrent là une série d'arguments pour défendre leur position, que ce soit dans les instances de concertation ou dans la rue, à travers une série de manifestations, comme l'explique une membre du collectif :

“ Une membre du collectif PJC, et des Amis de la Terre: *Ce n'était pas on veut fermer pour fermer. C'était on veut fermer parce que. Et on alignait tous les risques, on alignait les produits, on savait ce qu'il y avait parce qu'on s'était documenté et on travaillait sur ce dossier-là.* ”

<sup>198</sup>Extrait du journal du collectif Plus Jamais ça, novembre 2001.

<sup>199</sup>*Ibid.*, p.46

<sup>200</sup>Notons qu'un égard particulier est réservé aux salariés des usines chimiques, puisque le collectif demande la mise en place et le financement par TotalFinaElf d'un « plan de reconversion et de sauvegarde de l'ensemble des emplois touchés ».



FIGURE 3.7 – Plate-forme du collectif « Plus jamais ça, ni ici ni ailleurs »

### Quelle place pour d'autres points de vue associatifs ?

Parallèlement à cette lame de fond qu'a constitué le mouvement du collectif « Plus Jamais Ça ! », d'autres associations ont tenté de défendre des points de vue quelque peu différents. C'est le cas en particulier de l'Association des Victimes des Périmètres des Risques Industriels (AVPRI), et, à partir de janvier 2002, du groupe CRITIC (Contrôle des risques industriels par des initiatives citoyennes)<sup>201</sup>.

Si le collectif « Plus Jamais Ça ! » demandait un droit de regard sur la nature des productions industrielles et questionnait leur utilité sociale, ce point de vue n'était pas partagé par tous. C'était notamment le principal point de divergence entre le collectif et l'AVPRI. En effet, l'association des victimes des périmètres des risques industriels considérait qu'il n'était pas du ressort des citoyens d'intervenir dans les choix industriels, mais de l'industriel et lui seul. Leur mot d'ordre sur l'avenir du pôle chimique se concentrait ainsi sur le risque des industries : quelles que soient les productions mises en œuvre, les risques qu'elles induisent doivent être confinés aux limites du foncier de l'entreprise. Autrement dit, les industriels doivent assurer le risque zéro à l'extérieur de leur emprise foncière. Le président de l'association explique les raisons de cette ligne de conduite :

“ Le président de l'AVPRI: *Se poser des questions quant à l'utilité sociale des produits qui sont fabriqués dans les entreprises, c'est une chose qui, à mon avis, ne concerne pas les riverains, ce n'est pas à eux de faire la stratégie de produits des entreprises. [...] Je n'ai pas à me prononcer là-dessus, par contre, sur la manière dont l'industrie s'insère dans le tissu urbanistique et social, là, en tant que riverain, je suis en première ligne et j'ai le droit de me prononcer. Et mon avis est totalement pertinent puisque, volens nolens, je suis partie prenante. [...] Vous êtes chef de l'établissement, c'est vous le chef, vous vous arrangez comme vous voulez, [...] Ce que je veux c'est que la DRIRE me dise : il ne peut pas y avoir de périmètre de risque en dehors de l'usine et simplement, ce que je vous demanderai, c'est d'avoir la possibilité d'accéder aux dossiers parce que j'ai mon diplôme de scaphandrier des études de dangers et je veux pouvoir aller vérifier par moi-même, pour la bonne règle, que ce que l'on me dit, s'il n'y a pas de biais et, éventuellement, donner mon avis.* ”

<sup>201</sup>Le groupe ayant été constitué seulement en janvier 2002, pour rester fidèle à la présentation des points de vue s'étant exprimés au cours du dernier trimestre 2002, il sera présenté ici très succinctement.

L'association se situait dans une démarche participative volontariste, prête à assister aux différentes instances de concertation mises en place par l'administration, désireuse d'être informée des activités des usines et de leurs dangers surtout. Loin d'une position contestataire, elle défendait une ligne de conduite qu'elle voulait raisonnée et raisonnable, lui permettant de dialoguer avec toutes les parties prenantes du débat. Son objectif était celui de la sécurité des riverains, par le confinement des risques à l'enceinte des sites industriels.

Constitué plus tardivement, le groupe CRITIC s'affirma sur une ligne de conduite atypique. Refusant de participer au débat entre fermeture et réouverture, le groupe avançait « comme objectif principal la nécessité de « contrôler démocratiquement les risques industriels en vue de concilier la sécurité civile et la sécurité de l'emploi » [Suraud 2007, p. 141]. »

**Syndicats du pôle et instances économiques à contre-courant** À contre courant de l'ensemble des points de vue présentés, les salariés du pôle chimique, ainsi qu'une partie des dirigeants industriels et des représentants d'instances économiques locales, prirent fermement position pour la reprise des activités, avec des exigences plus ou moins fortes en matière de sécurité et de réduction des risques.

Dans les premiers mois qui suivirent la catastrophe, les directions de TotalFinaElf et de Grande Paroisse n'avançaient pas de positions claires sur l'avenir du site industriel. Les déclarations dans la presse étaient rares, et laissaient la décision en sursis. Deux points étaient avancés : la décision ne dépend pas que de l'industriel<sup>202</sup>, et celui-ci se prononcera sur son projet industriel à la fin du premier trimestre 2002<sup>203</sup>. Les dirigeants de TotalFinaElf restaient donc relativement distants du débat toulousain. À titre d'exemple, aucun représentant de ces directions n'a pris la parole pendant le débat régional sur le risque industriel, laissant même croire qu'aucun n'était présent dans la salle<sup>204</sup>.

Les autres directions d'établissements présents sur le pôle chimique se sont par contre positionnées comme « victimes » de la catastrophe, demandant à ne pas être plus pénalisées par l'explosion de l'usine voisine, et à pouvoir redémarrer leurs activités.

“ La SNPE se dit victime d'AZF. « Nous payons les conséquences d'un accident dont nous ne sommes pas responsables » déclare le président de la SNPE, Serge LOPPION dans le nouveau magazine interne du groupe. « Notre seul tort est d'avoir un voisin qui a explosé [...] Nous mobilisons nos forces pour parvenir à convaincre les hommes politiques, les autorités concernées et la population toulousaine de la nécessité de préserver l'essentiel de nos activités sur le site de Toulouse », explique M. LOPPION. Pour lui, un démenagement n'est « économiquement » pas envisagé<sup>205</sup>. ”

Plus activement présents dans le débat, les syndicats du pôle chimique<sup>206</sup>, et plus largement l'ensemble des salariés, se sont battus pour la défense de leur emploi et le maintien de l'activité dans des conditions de sécurité améliorées. Cette position a été défendue collectivement par l'intersyndicale du pôle chimique, créée suite à la catastrophe, et qui réunissait les représentants des différentes organisations syndicales présentes sur l'ensemble du pôle. C'est donc à travers un regroupement à la fois inter-entreprises et intersyndical que les salariés du pôle ont fait valoir leur position. Cette position a notamment trouvé à s'exprimer à travers la « lettre des salariés du pôle chimique de Toulouse », préparée en novembre 2001 et largement diffusée à l'occasion du débat régional<sup>207</sup>. En voici quelques extraits :

<sup>202</sup>Il a ainsi été reporté dans *Le Monde*, début décembre 2002 : « Thierry DESMAREST, PDG de TotalFinaElf, a expliqué, jeudi 6 décembre, que « l'usine AZF ne sera pas reconstruite, ni sur son site initial, ni ailleurs, si les pouvoirs publics l'interdisent ». Il a promis que les employés « ne seraient pas laissés seuls devant un problème d'emploi ». ». cf. « La SNPE veut renforcer la sécurité de son site toulousain », *Le Monde*, 12.12.2001.

<sup>203</sup>Ceci est annoncé par le directeur des ressources humaines et de la communication du groupe TotalFinaElf, fin novembre 2001.

<sup>204</sup>Une rumeur rapidement démentie par la direction de TotalFinaElf, ainsi qu'en témoigne cet extrait d'article de presse : « Dans un communiqué, la direction, a précisé « qu'il est impensable de croire que TotalFinaElf ait pu ne pas participer à la table ronde sur l'avenir du pôle chimique de Toulouse ». Selon ce communiqué, le groupe était représenté par Serge BIECHLIN, directeur de l'usine AZF, et Patrick TIMBART, directeur délégué Toulouse directement rattaché à Thierry DESMAREST. Deux hommes qui sont manifestement un peu passés inaperçus parmi les 600 invités. » cf. « TotalFinaElf se défend de sa non-participation au débat », *La Dépêche du Midi*, 12.12.2001.

<sup>205</sup>cf. « La SNPE se dit victime d'AZF », *Tout Toulouse*, 6.02.2002.

<sup>206</sup>Pour plus d'informations sur le mouvement syndical dans la crise AZF, cf. [Chaskiel 2005, pp. 229-249].

<sup>207</sup>On retrouve le même discours dans la presse, à travers par exemple cet article de *La Dépêche du Midi* : « Notre volonté est de démythifier l'aspect de dangerosité des industries chimiques et de réaffirmer la place et le rôle indispensables de ces industries dans le tissu industriel et économique », ont déclaré unanimement les fédérations CGT, CFDT, FO, CFE-CGC et CFTC. Cette « profession méconnue » de la population, selon leurs termes, emploie quelque 880 000 salariés en France, soit entre 2 et 2,5 millions de personnes en prenant en compte la sous-traitance. [...] Les cinq fédérations estiment que « la vraie question qu'il faut poser c'est non pas la délocalisation mais comment travailler en sécurité ». cf. « Les fédérations de la chimie demandent des moyens », *La Dépêche du Midi*, 30.10.2001.



Lettre des salariés du pôle chimique de Toulouse<sup>208</sup>

*Il y a eu cette catastrophe d'AZF le 21 septembre, de nouvelles règles doivent être fixées, leur contrôle et leur application renforcés. Les salariés du pôle chimique sont les premières victimes de la catastrophe. Mettons en place les mesures techniques nécessaires, la transparence et la communication pour qu'un tel désastre ne se reproduise plus jamais. Nous avons su traiter les problèmes des stades après Furiani [...] Concorde a pu reprendre son vol après Gonesse [...] Ariane poursuit ses missions [...] Nous demandons plus de sécurité, plus de transparence, plus de contrôles! Ne nous condamnez pas sans discussion. Si l'émotion doit être présente dans la vie, surtout après une telle catastrophe, elle ne peut prendre le pas sur les considérations techniques, sociales, humaines et économiques. Pour notre avenir et celui des générations futures, ouvrons le débat et ensemble, trouvons les solutions pour vivre et travailler au pays dans les meilleures conditions de vie, de travail et de sécurité. [...]*

*La reprise des activités du pôle chimique est-elle possible? Cette reprise d'activité ne pourrait intervenir que dans un cadre très précis. Nous sommes porteurs d'exigences fortes qui devront être satisfaites avant toute reprise. [...] Nous avons des exigences en termes de réglementation mais aussi de droits nouveaux et de moyens de contrôle et d'intervention des salariés, des riverains, élus et pouvoirs publics. **Nous nous prononçons sans ambiguïté pour la remise en route des installations déclarées aptes et conformes à la réglementation après contrôle.** [...] Nous considérons en cela qu'à l'exception du secteur ammonitrates qui est totalement détruit, la reprise progressive de l'activité de l'ensemble du Pôle est envisageable. [...] Nous souhaitons vous faire part de notre analyse et de nos propositions pour une activité industrielle et chimique visant la sécurité maximum par une tolérance zéro dérive. [...] La chimie est présente partout, elle est au cœur de notre quotidien. On ne peut s'en passer. **Nous devons la maîtriser.***

La demande de reprise des activités était ainsi accompagnée d'une demande de garanties importantes en termes de sécurité du site et de contrôle des installations par les pouvoirs publics, les salariés et les riverains. Ils justifiaient leur position de deux manières. Tout d'abord, ils estimaient que fermer l'usine conduisait à déresponsabiliser l'industriel quant à la maîtrise des risques. C'est ce qu'explique notamment un représentant syndical de la SNPE :

“ Un représentant syndical CGT de la SNPE: *Le fait de dire à AZF, ou d'accepter qu'AZF ferme son entreprise sur le site et dégage tous les salariés au travers d'un plan social, ça lui a permis d'évacuer la question, et de ne pas assumer ses responsabilités et de ne pas [...] tirer les enseignements de la catastrophe.* ”

Le deuxième axe de justification, que l'on retrouva par exemple chez le président du CESR de Midi-Pyrénées, consistait à expliquer que la chimie était nécessaire à notre société, que l'on ne pouvait donc pas s'en passer — sauf à faire peser ses contraintes sur d'autres populations — donc qu'il fallait la sécuriser. Par ailleurs, si la sécurité des employés des usines était assurée, il en est de même de celle des riverains<sup>209</sup>.

En parallèle, deux instances économiques locales, le CESR et la Chambre du Commerce de l'Industrie de Toulouse, se rallièrent à la position des salariés des usines, et défendirent le pôle chimique. C'est, dans un premier temps, le président du CESR qui prit cette position, en rupture avec la majorité des discours ambiants. Il fut ensuite rejoint par le président de la CCI.

“ *Dans ce contexte, nous n'avons, moins que jamais, le droit de faire une croix sur la chimie”, a indiqué Jean-Louis CHAUZY que la dernière pétition d'industriels favorables au démantèlement du pôle a “fait sortir de ses gonds”. Cela dit, CCI et CESR ne sont nullement prêts à tout accepter car, selon eux, “le redémarrage du pôle n'est pas envisageable tel qu'avant l'explosion”. Les risques doivent être désormais “connus, maîtrisés et contrôlables dans le temps”. Et surtout, ils doivent être “circonscrits au seul périmètre des entreprises chimiques elles-mêmes”<sup>210</sup>.* ”

Et d'ajouter deux semaines plus tard :

<sup>208</sup>Extraits de la Lettre des salariés du pôle chimique de Toulouse, n°1, Novembre 2001.

<sup>209</sup>Un salarié d'AZF résume simplement et efficacement cet argument : « à partir du moment où on se protège soi-même, on protège des gens qui sont plus éloignés du risque que nous-mêmes » [entretien avec un salarié d'AZF].

<sup>210</sup>cf. « Circonscire les risques aux seules usines ». Chambre de commerce et CESR jugent irréaliste le déménagement du site », *La Dépêche du Midi*, 30.11.2001.

“ *L'explosion a détruit la moitié du site d'AZF, la politique en détruit l'autre moitié. Se défausser ainsi sur le dos des chefs d'entreprise ne peut faire oublier que, depuis trente ans, tout le monde s'est accommodé d'une addition d'égoïsmes [...].*<sup>211</sup> ”

En conclusion, deux mois après la catastrophe, les positions sur l'avenir du pôle chimique se divisaient entre partisans de la fermeture des usines et partisans de la réouverture avec des exigences plus ou moins fortes en matière de sécurisation. Sur la première position, on retrouvait la majorité des associations de riverains, dont le collectif « Plus Jamais ça ! », et plusieurs représentants politiques (le maire de Toulouse, le président du Conseil Général, le président de la République [...]). Quant à l'alternative de la réouverture, les engagements étaient plus variés, les conditions d'une éventuelle réouverture requises par les différents acteurs étant plus ou moins exigeantes. Patrick CHASKIEL explique par exemple que « alors que la CGT et l'intersyndicale du site considèrent que le redémarrage est économiquement nécessaire et techniquement possible en raison de la sécurisation progressivement effectuées sur le site, le milieu associatif "non hostile" à la reprise d'activité pose des conditions bien plus drastiques qu'il exprime en termes d'intervention "citoyenne" dans le contrôle des risques industriels [Chaskiel 2006, p. 246]. »

Simplifiant cette diversité de points de vue, les médias, en particulier le principal quotidien régional, opposèrent deux groupes d'acteurs : les salariés, qui demandaient la reprise des activités, et les riverains qui voulaient la fermeture<sup>212</sup>. Par là, ils contribuèrent à cliver fortement les positions, clivage encore vivace aujourd'hui puisque pour les commémorations de la catastrophe, deux cérémonies distinctes sont organisées, rassemblant l'une les salariés, l'autre les riverains.

Par ailleurs, les positions ont été ici présentées de façon statique, comme des images figées prises à un moment précis. Nous allons voir maintenant comment ces positions ont ensuite évolué jusqu'à l'annonce, en juillet 2002, de la décision gouvernementale. Au fil des mois et des débats, l'avenir du site se dessinait. Le gouvernement avait annoncé qu'il rendrait une décision avant la fin de l'année 2001. Un discours de Lionel JOSPIN était donc attendu. Contrairement à ce que certains espéraient, le Premier ministre n'annonça rien en conclusion du débat national sur les risques industriels, tenu à Paris le 11 décembre. À cette occasion, le ministre de l'Environnement annonça de son côté que la réouverture du site d'AZF n'était pas à l'ordre du jour<sup>213</sup>. C'est dix jours plus tard que le Premier ministre fit officiellement le point sur la situation :

*Deux cérémonies distinctes sont organisées pour les commémorations de la catastrophe, l'une rassemblant des salariés, l'autre des riverains*

“ *L'orientation du gouvernement n'est pas de bannir la chimie à Toulouse mais de permettre la reconversion du pôle chimique vers des activités sûres qui ne peuvent pas entraîner de danger pour la population. Pour ce qui concerne AZF, le gouvernement a suspendu toute activité dans cette usine depuis le 21 septembre. Il n'envisage absolument pas de lever cette interdiction. [...] Les activités que la SNPE a menées jusqu'ici dans le domaine du phosgène ne peuvent répondre aux nouvelles exigences de sécurité que nous fixons aujourd'hui*<sup>214</sup>. ”

C'est donc la fermeture de l'usine AZF et une limitation de l'utilisation du phosgène pour la SNPE qui se dessinait. Le Premier ministre n'arrêtait cependant pas totalement sa décision. Il plaçait l'avenir d'AZF dans les mains de sa maison-mère, TotalFinaElf, et attendait des propositions de la SNPE quant à l'avenir des activités sans stockage de phosgène. L'ensemble des acteurs concernés par la question comprit alors que la décision était reportée à plus tard, et que, contrairement à ce qui avait été annoncé, le sort de pôle chimique toulousain ne serait pas fixé avant 2002. Commencèrent alors plusieurs mois de débat, qui rythmèrent l'évolution des positions et préparèrent la décision gouvernementale du 1<sup>er</sup> juillet 2002.

décision reportée

<sup>211</sup> Le président du CESR Midi-Pyrénées, cité dans « Jean-Louis CHAUZY critique sévèrement les élus », *La Dépêche du Midi*, 17.10.2001.

<sup>212</sup> Plusieurs sondages publiés dans la presse concluent à la forte opposition des Toulousains à la réouverture du pôle chimique. Par exemple, suite à un sondage exclusif CSA/KHI 2, *La Dépêche du Midi* annonce le 3 octobre 2001 que « 70% des Toulousains souhaitent la disparition du pôle chimique au sud de la ville ».

<sup>213</sup> « "Pas question de rouvrir le site AZF", a indiqué le ministre de l'Environnement Yves COCHET, qui s'exprimait en marge du débat national sur les risques industriels. ». cf. « Ce que Lionel JOSPIN peut annoncer », *La Dépêche du Midi*, 13.12.2001.

<sup>214</sup> Extraits de la déclaration de Lionel JOSPIN publiés dans « AZF, c'est fini, la SNPE en sursis », *La Dépêche du Midi*, le 22.12.2001.

### 3.2.3 De janvier à juin 2002, du bouillonnement argumentatif au dégagement d'un compromis

L'attente de la décision contribua à tendre le climat entre les différents acteurs. Si salariés, riverains et industriels, pour des raisons différentes<sup>215</sup>, voulaient voir se concrétiser leur demande, l'attitude du Gouvernement était plutôt à la temporisation, d'autant que l'échéance des élections qui se faisait de plus en plus proche ne l'incitait pas à trancher un débat aussi lourd de significations, tant par la mobilisation qu'il suscitait que par les échos qu'aurait pu avoir la décision propre au cas toulousain sur maints autres sites industriels français.

Dans l'attente de cette décision, le débat continua. Les industriels du groupe SNPE et de Raisio travaillèrent leurs projets industriels et les soumirent à l'examen des pouvoirs publics, qui eux-mêmes organisèrent la concertation pour recueillir un maximum de points de vue et tenter de voir se dégager une solution acceptable.

Le SPPPI devint alors un lieu essentiel, à la fois d'expression et de confrontation entre les acteurs. En effet, dans les trois premiers mois, le débat était surtout présent sur la scène médiatique, à laquelle sont venus s'ajouter deux rendez-vous ponctuels, l'assemblée générale du SPPPI du 7 novembre 2001 et surtout le débat régional sur les risques industriels des 27 et 30 novembre 2001. La situation changea fin 2001. Comme le montre la figure 3.8 ci-dessous, la production médiatique se fit moins intense. Parallèlement, le dernier discours du Premier ministre laissant à penser que la décision du Gouvernement n'interviendrait pas rapidement, et appelant à la concertation, le SPPPI apparut particulièrement adapté pour faire avancer le débat. Ainsi, du 29 janvier au 30 mai 2002, huit réunions ont été organisées autour des projets industriels pour le pôle chimique du sud de Toulouse.

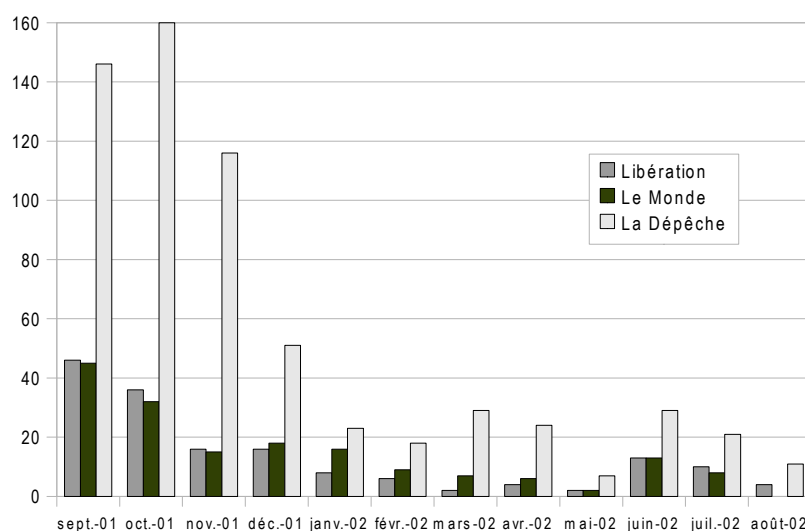


FIGURE 3.8 – « La production médiatique se fit moins intense » – Évolution de la production de presse écrite, de septembre 2001 à août 2002

#### Le SPPPI, une instance au cœur des débats

Jusqu'au 7 novembre 2001, à la lecture de comptes-rendus, les activités du SPPPI semblèrent se concentrer sur la mise en sécurité du site et l'évacuation des produits. Ces premières réunions, organisées les 27 septembre, 4, 11 et 18 octobre 2001, se tinrent en comité relativement restreint, composé principalement de représentants des entreprises, des pouvoirs publics et des associations<sup>216</sup>. Le 7 novembre 2001, le nombre de participants fut décuplé et la question de l'avenir du pôle chimique (reprise ou fermeture) apparut dans les discours.

reprise ou fermeture

<sup>215</sup>Les salariés voulaient retrouver une activité normale, ou du moins connaître le sort de leur emploi. Les riverains, pour partie, attendaient la décision pour prendre leur décision quant à la reconstruction de leur logement. Les industriels enfin perdaient peu à peu des marchés et voyaient arriver la fin de la prise en charge par les assurances des frais occasionnés.

<sup>216</sup>Ce sont dans ce premier temps des représentants associatifs déjà habitués au SPPPI qui participent. La participation de « nouveaux » membres au SPPPI commencera significativement lors de l'assemblée générale, et se développera ensuite.

**De nombreuses réunions en peu de temps** Au cours de cette assemblée générale extraordinaire, la volonté du collectif « Plus Jamais Ça ! » de voir disparaître le pôle chimique fut exprimée, et pour la première fois elle est reportée dans le compte-rendu de réunion du SPPPI : « *le Collectif exige le démantèlement total de la plate-forme chimique sud de Toulouse puisqu'on ne peut assurer qu'un accident technologique majeur ne peut se reproduire* ». De même, la demande du comité de quartier Croix-de-Pierre y est restituée : « *Le comité demande la fermeture d'AZF, de Tolochimie, et de la SNPE. Si le site chimique subsistait certains quartiers subiraient une paupérisation* » ; ainsi que l'expression d'un responsable syndical (CFDT-AZF) du pôle : « *La notion de sécurité doit primer mais n'est pas incompatible avec le développement industriel. Il faut renforcer les pouvoirs de contrôle des industries et développer un pouvoir de contrôle du citoyen (population et salariés aux CHSCT)*<sup>217</sup> ». Ainsi les différents points de vue que nous avons présentés précédemment commencèrent à être portés et confrontés au sein du SPPPI.

À partir de janvier 2002, une série de réunions autour des projets industriels de la SNPE, Raisio et Isochem, puis de Grande Paroisse, furent organisées :

- ▷ 29 janvier 2002, présentation du projet industriel de la SNPE ;
- ▷ 27 février 2002, présentation du projet industriel Raisio ;
- ▷ 28 février 2002, présentation du projet d'Isochem ;
- ▷ 22 avril 2002, présentation du projet SNPE (deuxième version)<sup>218</sup> et présentation du CLI (30 avril 2002, présentation du travail de la commission d'enquête parlementaire) ;
- ▷ 14 mai 2002, présentation des projets « chimie fine + R&D » de la SNPE ;
- ▷ 21 mai 2002, présentation des projets « chimie fine spatiale » de la SNPE ;
- ▷ 30 mai 2002, présentation des projets de Grande Paroisse.

Au cours du premier semestre 2002, le SPPPI a donc été au cœur des débats sur les projets industriels du pôle chimique. Parce qu'il réunissait tous les acteurs de la question, le SPPPI a été investi par chacun d'entre eux, et permit une recomposition des différents discours<sup>219</sup>. Son objectif initial était d'abord la production d'informations, et c'est lui qui a poussé plusieurs acteurs, notamment associatifs, à y participer :

“ Une militante du collectif « Plus Jamais Ça ! » : *Comme j'étais à l'intérieur du système de réunion, je donnais de l'information aux autres et très vite, on a réussi à faire rentrer le maximum de gens à ces réunions du SPPPI.* ”

Parallèlement, les militants associatifs demandèrent la levée de la confidentialité de certains dossiers. Une requête à laquelle accéda l'administration puisque la DRIRE mit à la disposition des associations des dossiers jusque-là confidentiels. De même, pour répondre à cette demande d'information et de transparence, les industriels organisèrent à plusieurs reprises des visites du site, et des journées portes-ouvertes, auxquelles participèrent de nombreux toulousains<sup>220</sup>.

<sup>217</sup>Les trois citations sont extraites du compte-rendu de l'assemblée générale extraordinaire du SPPPI du 7 novembre 2001.

<sup>218</sup>Alors que la première présentation (le 29 janvier) du projet de la SNPE était centrée sur une première tranche d'activité seulement, cette deuxième présentation concerna l'ensemble des activités de la SNPE qui pouvaient reprendre sur le site toulousain. Les associations, en particulier le collectif « Plus Jamais Ça ! », s'étaient en effet soulevées contre une présentation "par tranche", estimant qu'on ne pouvait pas donner le feu vert à la reprise de certaines activités sans connaître les intentions de l'industriel sur le long terme.

<sup>219</sup>Parallèlement au SPPPI, d'autres registres d'actions continuent d'être mobilisés : pétitions, lettres au Gouvernement, manifestations, médiatisation, etc.

<sup>220</sup>La SNPE organisa ainsi une série de week-ends portes-ouvertes dès les mois de novembre et décembre 2001.

**Des réunions réunissant tous les protagonistes** Les représentants associatifs rejoignirent tout d'abord le SPPPI pour obtenir de l'information sur le pôle chimique qui leur permettait de bâtir une argumentation face aux industriels. C'était ensuite « la perspective d'une confrontation directe avec les autorités administratives et les dirigeants d'entreprise sur les aspects techniques » [Suraud 2007, p. 128] qui motivait leur participation.

Acteurs incontournables du dispositif, les industriels étaient, au départ, hostiles au débat public et à l'immixtion de la société civile dans la définition de leurs projets de développement<sup>221</sup>. Ils n'eurent pourtant d'autre choix que de participer au SPPPI, et d'y soumettre leur projet<sup>222</sup> à l'examen de l'ensemble des membres.

*Ces rencontres furent l'occasion de tester les réactions du public aux différents projets proposés*

Ces rencontres furent aussi l'occasion de palper le climat ambiant et de tester les réactions du public aux différents projets proposés. Misant sur l'essoufflement du mouvement citoyen, les industriels (Raisio et SNPE) tentèrent de faire accepter le redémarrage d'une partie de leur exploitation qui répondait aux revendications citoyennes, en espérant pouvoir ensuite redéployer plus largement leurs activités sans être soumis à une telle concertation. Cette tentative n'aboutit pas, et les industriels furent tenus de présenter leurs projets dans la globalité avant toute prise de décision.

la DRIRE Troisième acteur central du dispositif, l'administration par le biais de la DRIRE influa sur l'évolution des débats au sein du SPPPI. Tout d'abord, elle se positionna en faveur du débat public que le Premier ministre avait appelé de ses vœux, et leva la confidentialité de certains dossiers pour le faciliter. Traditionnellement proche des industriels, la DRIRE appuya ici les démarches citoyennes, en aidant notamment les associations à analyser les projets industriels : « sans le soutien de l'administration, les groupes associatifs n'auraient pu accéder aux informations stratégiques leur permettant d'être directement partie prenante des débats. En retour, les services de l'État se sont appuyés sur la dynamique civique, pour faire exploser le cadre des transactions généralement confinées à l'intérieur du système [Suraud 2007, p. 233]. »

les politiques Autres acteurs potentiellement impliqués, les élus et responsables politiques locaux participèrent rarement aux discussions du SPPPI. Si on en compte parfois quelques uns dans la liste de présents, il est très rare de retrouver trace de propos qu'ils aient tenus dans le compte-rendu des séances.

les salariés Les représentants des salariés du pôle chimique, enfin, participèrent au SPPPI. S'ils n'y étaient pas impliqués avant la catastrophe d'AZF, ils comprirent qu'il s'y jouait l'avenir de leur entreprise et de leur emploi. Ils intégrèrent donc cette instance avec l'objectif de les préserver. Ils se retrouvèrent donc une nouvelle fois en opposition avec les associations de riverains.

**Un lieu devenu incontournable** Au cours des premiers mois de 2002, le SPPPI devint donc un lieu incontournable pour les différents acteurs du débat. Du fait de la divergence des points de vue et des enjeux du débat, le climat des réunions du SPPPI était particulièrement tendu, voire houleux, et la principale difficulté de son président a bien été de permettre le dialogue :

“ Le président du SPPPI: *C'était le seul lieu de débat qu'il y avait, et le seul lieu de débat complet : ce n'était pas un lieu où c'était des politiques qui s'exprimaient ou des élus qui s'exprimaient ou des syndicalistes seuls qui s'exprimaient ou des industriels seuls qui s'exprimaient, c'était tous les représentants de la société qui pouvaient s'exprimer. Mais ça a été la difficulté de pouvoir faire s'exprimer tout le monde.* ”

aucun compromis n'émerge Si les termes du débat ont progressivement évolué au sein du SPPPI, cette instance ne parvint pas à dépasser cette difficulté, et à faire émerger un compromis sur la base duquel le Gouvernement pouvait annoncer sa décision. Un comité local d'information, présidé par Charles FITERMAN, fut ainsi mis en place pour sortir de cette impasse et parvenir à une solution acceptable. Revenons d'abord à l'évolution du débat avant la mise en place du CLI FITERMAN.

<sup>221</sup> Avec le soutien du CESR, la SNPE chercha à maîtriser le débat en créant elle-même une « commission provisoire d'information ». Ce projet fut désapprouvé et par les représentants de la société civile et par l'administration. Il fut finalement abandonné.

<sup>222</sup> Il convient une nouvelle fois distinguer le cas d'AZF, de celui des autres industriels : la direction d'AZF ou de TotalFinaElf ne participera au SPPPI qu'après avoir annoncé la fermeture du site toulousain, il ne présentera donc pas de demande de redémarrage, mais plutôt ses projets de démantèlement et de dépollution du site.

## Évolution des débats : de la fermeture du site à l'arrêt du phosgène

Dans les premières semaines de la crise, les principales alternatives envisagées se déclinaient principalement autour de trois axes :

- ▷ fermeture totale du pôle chimique ;
- ▷ fermeture d'AZF et reprise (partielle, progressive...) du reste du pôle ;
- ▷ fermeture des activités engrais de l'usine AZF, et reprise des autres activités d'AZF et du reste du pôle.

Au départ, c'est donc principalement autour des activités de l'usine AZF que se déclinèrent les différents scénarios.

Le collectif « Plus Jamais ça ! » ouvrit une autre piste de réflexion autour de l'utilité sociale des productions. Ainsi comme l'avaient fait dans le passé les Amis de la Terre, le collectif « Plus Jamais ça ! » défendit l'idée d'un droit de regard des citoyens sur les productions industrielles, et réclama des productions « *écologiquement soutenables et socialement utiles* », proposant ainsi une autre issue au débat. De même, nous l'avons vu, l'AVPRI axa son discours sur le confinement des risques à l'intérieur de l'emprise foncière des entreprises, et le groupe CRITIC proposa de dépasser l'alternative fermeture / réouverture, et de concilier emploi et sécurité via un contrôle démocratique des risques industriels.

utilité sociale des productions

Parallèlement, le discours de certains élus évoluait aussi. C'était le cas par exemple pour le maire de Toulouse. Si dans les premiers mois ce dernier demandait la fermeture de l'ensemble du pôle chimique, son discours se resserra ensuite vers une exigence de maîtrise du risque, permettant d'assurer que les installations ne présentent aucun risque pour la population riveraine.

**L'interdiction du phosgène comme un prérequis** D'un discours à l'autre, le débat évoluait de la question de la reprise (ou non) des activités à celle de la maîtrise des risques. Plus que de savoir quelles activités pouvaient redémarrer, il s'agissait de savoir comment les risques qu'elles génèrent pouvaient être limités. L'un des points-clés du débat fut alors porté au devant de la scène : l'interdiction du phosgène apparut comme un prérequis à la limitation des risques du pôle chimique.

Cette bascule s'opéra dans un climat où Total ne manifestait pas ostensiblement la volonté de redémarrer son usine toulousaine, laissant présager de la fermeture du site AZF. Ceci conduisit à recentrer le débat sur les productions des autres établissements (SNPE, Tolochimie, Raisio, Air Liquide), dont la pièce maîtresse, la clef de voûte, était la SNPE, les autres entreprises dépendant des productions de celle-ci. L'attention des riverains, notamment du collectif « Plus Jamais Ça ! », tendit à se focaliser sur le phosgène, qui lui apparut comme l'élément le plus dangereux de la zone. Cristallisant les inquiétudes, il incarnait, à leurs yeux, le produit du site à éliminer.

phosgène : produit à éliminer

L'État, actionnaire majoritaire de la SNPE, ne voulait pas voir disparaître les productions stratégiques de la SNPE, le perchlorate d'ammonium et le MonoMethylHydrazine (MMH). La fermeture totale de la SNPE n'était pas envisageable. Sa reprise *in extenso* ne l'était pas plus du fait du contexte local, de la pression politique comme citoyenne. L'abandon du phosgène apparut donc comme une ligne médiane recevable, ainsi que le laissait entendre la déclaration du Premier ministre du 21 décembre 2001.

*La fermeture totale de la SNPE n'était pas envisageable pour l'État*

**L'avenir de la SNPE au cœur de la tourmente** Conséquemment, les perspectives envisagées ou envisageables pour le pôle chimique changèrent elles-aussi, et se focalisèrent sur l'avenir de la SNPE. Il s'agissait maintenant principalement de trancher entre la fermeture totale du site, et une réouverture sans phosgène. Une troisième alternative, défendue par l'industriel, était une réouverture de la SNPE en deux tranches :

- ▷ une première tranche hors phosgène ;
- ▷ et une deuxième, ultérieure, à définir pouvant inclure la réutilisation du phosgène sous certaines conditions, quantités stockées et utilisées en quantités moindres, etc.

Pour la SNPE, un redémarrage sans phosgène apparaissait en effet comme une fausse solution, ou comme une solution qui ne pourrait être que temporaire, car non viable économiquement. Et pour cause, ce produit, qui était « sacrifié » pour calmer les inquiétudes des Toulousains, était au cœur des activités de la SNPE, de sa filiale Tolochimie, et de l'usine voisine Raisio.

Il occupait quasiment les trois quarts des personnels de ces quatre usines<sup>223</sup>. Il était aussi, et plus largement, au cœur des activités chimiques du groupe SNPE, Toulouse représentant le « vaisseau amiral » de cette production pour le groupe.

Ainsi, avec la suppression du phosgène à Toulouse, c'était la fin non seulement des activités toulousaines, mais aussi l'affaiblissement irréversible des activités chimiques du groupe SNPE, qui semblaient se profiler.

« C'est l'utilisation à grande échelle de phosgène, gaz hautement toxique autrefois utilisé comme gaz de combat, qui fait figure d'épouvantail après la catastrophe du 21 septembre. Or, le phosgène entre dans la composition de la plupart des produits fabriqués à Toulouse [...] Éliminer radicalement l'utilisation de phosgène reviendrait à supprimer la grande majorité des emplois sur le site toulousain<sup>224</sup>. »

reprise SNPE hors  
phosgène

*In fine*, ce fut pourtant le scénario retenu et appliqué. Après l'annonce, le 11 avril 2002, par Thierry DESMAREST, PDG du groupe TotalFinaElf, de la fermeture de l'usine AZF-Toulouse, le gouvernement annonça le 1er juillet 2002 son intention de reprise des activités de la SNPE hors phosgène. Cette décision gouvernementale fut suivie d'effets le 6 août 2002 par la publication d'un arrêté préfectoral d'autorisation de redémarrage de la SNPE.

Paradoxalement, la question du phosgène n'a jamais été débattue directement, ni au SPPPI, ni dans une autre instance. Tout au long de la sécurisation du site, les associations portèrent une attention particulière au phosgène, dont elles ne cessèrent de rappeler la dangerosité, comme par exemple ici dans un communiqué de presse du collectif « Plus Jamais Ça ! » :

« Nous attirons l'attention de la population et des pouvoirs publics sur le risque majeur du phosgène stocké en masse sur la plate-forme. Le phosgène est un gaz mortel. Nous demandons que toute mesure de manipulation ou transport de matières dangereuses soit stoppée tant que ce phosgène n'est pas neutralisé<sup>225</sup>. »

Ces craintes du collectif « Plus Jamais Ça ! » étaient régulièrement relayées par *La Dépêche du Midi*. Au-delà, le média local insista particulièrement sur ce produit. C'est ce que souligne, par exemple, le conseiller en communication de la SNPE lorsqu'il revient sur les raisons de l'abandon du phosgène :

« Le conseiller en communication de la SNPE: Dans ce rapport [de Charles FITERMAN], il y a un certain nombre de constatations. Et parmi ces constatations, il y a « Vous ne vous en sortirez pas sans un geste fort, quelque chose qui marque les esprits, qui marque les populations ». Et qu'est-ce qu'il y avait dans ces choses qui marquent les populations, très probablement, parce que la presse s'en était fait écho, les populations disaient « heureusement que le phosgène n'a pas été touché à la SNPE. S'il avait été touché, il y aurait eu encore plus de morts ». Donc on savait qu'il y avait derrière le phosgène une angoisse de la population. »

Effectivement, en interrogeant (fin octobre 2008) le module de recherche des archives de *la Dépêche du Midi* — qui recense les articles du journal de 1998 à aujourd'hui — pour les principaux produits du pôle chimique, on obtient les résultats suivants (cf. tableau 3.1) :

<sup>223</sup>L'ensemble du personnel de Tolochimie et Raisio, et les deux tiers du personnel de la SNPE.

<sup>224</sup>cf. « La SNPE en sursis », *La Dépêche du Midi*, 28.10.2001.

<sup>225</sup>cf. « Faut-il évacuer les Toulousains avant les nitrates », *La Dépêche du Midi*, 6.10.2001.

Mots-clefs	Nombre d'articles
Nitrates + AZF	246
Chlore + AZF	198
Phosgène + SNPE	180
Nitrate + AZF	128
Ammoniac + AZF	109
Ammonitrates + AZF	102
Chlore + SNPE	92
Ammonitrates + AZF	77
DCCNA + AZF	38
Perchlorate + SNPE	29
Propergol + SNPE	16
Formol + AZF	12
MMH + SNPE	10

TABLE 3.1 – Articles de *la Dépêche du midi* de 1998 à aujourd'hui

On voit là que le phosgène revenait particulièrement souvent dans les articles de *La Dépêche du Midi*. La fréquence d'occurrence de « nitrates + AZF » ou « chlore + AZF » n'a rien d'étonnant, du fait que le mélange de ces deux produits était, selon la thèse officielle, à l'origine de l'explosion. Pour la SNPE cependant, on constate par contre que le chlore qui était impliqué, tout comme le phosgène, dans les scénarios d'accidents majorants du pôle chimique, était évoqué deux fois moins souvent que le phosgène.

Autre exemple de l'attention particulière du journal local sur ce produit, cet article publié le 3 octobre 2001 :

“ La SNPE ne fabrique pas de l'ypérite, le fameux gaz moutarde, et son stock de phosgène, en quantité minimale, est conservé dans des cuves enterrées. En raison de sa toxicité, ce réactif est transformé sur place et entre, au fur et à mesure de sa production, dans la synthèse des produits finis. C'est ce qu'indique dans un communiqué la direction générale de la Société nationale des poudres. [...] Toulouse est, au demeurant, le seul site du groupe SNPE à produire encore ce gaz très dangereux. Mais, de son côté, François BARTHÉLÉMY, en charge de l'enquête administrative commandée par le ministère de l'Environnement, affirmait, hier, que **l'avenir du gaz phosgène sur le site semblait « fortement compromis », ajoutant que « la fabrication de ce gaz ne paraissait plus acceptable dans le contexte de Toulouse »**. [...] Si la production est stoppée, l'usine s'emploie à épurer ses stocks en continuant de ravitailler ses principaux donneurs d'ordre. Enfin, toujours selon François BARTHÉLÉMY, l'usine pourrait poursuivre la production de propergol pour Ariane dans un contexte de sécurité renforcé<sup>226</sup>. ”

Par cet article, il apparaît en fait que la question particulière de l'avenir du phosgène sur le pôle chimique était posée très rapidement après la catastrophe. Principal auteur du rapport pour l'Inspection Générale de l'Environnement sur l'accident de l'usine AZF, François BARTHÉLÉMY aurait en effet déjà évoqué une quinzaine de jours après l'accident l'arrêt plausible du phosgène à Toulouse, et le recentrage des activités de la SNPE autour de la propulsion spatiale. Ce même schéma était officiellement envisagé par Lionel JOSPIN le 21 décembre 2001.

On comprend alors que les débats du SPPPI se focalisèrent, au premier semestre 2002, sur le projet industriel de la SNPE, et en particulier sur la question du phosgène. Le Gouvernement, sans arrêter sa décision, a stigmatisé le phosgène en annonçant que son utilisation telle qu'elle était mise en œuvre à la SNPE avant l'explosion d'AZF, ne pouvait « répondre aux nouvelles exigences de sécurité ». Le collectif « Plus Jamais Ça ! », tout en espérant la fermeture de l'ensemble du site, recentra son discours sur la dangerosité du phosgène.

<sup>226</sup>cf. « À la SNPE, la production de phosgène compromise », *La Dépêche du Midi*, 3.10.2001.



D'autre part, les salariés, appuyés par le CESR et la CCI, réaffirmèrent leur volonté d'une décision en faveur de la reprise des activités. Ils revendiquaient « *la reprise d'activité sur un pôle chimique qui serve de référence nationale, voire européenne en termes de sécurité industrielle*<sup>227</sup> ».

“ Un représentant syndical CGT de la SNPE: *On a essayé de pousser pendant un certain temps pour que JOSPIN prenne des décisions en notre faveur sur le phosgène. Donc parmi les salariés, il y avait quand même un certain espoir, mais comme c'était en période pré-électorale, et qu'à ce moment-là, enfin je sais pas si ça aurait eu une incidence au niveau national, mais quoi qu'il en soit, ça aurait eu des incidences certainement sur Toulouse et, JOSPIN, le gouvernement socialiste à l'époque, n'ont pas voulu prendre ses responsabilités à ce niveau-là, et la chose n'a été réglée qu'à partir du moment où RAFFARIN a été élu.* ”

Quant aux industriels, ils tentèrent dans un premier temps de faire acter le principe d'un redémarrage par tranches. Il s'agissait d'obtenir tout d'abord l'autorisation de redémarrer les activités concernant le perchlorate d'ammonium. C'est ensuite le groupe Raisio qui demanda à redémarrer son unité toulousaine, puis Isochem. En parallèle, les dirigeants de la SNPE expliquaient dans la presse qu'un redémarrage sans phosgène ne serait pas économiquement viable, et qu'une décision rapide s'imposait, car chaque jour qui passait compromettait davantage la reprise des activités<sup>228</sup>.

Plusieurs associations réagirent alors, en refusant de participer au SPPPI tant que l'avenir du pôle chimique ne serait pas envisagé dans sa globalité et sur le long terme.

Le 22 avril 2002, la SNPE<sup>229</sup> présenta son projet plus globalement, explicitant ses ambitions au-delà de la première tranche présente trois mois plus tôt. Le phosgène en était exclu. Parallèlement, le CLI Fiterman était annoncé par le Gouvernement, et TotalFinaElf avait fait connaître sa décision de fermer son site toulousain.

décision interne

**La fermeture du site d'AZF en toute opacité** La décision de fermeture de l'usine AZF a été prise en interne par la direction de TotalFinaElf, sans jamais soumettre de projet au débat public. Si les salariés ont porté un projet de réouverture partielle du site, cette proposition n'a pas été retenue par leur direction :

“ Un responsable syndical CGC d'AZF: *Il y a eu des réunions paritaires ou des réunions syndicales qui ont eu lieu au siège à Paris. Des réunions importantes, décisionnelles, sur la crise, sur l'avenir du site. [...] On s'est battu sans doute de septembre jusqu'en avril, pour le redémarrage de l'usine. [...] à tel point que les cadres, pilotés par la CFE-CGC, avaient même fait un projet de redémarrage de l'usine. C'était sommaire, c'étaient les grandes lignes qui auraient pu être étudiées et qui auraient pu être réalisées.* ”

Déjà en décembre, le président directeur général de TotalFinaElf avait annoncé « *l'usine AZF ne sera pas reconstruite, ni sur son site initial, ni ailleurs, si les pouvoirs publics l'interdisent*<sup>230</sup> ». Quelques jours plus tard, le Premier Ministre avait alors annoncé que le Gouvernement n'envisageait pas de lever la suspension d'activité d'AZF. La décision de TotalFinaElf intervint le 11 avril 2002, une décision justifiée par le fait que « *les chances de pouvoir rouvrir une activité Seveso à Toulouse étaient extrêmement ténues*<sup>231</sup> », que les causes de l'explosion n'étaient toujours pas connues et que l'émotion demeurait très forte à Toulouse. D'autres diront qu'il était dans les projets industriels du groupe de se défaire de sa filière engrais, qui n'était pas son cœur de métier et dont la valeur ajoutée n'était pas très intéressante. C'est là un argument que défendent nombre d'acteurs, mais dont TotalFinaElf s'est toujours défendu.

C'est à ce moment, où TotalFinaElf avait annoncé la fermeture de son site toulousain et où la SNPE avait redéfini un projet industriel à long terme dont le phosgène était exclu, qu'a été créé le CLI Fiterman.

<sup>227</sup>Extrait d'une déclaration de l'intersyndicale au SPPPI, le 27 février 2002.

<sup>228</sup>Les industriels perdaient peu à peu leurs clients, et savaient qu'ils ne pouvaient que difficilement les reconquérir après qu'ils aient trouvé un autre fournisseur. Ce point était régulièrement rappelé aussi par le président du CESR.

<sup>229</sup>C'est bien le projet de la SNPE qu'il est essentiel de connaître : cette entreprise est centrale dans les activités d'Isochem et Raisio, puisqu'elle leur fournissait la matière première. Ainsi, les projets de réouverture d'Isochem ou de Raisio avaient rencontré l'hostilité des riverains car ils laissaient présager du redémarrage à la SNPE des activités liées au phosgène.

<sup>230</sup>Propos cités dans *Le Monde*, le 12.12.2001.

<sup>231</sup>Propos de Thierry DESMAREST, PDG de TotalFinaElf, cités dans *La Dépêche du Midi*, le 12.04.2001.

### Le CLI Fiterman, ou la nécessité d'une intervention politique forte pour asseoir une décision latente

Six mois après la catastrophe, alors qu'aucune décision n'avait encore été prise et que le débat toulousain était toujours vif, le Gouvernement mit en place le Comité Local d'Information, dont il confia la présidence à Charles FITERMAN, dans le but de dégager une ligne de conduite sur laquelle le futur Gouvernement pourrait bâtir sa décision. Ainsi, contrairement au SPPPI qui n'avait pas vertu à décider de quoi que ce soit quant à l'avenir du pôle chimique, le CLI Fiterman a été créé dans l'objectif de dégager un compromis<sup>232</sup>. Ainsi, « le "succès" de cette instance est dû en grande partie à l'objectif contraignant qu'elle affiche explicitement : faire émerger un "entre-deux" acceptable par les industriels et les composantes du mouvement [Suraud 2007, p. 178]. »

**Une posture délibérément ouverte** Quand le CLI Fiterman a été mis en place, un compromis sur une reprise de la SNPE hors phosgène se profilait. Les dirigeants de la SNPE semblaient encore hésitants, mais avaient annoncé en SPPPI qu'ils excluaient ce produit de leurs projets pour Toulouse. Les riverains, pour partie au moins, semblaient également enclins à accepter une reprise sans phosgène<sup>233</sup>. Quant au Gouvernement, il ne faisait que suivre l'orientation qu'il avait annoncée fin décembre. Les salariés apparaissaient comme les moins ralliés à cette cause car l'abandon du phosgène était synonyme de la suppression d'une grande partie des emplois. De même, la préfecture annonçait-elle clairement dans un communiqué de presse que le travail du CLI se situait dans le cadre précis d'une réouverture hors phosgène : elle y indiquait que la commande consistait à étudier « *l'ensemble des projets présentés par les entreprises du site, hors production de phosgène*<sup>234</sup> ».

Pour autant, ce positionnement ne semble pas s'être imposé *ex abrupto* au travail du CLI. On lit, en effet, dans le rapport remis au Gouvernement par Charles FITERMAN :

« Sa mission [au CLI] consiste à développer une réflexion et à formuler des propositions sur l'avenir du site industriel du Pôle Chimique dans une démarche globale prenant en compte les enjeux humains, environnementaux, économiques, sociaux et stratégiques. Il lui a été demandé, dans la même démarche, de faire également des propositions concernant les modalités d'information et de contrôle que pourra exercer sur le site le Comité Local d'Information, de Prévention et de Surveillance à mettre en place, que notre CLI préfigure<sup>235</sup>. »

Dans la présentation qui est faite ici de la mission du CLI, il n'est nullement question du phosgène, mais d'une réflexion d'ensemble sur l'avenir du pôle chimique. Charles FITERMAN confirmait, en entretien, cet état d'esprit. Il nous expliquait en effet qu'au début de sa mission, il considérait que toutes les possibilités étaient ouvertes, y compris le redémarrage des installations d'AZF. Alors même que la direction de Total avait annoncé sa décision de fermer ses unités toulousaines, Charles FITERMAN explique :

« Charles Fiterman: *Je suis parti sans a priori. Avec une orientation, mais en cherchant à la confronter avec les gens, avec la réalité industrielle, mais aussi la réalité sociale, humaine, politique. [...] Je ne considérais pas la prise de position de Total comme définitive. Pour moi, rien n'était définitif.* »

Cette posture, délibérément ouverte, a, selon lui, favorisé la recherche de consensus :

<sup>232</sup>Charles FITERMAN indiquait ainsi dans son rapport : « Le SPPPI a été le lieu de nombreux échanges, souvent difficiles mais très utiles. Ce vaste travail, dont tous les acteurs doivent être remerciés, n'a cependant pas permis de dégager des propositions opérationnelles capables de réaliser la convergence et le rassemblement nécessaires des énergies toulousaines » [Fiterman 2002, p. 5]. Il précisait, en entretien, que la crise d'AZF nécessitait un geste politique fort pour permettre de dégager un consensus, un besoin auquel le SPPPI, contrairement au CLI, ne répondait pas : « *les débats sur place, il y a eu une tentative [autour du SPPPI], insuffisante pour arriver à calmer le jeu et, en tout cas à essayer de construire quelque chose* » ; « *il n'avait pas l'autorité nécessaire pour mettre les gens [...] et pour décider. Il fallait un certain poids politique* ». (Extraits de l'entretien avec Charles Fiterman, janvier 2009).

<sup>233</sup>Une partie du collectif « Plus Jamais ça ! » continuait à espérer la fermeture définitive, quand bien même le mot d'ordre majoritaire était alors la suppression du phosgène. Il ressort ainsi de l'entretien avec Charles FITERMAN que les échanges avec les membres du collectif ont parfois été très vifs, certains refusant de prendre part à la recherche de consensus. Charles FITERMAN évoque ainsi, en entretien, « *un communiqué qu'[il avait] publié pour polémique un peu avec Plus Jamais Ça, un collectif, parce qu'ils [lui] avaient envoyé des peaux de banane* ». Il se souvient ainsi : « *les seuls qui n'ont pas souscrit au rapport c'est eux* ». (Extraits de l'entretien avec Charles FITERMAN, janvier 2009).

<sup>234</sup>Extrait d'un communiqué de presse de la préfecture de la région Midi-Pyrénées, daté du 09 avril 2002, annexé au compte-rendu de la réunion du SPPPI Toulouse du lundi avril 2002.

<sup>235</sup>[Fiterman 2002, p. 6], *op. cit.*

“ Charles Fiterman: *Ma prise de position en disant : « tout est ouvert, rien n'est décidé on va discuter, et essayer de trouver une issue intelligente » a facilité les participations. [...] Je cherchais jusqu'ou les gens pouvaient aller dans la recherche d'un accord.* ”

**Entre *statu quo* et fermeture définitive, la recherche d'une troisième voie** « Trois scénarios pour l'avenir du site » sont ainsi étudiés dans le rapport :

- ▷ « un redémarrage à l'identique » ;
- ▷ « la fermeture définitive du site industriel » ;
- ▷ « un nouveau site industriel à développer » [Fiterman 2002, pp. 14–28].

Les deux premiers sont rejetés, arguments à l'appui, cependant qu'une série de propositions est exposée à la faveur du troisième.

Le premier scénario étudié est rapidement écarté. Le rapport met en évidence que le redémarrage à l'identique, d'une part, est remis en cause par l'annonce de la fermeture d'AZF ; et d'autre part, « *heurterait profondément une population meurtrie par la catastrophe en lui donnant le sentiment qu'il n'est pas tenu compte des enseignements de la catastrophe, en particulier du fait que l'importance et l'étendue des risques présentés par certains produits dangereux, ne sont pas compatibles avec l'environnement urbain particulièrement dense du site dans les conditions actuelles des processus d'exploitation de ces produits*<sup>236</sup> ».

L'éventualité d'une fermeture définitive est plus longuement discutée. Le rapport interroge tout d'abord les effets directs d'un tel scénario. Il pointe du doigt les coûts de démantèlement et de dépollution du site, qui risqueraient, par désengagement des entreprises, de se reporter uniquement sur l'État et les collectivités locales. Il souligne également la perte de revenus pour les collectivités publiques concernées, dont plus de 17 millions d'euros pour la Ville de Toulouse, la disparition des 1 750 emplois du site (ce chiffre prend en compte les entreprises du site et leurs sous-traitants directs), et d'importants manques à gagner du fait de l'arrêt des activités générées localement par la SNPE et ses filiales<sup>237</sup>. Le rapport s'attache ensuite à des considérations plus générales :

- ▷ Premièrement, il rappelle que la chimie compte parmi les trois principaux secteurs industriels de Midi-Pyrénées (avec l'activité aéronautique et spatiale et les composants électriques et électroniques), et représente un important domaine de formation et de recherche.
- ▷ Deuxièmement, il invite à réfléchir aux conséquences sociales et économiques d'un rejet, pur et simple, de l'ensemble des activités à risques de l'agglomération (dont le pôle chimique ne représente qu'une partie).
- ▷ Troisièmement, il souligne que « *la chimie est à l'origine d'un nombre et d'une variété considérables de produits et de filières d'activité dont une société développée comme la nôtre a besoin* [Fiterman 2002, p. 18]. »

À travers ces arguments, qui recourent largement ceux des salariés et des instances économiques locales, Charles FITERMAN s'est ainsi posé en défenseur du secteur chimique :

“ Charles Fiterman: *Ma conviction, d'entrée et qui a été confirmée par ce que j'ai pu voir, c'est qu'il est stupide de proposer de renoncer à l'industrie, que ce soit dans un centre comme Toulouse ou à l'échelle de la France [...] En même temps évidemment, il faut travailler à atteindre le plus haut niveau de sécurité. [...] Ma ligne, elle était, d'entrée, ni abandon, ni statut quo. Mais, arriver à construire, quelque chose qui permette à l'industrie de coexister avec la population.* ”

Par conséquent, la troisième alternative d'« un nouveau site industriel à développer » est, sans surprise, celle qu'il retient. Il expliquait ainsi dans son rapport :

“ **Pour satisfaire aux impératifs évoqués plus haut, un autre scénario est possible et pourrait réunir les meilleures conditions d'efficacité: l'aménagement d'un nouveau site industriel.** Pour cela, il conviendrait de prendre appui sur certains atouts existants, de mobiliser

<sup>236</sup>Ibid., p. 14.

<sup>237</sup>« La SNPE et ses filiales redistribuent localement environ 70 millions d'€ par an pour l'achat de fournitures et prestation de service. 7 millions d'€ sont sous-traités à des entreprises de chaudronnerie, équipements électriques et automatismes. Les investissements matériels sont d'environ 10 millions d'€ par an. Raisio, pour sa part, génère localement un chiffre d'affaire de 3 millions d'€ par an » [Fiterman 2002, p. 16].

*le maximum de ressources y compris celles des entreprises, de conduire des efforts prolongés et si possible convergents des différents acteurs*<sup>238</sup>.

**L'arrêt du phosgène, une des propositions pour un nouveau site industriel** Si l'arrêt du phosgène a été perçu comme le point-clef des décisions pour l'avenir du pôle chimique, ce point n'était pas particulièrement mis en avant dans l'argumentation proposée dans le rapport du CLI. La focale était davantage à défendre la vocation industrielle de l'ensemble du site, de la caractériser (l'arrêt du phosgène apparaît comme la première des huit caractéristiques du nouveau site) et de donner des outils pour assurer son développement.

Parmi les seize propositions du rapport, les douze dernières concernent directement le « *nouveau site industriel à développer*<sup>239</sup> ». Elles sont réparties en deux volets : « *la création des outils de développement et contrôle* » et « *les caractéristiques du nouveau site* ». Cinq outils ont ainsi été proposés<sup>240</sup> :

- ▷ « Rappel de la proposition 3 : Créer un Comité Local d'Information et de Prévention et de Surveillance -CLIPS- »<sup>241</sup> ;
- ▷ « Proposition 5 : Établir une CHARTE de bonnes pratiques pour la maîtrise des risques industriels » ;
- ▷ « Proposition 6 : Doter les CHSCT de missions et moyens renforcés » ;
- ▷ « Proposition 7 : Créer un CHSCT de zone » ;
- ▷ « Proposition 8 : Créer une structure d'animation pour la conversion et le développement du site ».

Suivaient huit propositions relatives aux caractéristiques du nouveau site<sup>242</sup> :

- ▷ « Proposition 9 : Un site sans phosgène » ;
- ▷ « Proposition 10 : Contenir les risques et réaménager l'espace » ;
- ▷ « Proposition 11 : Mettre en œuvre un réel management des risques » ;
- ▷ « Proposition 12 : Réorganiser les transports de matières dangereuses » ;
- ▷ « Proposition 13 : Maintenir et développer l'emploi » ;
- ▷ « Proposition 14 : Dépolluer le site » ;
- ▷ « Proposition 15 : Diversifier les activités sur le site » ;
- ▷ « Proposition 16 : Créer les meilleures conditions pour le futur site en répondant aux urgences ».

L'arrêt du phosgène ne constituait ainsi que l'une de ces multiples propositions. Il est précisé dans le rapport que :

« Les informations reçues depuis le 21 septembre, les analyses rendues publiques ont conduit la population à considérer le phosgène comme la plus importante et une très forte menace pour sa sécurité. Cela ne peut être ignoré. C'est le sentiment des différentes composantes du CLI qui considèrent que toute reprise d'une production ou d'une utilisation du phosgène est à proscrire dans l'avenir<sup>243</sup>. »

Au fil du travail du CLI, le phosgène s'est donc imposé à Charles FITERMAN comme un point non négociable pour la reprise des activités. Il convient en entretien :

<sup>238</sup>*Ibid.*, p. 20 (n.s.).

<sup>239</sup>Quant aux quatre autres, la première porte sur la question particulière (et qui, selon les propres termes du rapport, « n'entrait pas strictement dans sa mission ») du règlement des dommages. Les trois suivantes se veulent de portée générale et insistent sur la nécessité de renforcer la législation et la réglementation, la création pour l'ensemble du site industriel sud-toulousain d'un Comité Local d'Information, de Prévention et de Surveillance, et la mise en place d'un groupe d'experts pour réaliser un retour d'expérience sur la catastrophe d'AZF.

<sup>240</sup>Au total, cf. [Fiterman 2002, pp. 20-22] *op. cit.*

<sup>241</sup>Ce point comptait parmi les propositions de portée générale et était rappelé dans la section « *création des outils de développement et contrôle* ».

<sup>242</sup>Les huit propositions sont les suivantes : cf. [Fiterman 2002, pp. 23-28], *op. cit.*

<sup>243</sup>*Ibid.*, p. 23. Charles Fiterman présente également trois amendements, plus mesurés, soutenus par l'intersyndicale CGT, CFDT, FO, CGC du site SNPE et Tolochimie et Union départementale CGT, l'ancien président du SPPPI, et l'AVPRI (association des victimes des périmètres de risques industriels). Tous trois refusent l'utilisation et le stockage du phosgène dans les conditions actuelles, mais laissent une porte ouverte quant à la possibilité de les rendre compatibles avec les nouvelles exigences de sécurité.

“ Charles Fiterman: *Ça avait focalisé donc l'attention de la population, non seulement des associations, la population et les gens avaient la trouille du phosgène. Et moi je suis convaincu qu'il n'y avait aucun consensus possible.* ”

**Des propositions largement acceptées** Contrairement au SPPPI qui n'avait pas de pouvoir décisionnel, le CLI était investi d'un engagement politique fort pour la recherche d'un consensus. Il a permis de faire accepter une ligne de conduite que le Gouvernement avait, timidement, esquissée six mois plus tôt, sans qu'elle soit suivie d'effets. Le travail compréhensif mené par Charles FITERMAN semble, en effet, avoir reçu un large assentiment. L'ensemble des acteurs rencontrés estime qu'il a été bien mené, permettant à chacun d'explicitier son point de vue, et que ses conclusions étaient justes « compte-tenu de la situation » :

“ Un membre du collectif PJC: *Il écoutait les gens il voyait ce qui était acceptable ou pas acceptable. Ce qu'il a compris, c'est que le phosgène n'était pas acceptable.* ”

“ Un représentant syndical FO de la SNPE: *Je pense qu'il a écouté d'un côté et de l'autre ce qu'ils avaient à dire mais que la pression était tellement phénoménale qu'à un moment donné il s'est rangé du côté des plus forts. Nous, on a eu quelques discussions avec lui où il était quand même inquiet de ce qui pouvait se passer économiquement, et pour les salariés de Toulouse. Mais la pression était telle! [...] Je pense que dans la décision que la commission a été amenée à prendre, ça a pesé. Et nous, on ne pesait pas assez.* ”

“ Le conseiller en communication de la SNPE: *Que ce soit des riverains, des associations, des industriels, on a tous rencontré Charles FITERMAN pour faire ce qu'on fait aujourd'hui : lui raconter ce qu'on savait, d'avant l'explosion et d'après l'explosion, et la sensibilité qu'on avait par rapport aux riverains, par rapport à toutes ces choses-là. Et donc il a pris sa décision après avoir vu tous ces contacts multiples. Il a rencontré un monde fou, aussi bien du monde économique, qu'industriel ou que des riverains.* ”

Dès lors, la décision gouvernementale n'a surpris personne, puisqu'elle renvoyait directement, et pour chacun des acteurs, au travail du CLI :

“ *Cet ensemble de réflexions et d'investigations a permis de revenir sur l'expérience vécue, de repérer les données des problèmes posés par la catastrophe, de confronter les points de vue dans un climat constructif, de dégager des propositions incluses dans ce rapport. Ces propositions restent souvent discutées mais n'ignorent aucune prises de position affirmées<sup>244</sup>.* ”

« décisions atypiques

En conclusion, si les décisions arrêtées se sont imposées progressivement comme les « meilleures solutions », elles étaient totalement atypiques car élaborées dans un contexte de catastrophe, et soulevèrent de vifs ressentis. Ainsi les riverains auraient, pour partie, souhaité que la catastrophe condamne définitivement ces industries à risques<sup>245</sup>, alors qu'au contraire, salariés et industriels de la SNPE surtout, regrettaient que l'émotion suscitée par la catastrophe ait occulté d'autres dimensions, et conduit à une limitation si forte des activités et des emplois.

Par conséquent, malgré les dispositifs de concertation (SPPPI, CLI) et tout le travail itératif du processus décisionnel que nous avons décrit ici, les deux décisions, de fermeture de l'usine AZF Toulouse et d'interdiction de phosgène sur le site de la SNPE, ne clôturaient pas totalement le débat : elles étaient une base pour continuer de porter des revendications, une étape dans l'évolution des activités du pôle chimique<sup>246</sup>.

<sup>244</sup>cf. Charles FITERMAN, [Fiterman 2002, p. 6], *op. cit.*

<sup>245</sup>Charles FITERMAN indique dans la conclusion de son rapport que « le collectif PJCnina et l'UNIMATE se prononcent pour une fermeture définitive du site chimique ». cf. [Fiterman 2002, p. 29], *op. cit.*

<sup>246</sup>En septembre 2002, le pôle chimique ne comptait plus que deux établissements : la SNPE qui redémarrait avec un peu moins de deux cents employés contre six cents avant la catastrophe, et l'unité toulousaine de Raisio qui employait une vingtaine de personnes. Depuis 2002, plusieurs unités ont encore été arrêtées : sur le site de la SNPE, plusieurs ateliers ont successivement été fermés en 2005 et 2007 ; l'unité toulousaine de Raisio, entre temps rachetée par Ciba-Geigy, a fermé en 2007. En quelques années, l'effectif du pôle chimique est ainsi passé de mille cinq cents emplois directs au moment de la catastrophe, à tout juste quatre-vingt-dix personnes en 2008, des chiffres qui n'ont définitivement plus rien en commun avec ceux des années 1960 où la seule ONIA employait plus de trois mille personnes.

### 3.2.4 Le Cancéropôle, projet phare émergent de l'après-catastrophe

La catastrophe impose de penser la reconstruction de nombreux espaces, une reconstruction qui tirerait les leçons de l'événement, tout en effaçant rapidement les traces. Un an après la catastrophe, la volonté politique d'implanter des activités économiques, autour notamment des biotechnologies, semblait émerger. Parallèlement, les propriétaires de chacun des sites définissaient leur projet respectif, certains prenant le parti de reconstruire sur place, d'autres de s'implanter ailleurs, d'autres encore de structurer différemment leurs activités. Nous proposons maintenant d'observer, sept ans après la catastrophe, les projets qui ont abouti ou qui sont en passe de l'être sur ces différents sites. À travers eux, nous questionnerons les évolutions de ce territoire urbain suscité par la catastrophe d'AZF, afin de savoir de quelles dynamiques elle a été porteuse, et dans quelle mesure elle a permis de réinscrire ces espaces dans le développement urbain de l'agglomération.

*Nous proposons maintenant d'observer les projets qui ont abouti ou qui sont en passe de l'être*

#### Le Cancéropôle, un projet de réconciliation

Au cœur de l'espace sinistré, un grand projet d'agglomération vit le jour sur l'ancien site AZF. Après le débat animé quant à l'avenir du pôle chimique que nous venons de présenter, la fermeture de l'usine AZF conduisit à libérer plus de cent hectares à quelques kilomètres du centre de la ville, cependant que l'arrêt des activités liées au phosgène entraînait la diminution des périmètres de dangers et autorisait d'envisager des constructions sur le terrain libéré par AZF. Par ailleurs, une vaste friche industrielle située à la limite sud du terrain d'AZF pouvait être intégrée dans le projet de revalorisation de cet espace. Cette friche, dite du site de Braqueville, était en l'état depuis la fermeture d'une partie des activités de la SNPE en 1973. Du fait de la catastrophe, elle a ainsi fait l'objet d'une requalification après trente ans de *statu quo*.

Le projet qui vit le jour ici était de créer un campus de recherche et soin autour du Cancer, appelé Cancéropôle<sup>247</sup>.

Ce projet est véritablement le projet phare quant aux reconstructions post-AZF, et pour cause. D'une part, il concerne une surface très étendue, supérieure à deux-cents hectares, et située au cœur de l'agglomération toulousaine, et d'autre part, il est hautement symbolique, puisque c'est le projet qui concerne le plus directement la reconversion de l'ancien site industriel. Il est ainsi annoncé, sur le site internet du projet, que « *le Cancéropôle est chargé d'une forte symbolique : il marque le renouveau d'un secteur sinistré et constitue une nouvelle étape pour le développement de la métropole* »<sup>248</sup>.

Pour retracer rapidement la généalogie de ce projet, dans l'année qui suit la catastrophe, le centre de recherche Sanofi-Aventis, déjà implanté sur le pôle chimique, avait fait savoir qu'il maintenait son projet d'extension soumis à enquête publique quelques mois avant l'explosion. Et la Ville de Toulouse envisageait de dédier le site au projet de Cité des Biotechnologies<sup>249</sup>. Nourri, entre autres, de ces éléments, Philippe DOUSTE-BLAZY, alors maire de Toulouse et président du Grand Toulouse, lança l'idée, fin décembre 2002, de dédier le site à un Cancéropôle.

<sup>247</sup>Jusque-là, toute la communication sur ce projet s'est faite autour du nom Cancéropôle. Les porteurs du projet préférèrent maintenant celui de Campus-Cancer, ou Cancer-Campus, afin de donner une plus grande lisibilité au concept de campus qui anime tout le projet et qui est jugé plus fort et plus actuel que celui de pôle. Néanmoins, même si le nom pourrait évoluer dans les années qui viennent, nous emploierons ici celui de Cancéropôle.

<sup>248</sup>cf. le site internet du Cancéropôle, consulté en mars 2009 : <http://www.canceropole-toulouse.com>

<sup>249</sup>Un an après la catastrophe, la mairie annonce une stratégie de repositionnement dans le secteur des biotechnologies, dont elle veut faire un de ses atouts dans la concurrence entre métropoles européennes : « La création d'une Cité des Biotechnologies est en marche. [...] L'exigence de reconversion de l'économie toulousaine apparue après le drame du 21 septembre et la disparition d'une partie de l'industrie chimique ont contribué à fédérer les pouvoirs publics et les industriels autour du développement du pôle santé et plus particulièrement "biotech" car le secteur de la santé sera générateur d'emplois sur le moyen terme. La présence de l'INSERM, de l'INSA, de l'INRA, du CNRS, des Laboratoires Pierre Fabre ou Sanofi-Synthelabo constitue un élément favorable. La Cité des biotechnologies pourrait s'étendre sur le site d'AZF dans l'hypothèse où il serait considéré comme viable. » [Toulouse Infos 2002, pp.26-28]. Ce projet s'inscrit par ailleurs dans la lignée directe du Schéma directeur de l'agglomération toulousaine en 1998, qui indiquait : « secteur de diversification important, l'industrie de la santé doit être renforcée », et précisait : « dans cette perspective, il faudra développer : l'hôtellerie médicale, les sociétés de services, un centre de formation pluridisciplinaire associant médical, biomédical et services. Il faudra aussi désigner un lieu à forte valeur identitaire où seront regroupés, sans exclusivité, un grand nombre de tous les secteurs de la santé. » (Extraits de la révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine, approuvée le 11 décembre 1998, p.78-79).

Le projet fit son chemin, et le 31 mars 2004, la création d'un centre de recherche et de soin sur le Cancer sur le site AZF était officiellement annoncée.

réconciliation

Ce projet, dont la maîtrise d'ouvrage est confiée au Grand Toulouse (et non à la ville), était basé sur le concept de la réconciliation. Un concept décliné autour de plusieurs volets : la réconciliation du malade avec la maladie, la réconciliation entre les différents acteurs travaillant sur le Cancer (chercheurs publics, chercheurs privés, cliniciens, etc.), et la réconciliation, enfin, de la ville et des Toulousains avec cet espace urbain<sup>250</sup>. Il s'agissait en effet de transformer un lieu de « mort » en un lieu de « vie ». Philippe DOUSTE-BLAZY explique ainsi :

“ Trente morts, des milliers de blessés, une peur collective, un tiers du territoire municipal sans vitres [...] On est face à la plus grande catastrophe écologique depuis la deuxième guerre mondiale en France et même en Europe, dans l'Union Européenne. L'idée est de faire à cet endroit là un **lieu de vie, un lieu d'espoir**, et non pas un lieu de mémoire simplement.

[Philippe DOUSTE-BLAZY, maire de Toulouse de 2001 à 2004, président du Grand Toulouse de 2001 à 2008, ministre de la Santé de 2004 à 2005 et des Affaires étrangères de 2005 à 2007]

Cet extrait rappelle le bilan catastrophique de l'explosion de l'usine AZF pour souligner l'importance de la dimension symbolique du projet. À travers ce projet, ses concepteurs entendent donner un nouveau souffle aux territoires sinistrés :

“ On essaie de faire que le Cancéropôle ne soit pas un îlot de bonheur dans une mer de malheurs, dont les éléments du Mirail participent, dont les éléments de toutes ces zones « destroy », y compris Chapitre et Thibaud qui sont des zones d'activités [de piètre qualité], participent. [...] **La logique urbaine, c'est aussi un continuum urbain qu'on aimerait tisser à partir du Cancéropôle.**

[Le directeur général adjoint des services du Grand Toulouse, responsable du projet de Cancéropôle]

Ils espèrent ainsi que, par effet d'entraînement, le Cancéropôle contribue à revaloriser l'ensemble du Sud-Ouest toulousain<sup>251</sup>. Enfin, ce projet se veut central dans la diversification des activités économiques du Grand Toulouse : il devrait concourir au rayonnement de l'agglomération toulousaine dans ce secteur des biotechnologies dédiées à la santé.

### Face au Cancéropôle, un espace hétérogène

Face à ce projet phare, de l'autre côté de la route d'Espagne (RN20), une série de projets a vu le jour, sans que la cohérence entre eux ni avec le Cancéropôle ne soit toujours assurée. Si l'on balaie cette zone du Nord au Sud, quatre espaces distincts peuvent être identifiés (cf. figure 3.9) :

- ▷ le dépôt de bus Tisséo ;
- ▷ le plus récent projet de clinique des sports (Médipôle Garonne) ;
- ▷ l'hôpital Gérard Marchant ;
- ▷ la zone industrielle du Chapitre.

**Le dépôt de bus Tisséo, un projet hors des nouvelles logiques territoriales** Au nord de cette frange, bordée à l'Est par une route nationale et à l'Ouest par une voie ferrée et une autoroute (A64), le dépôt de bus de la société de transport en commun de l'agglomération toulousaine<sup>252</sup> a été reconstruit et a rouvert ses portes en janvier 2008. Ce dépôt, qui peut accueillir trois-cents bus, occupe un terrain d'une superficie de onze hectares. Près de huit-cent personnes y travaillent. Le choix de la reconstruction aurait été motivé par la localisation du site et l'attachement du personnel à ce lieu. Selon des propos cités dans *La Dépêche du Midi*, le président de Tisséo et maire de Toulouse (2004-2008) exprime ainsi que « *le site est stratégiquement*

<sup>250</sup>L'entretien avec le directeur général adjoint des services du Grand Toulouse, responsable du projet de Cancéropôle, abonde dans ce sens.

<sup>251</sup>Le projet étant encore dans sa phase de réalisation (les premiers bâtiments du Cancéropôle sortaient tout juste de terre courant 2009), ces effets d'entraînement ne sont pas encore perceptibles.

<sup>252</sup>La société de transport en commun de l'agglomération toulousaine a changé de nom entre 2001 et 2009. La SEM-VAT, qui assurait gestion du réseau et son exploitation depuis 1972 pour le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en commun) est devenue Tisséo ou Tisséo-SMTC en 2002. Nous emploierons ici l'expression « dépôt de bus Tisséo-SMTC ».

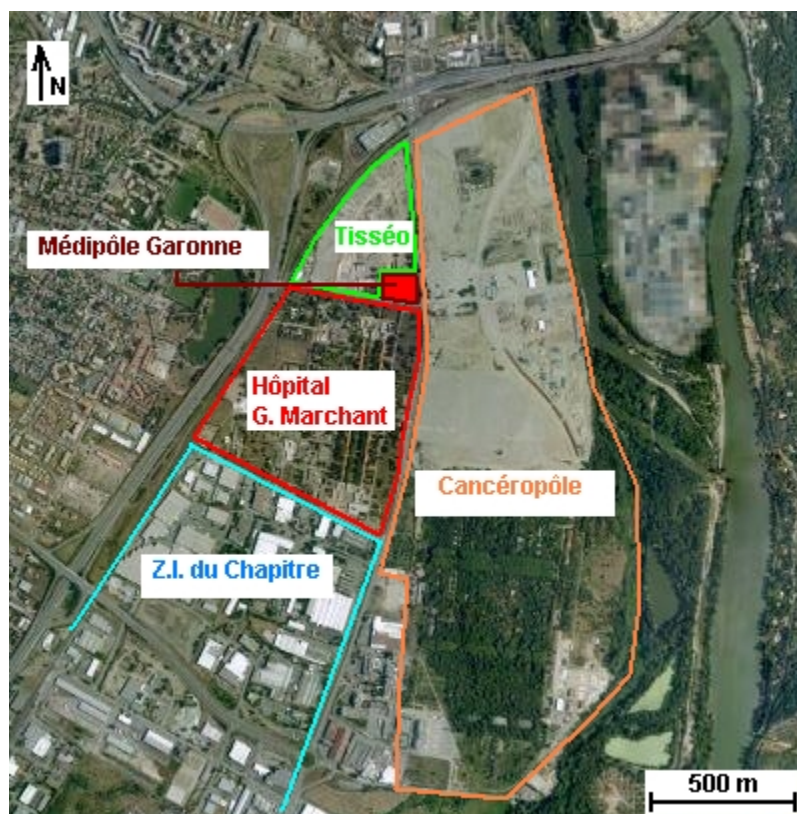


FIGURE 3.9 – Les reconstructions au sud de la rocade

*bien placé et que, malgré le traumatisme, les personnels y sont attachés<sup>253</sup> ». Dans un tout premier temps, comme pour les autres sites riverains du pôle chimique, la question du danger a été posée, comme en témoignent ces propos du directeur de la SEMVAT cités dans le journal régional, deux mois après la catastrophe :*

“ *La motivation pour reconstruire est immense. La catastrophe a cassé et détruit du matériel, des hommes et des femmes sont encore traumatisés, mais elle nous a rendus plus forts qu'avant. Une chose est sûre, qu'on reconstruise ou non à Langlade, le personnel ne s'en laissera pas compter sur la sécurité du site et n'acceptera pas à nouveau un risque Seveso de l'autre côté de la route<sup>254</sup>.* ”

Par ailleurs, la catastrophe est présentée comme une occasion de renouveau :

“ *Au-delà de ces problèmes que nous allons résoudre le plus vite possible, il nous faut reconstruire. Et pas seulement des murs. Mais une entreprise. Les locaux de Langlade dataient des années 70. Il nous faut maintenant repenser la société de transports toulousains pour le futur<sup>255</sup>.* ”

En réponse, le nouveau dépôt de bus se veut un projet ambitieux :

“ *Le concept architectural retenu est fondé sur la volonté de faire de ce centre un équipement fonctionnel avec une forte image qualitative. Nous avons mené ce projet ambitieux en y consacrant un budget de 42 millions d'euros. Cet important investissement répond à la nécessité d'offrir aux salariés des locaux accueillants et confortables<sup>256</sup>.* ”

Néanmoins, sa reconstruction, décidée en interne (sur des logiques propres à la société Tisséo), suscita des questions quant à la cohérence des reconstructions sur le territoire sinistré par la catastrophe d'AZF. Cet équipement, malgré sa qualité architecturale, est dédié au

<sup>253</sup>Jean-Luc MOUDENC, président de Tisséo et maire de Toulouse (2004–2008), cité dans « Tisséo, le retour à Langlade », *La Dépêche du Midi*, le 27 juin 2006.

<sup>254</sup>cf. « Francis GRASS » : « La catastrophe nous a rendus plus forts » *La Dépêche du Midi*, 2.12.2001.

<sup>255</sup>*Ibid.*

<sup>256</sup>Jean-Luc MOUDENC, cité dans un article intitulé « Langlade retrouve ses bus », publié le 9 janvier 2008 sur le site internet de la Ville de Toulouse, rubrique actualité, <http://www.toulouse.fr/fr-32/actualite-206/index.html>.



stockage et à l'entretien des bus de ville, impliquant pollutions (sonore, atmosphérique) et circulation. Dès lors, le choix de sa localisation, face au Cancéropôle, futur grand centre de recherche et de soins, ne manqua de soulever des critiques<sup>257</sup>.

**L'hôpital Marchant, de la catastrophe au malaise institutionnel** Pour continuer ce tour d'horizon, juste au sud de ce dépôt de bus, un projet, plus récent, sort de terre en 2009 : celui de la clinique des sports, appelée « Médipôle Garonne ». Il s'agit en fait du déménagement d'une clinique du centre de Toulouse (la clinique du Cours Dillon), qui a été souhaité en 2005 du fait de l'augmentation de l'activité et de l'enclavement de l'ancien site. Ce complexe hospitalier, centré sur les pathologies sportives et de la rééducation, sera implanté sur un terrain de taille bien plus faible que les projets alentours<sup>258</sup>, qui était occupé avant la catastrophe par deux entreprises classées ICPE (Installations classées pour l'environnement), la Société Commerciale de Potasse et d'Azote (SCPA Agronutrition) et le laboratoire Bioland<sup>259</sup>.

*La construction d'une clinique privée conforte la structuration de cet espace en pôle santé*

Il devrait ouvrir ses portes au dernier trimestre 2009. L'installation de cet équipement privé n'est pas directement lié au projet de Cancéropôle, les domaines médicaux en jeu ne sont pas les mêmes. On peut cependant l'envisager comme une confortation d'un pôle santé en cours de structuration sur cet espace, avec le Cancéropôle d'un côté, et l'hôpital psychiatrique Gérard Marchant de l'autre.

En effet, cet hôpital est le plus vieux voisin de l'usine AZF, plus ancien lui-même que l'usine<sup>260</sup>. Si sa reconstruction sur place a finalement été décidée, et que l'hôpital fonctionne de nouveau aujourd'hui, son avenir a fait l'objet d'une longue bataille sur laquelle il nous semble important de revenir. Dans les mois qui ont suivi l'explosion de l'usine AZF, sa direction, et surtout ses employés, se sont battus pour que l'institution psychiatrique ne soit pas « l'oubliée » de la catastrophe. Une lutte contre l'oubli des politiques, et des médias :

“ [FR3-20h30] [...] « avant de conclure cette émission encore une dépêche qui m'informe qu'un hôpital psychiatrique proche de l'usine a pu être évacué. Cet hôpital accueillait une centaine de personnes. Heu..., de personnes atteintes de problèmes [...] ». C'est pas possible, c'est caricatural, une heure d'émission, il y a des blessés et des morts devant, derrière à côté de l'hôpital, ils ont parlé du dépôt de bus, des entrepôts, du grossiste, de dizaines d'autres activités, mais de Marchant point. Il y a comme un grand trou noir dans leur carte.<sup>261</sup> ”

“ Le problème de santé publique que représente la destruction de l'hôpital psychiatrique semble oublié, pour ne pas dire dénié [...] Dans son journal de la solidarité, la mairie de Toulouse a fait l'alphabet de la catastrophe [...] E comme Écoles, F comme Fenêtres [...] Il n'y a pas de lettre H [...] Ainsi se trace le cercle de l'oubli<sup>262</sup>. ”

Oublié alors même que le personnel de l'hôpital Marchant estime avoir joué un rôle de premier ordre dans les soins de première urgence :

“ Il a été souvent souligné l'énorme effort des hôpitaux toulousains pour accueillir l'afflux des blessés, mais personne n'a parlé du fait que le personnel de l'hôpital Marchant y avait participé en première ligne, accueillant les premiers blessés d'AZF alors que les soignants et les malades étaient eux-mêmes pris dans l'explosion<sup>263</sup><sup>264</sup>. ”

Au-delà de cette question de l'oubli, la catastrophe a également réveillé des interrogations sur l'organisation de la santé mentale en Haute-Garonne. Ce secteur connaissait visiblement des difficultés avant la catastrophe que celle-ci a révélées, à la manière dont elle a révélé la

<sup>257</sup>Le directeur général adjoint des services du Grand Toulouse, responsable du projet de Cancéropôle estime ainsi que « quand on recrée à côté du Cancéropôle, le plus grand parking européen de bus, c'est qu'on n'a rien compris. » (entretien avec le directeur général adjoint des services du Grand Toulouse, responsable du projet de Cancéropôle).

<sup>258</sup>Un peu moins de 1,5 ha, à l'angle de la route d'Espagne et de la rue de Gironis.

<sup>259</sup>Nous ne connaissons pas les raisons de la cessation de ces deux terrains, ni ce qu'il est advenu des établissements SCPA-Agronutrition et Bioland.

<sup>260</sup>cf. *supra* 1.2.1.

<sup>261</sup>Contribution d'un infirmier de l'hôpital G. Marchant sur le site internet du SERPSY, Soins Étude et Recherche en Psychiatrie, consulté en mars 2009, [http://www.serpsy.org/toulouse/toulouse\\_index.html](http://www.serpsy.org/toulouse/toulouse_index.html).

<sup>262</sup>Contribution d'une infirmière de l'hôpital G. Marchant, *ibid*.

<sup>263</sup>Contribution d'une infirmière de l'hôpital G. Marchant, *ibid*.

<sup>264</sup>Un autre infirmier écrit plus directement : « C'est Marchant qui a fourni les premiers secours transformant la pelouse du service d'urgence en hôpital de front. », *ibid*.

fracture sociale entre les quartiers d'habitat social et le reste de la ville. C'est ce que relèvent ces deux extraits :

« Même si la catastrophe n'avait pas eu lieu, le système était en voie d'implosion<sup>265</sup>. »

« Notre désespoir à Marchant, vient du fait que cet hôpital n'avait pas de projet institutionnel avant l'explosion<sup>266</sup>. »

Ainsi, après la catastrophe, la construction d'un projet pour l'hôpital Marchant est d'autant plus complexe à mettre en œuvre qu'elle nécessite d'être appuyée par un nouveau projet d'établissement, et plus largement, pour le secteur psychiatrique de l'ensemble du département. À cette fin, la Mission nationale d'appui en santé mentale réalise un rapport en avril-juin 2003 sur l'organisation de la santé mentale dans la Haute-Garonne. Son éditorial insiste sur l'opportunité que représente la catastrophe pour « *refonder un projet tourné vers l'avenir*<sup>267</sup> ». Les conclusions de ce rapport seront discutées localement<sup>268</sup>. Ce projet, qui identifie effectivement l'hôpital Marchant comme l'un des pôles d'hospitalisation, est localement reçu comme étant peu applicable, en particulier la répartition de l'hospitalisation en quatre pôles. Le président de la CME du centre hospitalier G. Marchant reproche également à ce rapport que les solutions soient proposées « sur un plan quinquennal alors qu'il y a, à l'évidence, des réponses rapides à apporter du fait de la destruction de l'hôpital Marchant » (cf. l'article « Les commentaires de la CME CH Marchant » [MNASM 2003]), et ont conduit *in fine* à la réouverture de l'hôpital Marchant sur son site historique<sup>269</sup>.

Dans l'attente de la réouverture complète du site à la fin de l'année 2005, les services de l'hôpital Marchant ont été successivement relogés dans divers endroits, complexifiant le travail du personnel soignant. Dans un premier temps, « *les 368 malades ont été évacués dans toute la région avec les moyens du bord vers 75 lieux différents au soir de l'explosion [...]. Plusieurs hôpitaux ont réouverts des pavillons désaffectés pour accueillir des patients le soir de l'explosion. Certains de ces lieux fonctionnent encore avec du personnel de l'hôpital Marchant (Lannemezan, Saint-Lizier à côté de Saint-Girons, Limoux, Montauban pour les services adultes). Le plus proche de Toulouse est Montauban à 50 kms, les autres sont à 100 kms ou plus*<sup>270</sup> ». Cent-vingt lits ont ensuite été provisoirement installés à l'hôpital militaire Larrey, à Toulouse<sup>271</sup>, cependant que les autres services continuaient d'être répartis sur plusieurs sites régionaux. Puis, l'ensemble des lits a peu à peu ouvert sur le site historique : on peut lire dans la presse, en février 2002, que près de cent-cinquante lits y étaient réinstallés, et en mars 2005, que le rapatriement prochain des cent-vingt lits de l'hôpital Marchant était annoncé. Il semble que l'hôpital n'ait retrouvé un fonctionnement normal qu'à la fin de l'année 2005, soit plus de quatre ans après l'explosion.

À travers cet exemple, transparaissent plusieurs éléments qui nous semblent caractéristiques de la catastrophe d'AZF : d'une part, elle est souvent un révélateur de difficultés plus anciennes, par sa violence et la réaction qu'elle impose, elle dévoile des déséquilibres propres

<sup>265</sup>Extrait de l'article « Les commentaires de la Commission médicale d'établissement CH Marchant » [MNASM 2003].

<sup>266</sup>Contribution d'une infirmière de l'hôpital G. Marchant sur le site internet du SERPSY, *op. cit.*

<sup>267</sup>« Certains parlent "d'éclatement" ou de "démantèlement" de Marchant. On ne peut que comprendre l'importance d'une logique de restauration matérielle et identitaire après une catastrophe qui a failli détruire une institution. Cette dernière, avec le temps, ne peut en rester au poids du passé récent, fût-il aussi traumatisant. Retour au *statu quo ante, restitutio ad integrum*? Ne s'agit-il pas d'un message homéostatique sur la place et le poids de l'hospitalisation que le centre hospitalier Marchant s'adresse à lui-même ainsi qu'à tous ses partenaires alors que le traumatisme, malgré ou à cause de la souffrance subie, s'impose comme l'occasion unique de refondation d'un projet tourné vers l'avenir? ». cf. l'éditorial, [MNASM 2003].

<sup>268</sup>La Mission nationale d'appui en santé mentale propose dans un rapport publié en avril-juin 2003 que « la réorganisation du système de santé mentale en Haute-Garonne s'articule sur trois idées-force : un développement de la prise en charge ambulatoire s'appuyant sur un dispositif d'urgence intégré et gradué ; une nouvelle répartition en quatre pôles d'hospitalisation de proximité ; et une coordination entre les hôpitaux publics (CHU de Toulouse et CH Gérard Marchant) et les cliniques privées, qui, avec plus de 1000 lits, représentent 10% des capacités totales de la psychiatrie privée en France ». cf. [MNASM 2003, p. 1].

<sup>269</sup>Souignons que l'un des éléments, parmi tant d'autres, invoqués pour la préservation de l'hôpital et sa réhabilitation est sa qualité architecturale : si aucun de ces bâtiments n'est classé au titre des monuments historiques, le caractère patrimonial de l'hôpital est largement reconnu. L'historienne de l'art Odile FOUCAUD relève ainsi : « En réponse à la loi de 1838 portant la création d'un établissement psychiatrique par département, la patrie d'Esquirol [psychiatre toulousain de renommée nationale] rendit hommage au grand théoricien de l'asile en édifiant dans les années 1850 un ensemble pavillonnaire modèle, véritable chef-d'œuvre du rationalisme architectural. L'architecte toulousain Jacques-Jean ESQUIÉ réalisa une véritable prouesse pour cet instrument de guérison en alliant l'économie à la fidélité aux principes thérapeutiques fondamentaux d'Esquirol quand ceux-ci étaient presque partout abandonnés pour des raisons financières ». cf. [Foucaud 1986, p. 145].

<sup>270</sup>Contribution d'une infirmière de l'hôpital G. Marchant sur le site internet du SERPSY, *op. cit.*

<sup>271</sup>Si la décision a été annoncée à la fin du mois d'octobre 2001, elle n'a été effective qu'après la fin février 2002.

aux différents ensembles qu'elle affecte. D'autre part, les reconstructions qui lui succèdent s'inscrivent dans des logiques qui dépassent le cadre de la catastrophe. Ainsi, la reconstruction de l'hôpital Marchant pose avant tout la question de l'organisation de la santé mentale en Haute-Garonne et de la fragilité de ce secteur, dépassant largement la question des travaux nécessaires à la reconstruction à l'identique, au rétablissement de la situation ante-catastrophe. Par ailleurs, il apparaît ici que le débat sur la reconstruction est détaché de toute préoccupation territoriale : les questions sont posées à l'échelle de l'hôpital lui-même, et non à celle de l'ensemble du territoire sinistré. Mais pouvait-il en être autrement étant donné que les systèmes d'acteurs susceptibles d'intervenir à l'une et l'autre de ces échelles sont largement disjoints.

Les deux projets de construction du Cancéropôle et de réimplantation de l'hôpital Marchant se construisent donc de façon largement indépendante, quand bien même l'un et l'autre concernent le domaine de la santé.

Ces réflexions pourraient être développées, exactement de la même manière, autour de la reconstruction du dépôt de bus, pour lequel la question de la cohérence spatiale des différents projets de reconstruction se pose avec d'autant plus d'acuité.

**La ZI du Chapitre, un espace susceptible de mutations** Enfin, tout au sud de cette frange qui fait face au Cancéropôle, se trouve la zone industrielle du Chapitre. Cette ZI abrite plusieurs dizaines d'entreprises, recouvrant divers secteurs d'activités. Si cette zone a été assez fortement impactée par la catastrophe, elle semble s'être globalement maintenue. Une partie des activités a certainement évolué du fait de la catastrophe, mais aucun document ne retrace précisément ces évolutions. Il semblerait, selon un membre du collectif « Plus Jamais ça ! », que soixante entreprises de la zone industrielle aient été fermées, et cent-vingt dévastées<sup>272</sup>. Là encore, les projets de reconstruction sont largement indépendants, et ne présentent pas de cohérence avec le projet phare du Cancéropôle. Néanmoins, cet espace est susceptible de muter, progressivement, sous l'effet d'entraînement de ce dernier. On peut en effet imaginer que la proximité du Cancéropôle rende la zone industrielle du Chapitre plus attractive, notamment pour des entreprises du secteur des biotechnologies de la santé.

projets de  
reconstruction  
indépendants

Ainsi, les reconstructions de ces différents espaces ont été principalement motivées par des logiques propres à chacun des propriétaires concernés, et constituent aujourd'hui un espace relativement hétérogène, hébergeant des activités diverses : stockage et entretien de bus, clinique du sport, médecine psychiatrique, activités industrielles variées. Les reconstructions successives à la catastrophe sont donc largement indépendantes d'un éventuel projet stratégique global pour l'ensemble de ces espaces sinistrés.

Néanmoins, un pôle santé semble se dégager, autour du Cancéropôle, de l'hôpital psychiatrique G. Marchant et du récent projet Médipôle-Garonne. Mais, si on peut imaginer la mutation progressive de la zone industrielle du Chapitre, il n'en est pas de même du dépôt de bus, et celui-ci restera certainement longtemps un élément de disparité de cet espace sud-toulousain.

### Vers un front tertiaire au nord de la rocade ?

Pour poursuivre notre panorama des reconstructions majeures qui succèdent à la catastrophe, intéressons-nous maintenant au nord de la rocade, du terrain de l'AFPA à celui de l'école de chimie. Cette zone, également laissée quasiment à l'état de friche, a été le lieu de profondes transformations.

Ainsi, les bâtiments de l'AFPA, l'immeuble d'EDF, ainsi que diverses entreprises de plus petite taille (Darty, Midi-Papiers-Peints, Speedy, [...]) ont laissé place à de vastes opérations d'immobilier d'entreprise, facilitées par le classement de ces espaces en zone franche urbaine (ZFU) en 2004. Les deux premiers projets qui se sont concrétisés ici sont la reconstruction de l'entreprise Brossette, et la transformation de l'immeuble d'EDF en immeuble de bureau

<sup>272</sup>Selon un bilan du collectif « Plus Jamais ça ! » présenté sur le site internet du SERPSY, *op. cit.*, par une militante du collectif par ailleurs infirmière à l'hôpital G. Marchant.

locatif. Le reste de la zone est resté plus longuement à l'état de friche. En 2004, la mise en place d'une zone franche urbaine, intégrant les espaces, lourdement sinistrés, du secteur de Bordelongue (de part et d'autre de la route d'Espagne, au nord de la rocade) a favorisé l'émergence de projets d'immobilier d'entreprise, représentant un total de 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux qui devraient être complètement livrés d'ici 2012.

Plus au Nord, le Lycée Française a été reconstruit à l'extérieur de Toulouse, dans la commune voisine de Tournefeuille, de même que le parc-atelier de la DDE qui a été reconstruit à Portet-sur-Garonne. Profitant de la libération de ces deux espaces limitrophes, le lycée Gallieni a été reconstruit « en grand » autour d'un projet ambitieux<sup>273</sup>, mis en valeur par le Conseil Régional :

“ L'ancien lycée Gallieni était le résultat d'une histoire. C'était un vieux lycée. Celui-ci est devenu un lycée ultra-moderne, haute qualité environnementale, couvert de 2 000 m<sup>2</sup> de toitures photovoltaïques. [...] Nous avons tenu à ce que cet épouvantable souvenir de la catastrophe d'AZF, cette destruction d'un quartier le long de la route d'Espagne, soit aujourd'hui reconstruit, rebâti, repensé, qu'on y retrouve définitivement la vie<sup>274</sup>. ”

Dédié à l'automobile, il a rouvert ses portes en septembre 2008<sup>275</sup>. Il se veut un lycée phare pour Toulouse en matière de formation professionnelle, participant de la renaissance des quartiers sinistrés après la catastrophe.

**Un casino contesté sur le nord de l'île du Ramier** Plus à l'Est, enfin, le terrain occupé par l'ENSIACET (École nationale supérieure d'ingénieurs en arts chimiques et technologiques) a été réaffecté à un casino de machines à sous. Comme le présente assez justement un article du *Moniteur* de décembre 2003, « ironie de l'histoire, l'École nationale des ingénieurs en arts chimiques et technologiques, sur l'île du Ramier, a subi de plein fouet les effets de l'explosion de l'usine AZF. Totalelement détruite, elle va être reconstruite sur un autre site, aux portes de Labège Innopole, spécialisé dans les activités high-tech<sup>276</sup> ». Ce déplacement insérera l'école de chimie au cœur de l'Institut National Polytechnique de Toulouse qui regroupera à terme plusieurs écoles d'ingénieurs. Dans le même temps, il libère un vaste terrain sur l'île du Ramier, où sera construit le casino. À l'instar d'autres grandes villes françaises (Lyon, Lille, Bordeaux), Toulouse se dote ainsi d'un casino de machine à sous<sup>277</sup>. Selon le discours municipal, l'installation du casino sur l'île du Ramier apparaît comme la concrétisation d'un projet plus ancien, pour lequel les terrains libérés par l'explosion sont une opportunité. Son positionnement est légitimé par l'orientation historique de l'île du Ramier pour les activités ludo-créatives<sup>278</sup>. Enfin, il représente une manne financière importante pour la ville de Toulouse, qu'elle investira dans les secteurs culturel et touristique.

Ce projet a été fortement contesté. Deux exemples :

- ▷ L'association « Casino à Toulouse non merci » insiste sur l'addiction au jeu, qui toucherait prioritairement les populations précaires, riveraines du site, en particulier sur le quartier d'Empalot.
- ▷ Les services de l'État contestent eux la construction d'un tel établissement du fait de la forte inondabilité du site<sup>279</sup>.

Néanmoins, sur ce terrain, c'est donc un lieu dédié aux jeux et aux loisirs, qui se substituera à un établissement d'enseignement supérieur de renom, ce qui n'est pas un moindre changement d'activité.

<sup>273</sup>De la même manière, la plus-value apportée au lycée Française et au parc-atelier de la DDE à travers leur reconstruction est mise en avant, par les porteurs de ces projets.

<sup>274</sup>Propos du président du Conseil régional, Martin Malvy (PS), lors d'une visite du chantier, vidéo accessible sur <http://www.midipyrenees.fr/Visite-du-chantier-Gallieni>, consulté en mars 2009.

<sup>275</sup>Pendant sept ans, les lycéens ont donc été accueillis dans des locaux « provisoires ». Il en est de même des élèves du lycée Française et du lycée Déodat-de-Sévérac (situé un peu plus au Nord, il a dû être totalement rénové) dont les travaux se sont terminés en 2007.

<sup>276</sup>Toulouse, « L'agglomération en projets », Le Moniteur n°5220 du 12/12/2003, p.26.

<sup>277</sup>Cette activité, longtemps réservée aux stations balnéaires, thermales ou climatiques, est autorisée depuis 1988 dans les stations touristiques constituant une agglomération de plus de 500 000 habitants et soutenant une scène culturelle, par l'amendement dit CHABAN-DELMAS. Toulouse peut donc en 2001 se doter d'un casino.

<sup>278</sup>Voir par exemple les vœux à la presse de Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse, en 2007.

<sup>279</sup>La problématique de l'inondation se décline sur plusieurs projets de la zone sinistrée par AZF : si le cas le plus marquant est celui du casino (car c'est le seul projet qui prenne place dans la zone d'aléa fort), les sites du lycée Gallieni et du Cancéropôle sont également soumis au risque d'inondation.



FIGURE 3.10 – Les reconstructions au nord de la rocade

Ainsi que le fait apparaître la carte ci-dessus (Figure 3.10), sept ans après la catastrophe d’AZF, un front tertiaire le long de la rocade se dessine. Cette logique de créer une « frontalité urbaine » continue du casino à Bagatelle, situé plus à l’ouest, est mise en avant par les services de la ville de Toulouse. Selon un entretien avec le chef de projet Toulouse Grand Ouest, au service Études Urbaines de la ville de Toulouse, « le casino a été une première réflexion pour faire une frontalité sur la rocade ». La logique est alors de continuer « ce geste architectural et urbain » via la construction d’immeubles de bureau sur les secteurs Bordelongue et de Bagatelle en profitant de leur inscription en ZFU. Enfin, ces différents projets, y compris le Cancéropôle, contribueraient à affirmer la « porte sud » de Toulouse :

“ Le directeur du service urbanisme de la ville de Toulouse: *Sur le schéma directeur et sur le POS de Toulouse, il y a une zone symbolisée ici qui s’appelle la porte sud, porte d’Espagne, et sur laquelle il a toujours été indiqué l’intention de réaliser un projet fort. Ce qu’on est en train de mettre en place aujourd’hui y contribue.* ”

Cette sommaire présentation des évolutions des alentours du pôle chimique permet tout d’abord de constater, plusieurs années après la catastrophe, qu’elle a induit de multiples transformations. Si les orientations semblent tracées – une place importante est faite aux activités économiques, dans la partie Nord, et au domaine de la santé et des biotechnologies autour du Cancéropôle – et même renforcée par une mise en discours qui privilégie la cohérence à l’incohérence, les reconstructions se sont, pour une large part, opérées au coup par coup, suivant des logiques propres à chaque espace. Le contexte de l’urgence, l’empressement à tourner la page de la catastrophe l’ont certainement favorisé, en ne laissant pas le temps à la construction d’une stratégie d’ensemble. La cohérence globale est ainsi entachée de quelques points sombres, comme le dépôt de bus ou la poche d’habitat qui a été reconstruite, enserrée entre les nouvelles constructions immobilières et le lycée Gallieni.

Enfin après cette rapide étude, nous pourrions être tentés de conclure que la catastrophe a réellement ouvert de nouvelles perspectives pour les espaces sinistrés. Des perspectives où la chimie industrielle n’a (définitivement) plus sa place. L’explosion de l’usine AZF apparaît ainsi, et le débat qu’elle suscite quant à l’avenir des unités de production en est bien le témoin, comme une opportunité de mutation d’un territoire industriel déqualifié.

### 3.3 Une redynamisation du territoire aux dépens de l'industrie lourde

Dans la phase de l'immédiat après-catastrophe de Toulouse, on perçoit la mise en œuvre d'un débat à plusieurs échelles, nationale et locale, en partie poreuse l'une vis-à-vis de l'autre, et dans lequel sont posées d'emblée les questions de la pérennité du site et de son redémarrage. C'est bien sûr l'ampleur des dégâts et la levée de l'autorisation administrative d'exploitation qu'ils provoquent, mais aussi l'émotion publique et une dynamique associative sans pareil des riverains qui amènent logiquement le pouvoir — politique plutôt qu'administratif — à trancher sur les conditions d'une reprise minimaliste des activités sur le site. On n'observe *a priori* pas grand-chose de similaire dans l'accident lyonnais, survenu quelques années plus tôt : le sinistre était relativement circonscrit à l'intérieur de l'enceinte de l'exploitant, et les victimes, décédées ou blessées, étaient uniquement des professionnels en activité. Ainsi donc l'accident reste confiné dans les limites habituelles d'un problème industriel. C'est avant tout le volume de carburant concerné et la présence de produits adjuvants inusités dans un dépôt pétrolier qui a eu pour conséquence d'alimenter un long incendie, classant ainsi cet accident au rang d'exceptionnel.

On pourrait donc en conclure hâtivement que les deux catastrophes n'ont rien de comparable. Or elles engendrent pourtant des mécanismes assez similaires, aboutissant finalement à une marginalisation de l'industrie lourde sur des territoires qui leur étaient pourtant dédiés de longue date.

Si la temporalité des réductions d'activités industrielles dangereuses s'est déroulée sur un rythme différent dans les deux cas, les processus qui les animent restent comparables à plus d'un titre. Et dans ces enchaînements, la catastrophe fait l'effet d'un levier, accélère les transformations, devient un argument pour justifier des évolutions futures. La crise dépassée, la catastrophe semble bien s'inscrire comme un point de repère parfois essentiel pour penser l'avenir des sites.

effet de levier

#### 3.3.1 Des conflits territoriaux sur la pérennité industrielle des sites

Nous souhaitons tout d'abord revenir sur un premier constat commun aux deux sites, à savoir que le conflit qui s'instaure à Toulouse comme à Lyon pose, dans des termes différents, avant tout la question de la pérennité industrielle, pétrolière ou chimique, du site.

pérennité industrielle

À **Toulouse**, on assiste très vite à un combat polarisé. D'une part, on trouve des personnes vivant directement ou indirectement des ressources provenant des usines chimiques, qui souhaitent que leur activité se poursuive, quitte à en revoir plus ou moins profondément les conditions de production. De l'autre, se rassemblent des riverains<sup>280</sup> au sens large, issus de mouvances différentes, qui ont avant tout comme projet commun de rompre avec l'industrie chimique lourde et dangereuse sur ce lieu. Et nous avons montré précédemment que, pendant les dix mois d'effervescence qui ont suivi l'accident, l'alternative à l'industrie n'était pas encore construite ni mobilisée, les élus et techniciens locaux l'ont inventée ensuite. Pour le dire autrement, c'est donc bien la rupture avec le pôle chimique plutôt qu'un parc au bord de la Garonne ou un technopôle médical qui a assuré la mobilisation des riverains. Probablement ce bras de fer a-t-il été perdu par les tenants de l'industrie chimique avant tout parce que la catastrophe avait été trop débordante pour que l'État ne les soutienne : elle avait causé à la fois trop de morts hors du site, trop de dégâts partout dans la ville et trop d'émotions suscitées par ces traumatismes.

À **Lyon**, on a assisté à un bras de fer entre les tenants du projet industriel porté par le port depuis soixante ans, et les « pro-parc urbain ». Mais d'une part, le conflit est légèrement différé dans le temps, c'est-à-dire que l'émotion immédiatement suscitée par l'incendie était passée.

<sup>280</sup>Si l'on se réfère au Dictionnaire historique de la langue française, le terme de riverain se définit comme suit : « D'abord *riveran* (1532) par emprunt à l'ancien lyonnais *reveyrans* (batelier), terme dérivé de rivière, et signifie "personne qui vit au bord d'un cours d'eau" (1690). Il s'emploie adjectivement pour qualifier ce qui se trouve sur la rive et, par analogie (1792), sur le bord (d'une route, d'un bois, d'une autre propriété). En terme administratif, il s'applique aux habitants des maisons qui bordent une voie urbaine. Il a pour dérivé *riveraineté* (1898), d'usage juridique pour la qualité de riverain telle que le reconnaît la loi ». Ainsi, voit-on que le terme de riverain a d'abord glissé dans le vocabulaire juridique en désignant une catégorie spécifique de propriétaires. Il s'est ensuite progressivement construit comme une catégorie administrative, qui tendrait à figer voire à ériger en problème la relation de l'habitant à la rivière mitoyenne à son terrain — par extension à la source de danger ou de nuisance. cf. A. REY, *Le Robert, Dictionnaire historique de la langue française*, 1998, p. 3264.

D'autre part, ce ne sont pas les victimes directes de l'accident qui ont porté le fer, autrement dit ce n'était pas un conflit direct de voisinage. On pourrait dire que les tenants de l'industrie pétrolière dans le port fluvial ont dans un premier temps mieux résisté qu'à Toulouse, ce pour plusieurs raisons. D'abord, l'incendie n'est resté « qu'un » gros accident industriel et ne s'est pas transformé en une catastrophe urbaine, il n'a pas

*À Toulouse, la catastrophe a été trop débordante pour que l'État soutienne les tenants de l'industrie chimique*

*À Lyon, il s'est agi d'un débat « en chambre » entre industriels, services de l'État et élus locaux*

« envahi » le territoire urbain comme à Toulouse. Ensuite, pendant la période la plus conflictuelle au moins, l'État s'est positionné plutôt du côté des « pro-industries », selon sa ligne de conduite historique [Massard-Guilbaud 1999, pp. 53-65], ce d'autant qu'il occupait une position stratégique en tant que détenteur du foncier. Enfin, le conflit « anti-pétroliers » n'était pas vraiment porté par la population ; et, bien que médiatisé, il s'est agi en grande partie d'un débat « en chambre » entre industriels, services de l'État et élus locaux, sans impulsion ni relais populaires. Pour autant, nous avons vu précédemment que, même réduits et bordés par leurs autorisations administratives et leurs amodiations, les dépôts pétroliers ne sont pourtant pas assurés d'une véritable pérennité dans le port.

légitimité de l'usage des sols

Dans les deux cas, c'est bien la légitimité de l'usage des sols à des fins industrielles de base que la catastrophe permet de remettre en cause, avec une brutalité qui s'alignerait sur celle de l'accident, sans que cette transformation n'ait été vraiment débattue auparavant. Or, pour expliquer les causes de cette fragilité soudaine provoquée par l'accident, sans doute faut-il y regarder de plus près. Il est probable que cette légitimité avait été acquise par davantage que par un simple droit de propriété sur le sol et une autorisation administrative de produire. Les projets industriels tant du pôle chimique toulousain que

du port lyonnais s'étaient plusieurs fois renouvelés, et avaient connus différentes traductions spatiales leur permettant d'ancrer à chaque fois un peu plus la légitimité de l'usage que leurs promoteurs faisaient des sols. Une des pistes d'explication envisageable serait donc que, au moment des faits, les mécanismes profonds de cette acquisition de légitimité étaient à la fois lointains et en sommeil<sup>281</sup>.

mécanisme lointain et en sommeil

### 3.3.2 Des conflits dynamisant le territoire

requalification

Un autre constat, que l'on peut faire celui là après plusieurs années de recul, c'est que ces conflits territoriaux provoqués par une catastrophe ont contribué à dynamiser le territoire, en ce sens qu'ils ont contribué à y redéfinir rapidement de nouveaux projets et ont accéléré sa requalification.

*La catastrophe va apparaître comme une opportunité pour repenser l'avenir du sud-ouest toulousain*

À Toulouse, on s'inscrit dans un processus très court parce que très violent, mais il est bien montré précédemment que c'est l'opposition forte à l'industrie chimique qui a galvanisé la mobilisation des riverains dans les différentes instances où elle a pu s'exprimer. Et dans son immédiateté, la catastrophe va apparaître comme une opportunité pour repenser l'avenir du sud-ouest toulousain. De par ses conséquences dramatiques, elle impose de reconstruire tout à la fois le cadre bâti, notamment les centaines d'hectares laissés en friche sur le site d'AZF, les modes de faire la ville, notamment la gestion de

l'interface entre l'urbain et les usines à risques, et l'image de Toulouse que l'explosion d'AZF avait entachée. Ces trois points ont convergé vers un empressement à effacer les traces de la catastrophe et à faire « peau neuve » au plus vite. Le projet du Cancéropôle est arrivé à point pour combler le vide. Il a été noté précédemment qu'il était en réalité resurgi d'une hypothèse un peu plus ancienne esquissée dans un document directeur d'urbanisme. La rapidité de sa conception et de sa réalisation s'explique aussi par les mobilisations financières locales et nationales, publiques et privées, facilitées par l'émotion suscitée. On notera que l'urgence a

<sup>281</sup>On notera pour étayer cette hypothèse que, lors de l'explosion de Feyzin, en 1966, qui a pourtant causé la mort de 18 personnes et pas seulement des professionnels, et fait de nombreux dégâts dans les environs, c'est la délocalisation des principaux équipements du quartier voisins des Razes, et non celle de la raffinerie qui a été envisagée. Ceci tient probablement au fait que la catastrophe s'inscrivait là au tout début d'un projet de modernisation de l'appareil industriel local, créateur d'emplois, d'activités et de ressources locales nouvelles. cf. [Martinais 2001, p. 303], *op. cit.*

pesé sur ce projet comme sur tous les autres nés de l'après-AZF, comme si la réappropriation de l'espace devait être aussi soudaine que sa destruction.

Cependant, la diversité des acteurs impliqués ainsi que la fragmentation du foncier en une multitude de propriétés indépendantes, outre le projet de Cancéropole, ont plutôt favorisé des reconstructions au coup par coup, sans que la ville de Toulouse ne parvienne à faire valoir une stratégie d'ensemble pour la reconstruction de ces espaces. Chacun des projets s'inscrit dans des logiques propres à chaque établissement et entreprise concernés, des logiques qui dépassent le cadre des reconstructions *stricto-sensu* des dégâts causés par la catastrophe, et qui, de plus, ne semblent que peu influencées par les projets riverains. Le résultat est un changement assez radical de l'usage des sols, allant à chaque fois dans le sens d'une requalification urbaine.

Face à cette vague déferlante, les tenants de l'industrie chimique n'ont pas eu le temps nécessaire à la construction d'un contre-projet industriel transformé, actualisé et adapté à la situation nouvelle.

À Lyon, le processus a été plus lent, laissant le temps à la construction d'arguments et de contre-arguments. Le projet de parc, lorsqu'il a été émis par l'équipe NOIR, était davantage une « bouteille lancée à la mer » qu'un projet solide et abouti<sup>282</sup>. Cependant, d'une part, il a poussé la CNR, l'État et les pétroliers, ces derniers davantage sous la contrainte des deux premiers, à réfléchir à l'avenir de ce territoire portuaire, à en définir progressivement de nouvelles règles et petit à petit à dessiner un nouveau projet industriel et économique. On notera que, dans ce dernier, les pétroliers ne détiennent qu'une place provisoire. D'autre part, le projet de parc urbain a finalement abouti à proximité du port, et, par son succès populaire, il pousse tous les jours un peu plus ce quartier vers une logique plus urbaine et moins industrielle. Au final, après quinze ans, la dynamique provoquée par le conflit territorial né de l'incendie aboutit à une double requalification, urbaine et industrielle. Le parc est en effet devenu l'une des pièces maîtresses du technopôle en même temps qu'un vrai lieu d'animations dans la ville. Le site pétrolier a bénéficié d'investissements de sécurisation et, parallèlement, la CNR a redéfini pour son port lyonnais un projet lisible et partagé de stockage logistique « du dernier kilomètre » pour les conteneurs.

On observera enfin que, dans un cas comme dans l'autre, les collectivités locales ont mené bataille contre l'industrie sinistrée, et l'ont remportée, dans des termes certes différents, mais avec la même capacité à proposer rapidement un projet alternatif pour le territoire concerné. Si dans les deux cas, un nouveau projet urbain s'est imposé sur le site après la catastrophe, c'est aussi qu'avant l'accident, le projet proprement industriel commençait à s'essouffler et que les collectivités locales avaient déjà amorcé un redéploiement de leur économie territoriale vers d'autres objets que l'industrie chimique et pétrolière lourde.

double  
requalification  
urbaine et  
industrielle

### 3.3.3 Les deux quartiers « post-catastrophe », pris dans une logique de gentrification

Enfin, outre le fait que les quartiers issus de ces deux conflits territoriaux ne laissent plus vraiment de place à l'industrie, on constatera que les projets qu'ils portent sont eux-aussi pensés davantage pour des classes moyennes et supérieures que pour des salariés de l'industrie<sup>283</sup>.

À Toulouse, le Cancéropôle, la clinique et les laboratoires qu'il entraîne dans son sillon, de même que la tertiarisation des franges de la rocade vont générer des emplois globalement plus qualifiés que ceux que l'on trouvait sur ce site avant l'explosion. Par ailleurs, les aménagements prévus le long de la Garonne et au nord de l'île du Ramier sont d'ordre ludique et récréatif, correspondant plutôt aux attentes de ces nouvelles catégories de populations. À

<sup>282</sup>Dans nos recherches, nous n'avons pas retrouvé, par exemple, de projection dessinée de ce parc sur la presqu'île de l'Archevêque. Ceci n'exclut pas, évidemment, qu'il en ait existé une, mais nous pouvons être à peu près certain qu'elle n'a pas été mise en avant.

<sup>283</sup>Toutes choses égales par ailleurs, Sébastien HARDY, dans son travail de recherche sur Managua, observe lui aussi que « le processus de fragmentation urbaine à l'œuvre à Managua ressort particulièrement pendant les catastrophes, parce qu'une catastrophe accélère sans aucun doute le cours des choses et rend les indices de morcellement et de déliement de l'objet plus visibles. Il semble parfois même délibérément instrumentalisé par les décideurs, notamment quand il s'agit de gérer les risques. [...] Les aménagements qui résultent de cette catastrophe forment les premiers indices documentés des interdépendances entre les risques et les processus de fragmentation urbaine : derrière une rhétorique d'unité réaffirmée, ensuite martelée à chaque catastrophe, les différenciations socio-spatiales s'accroissent toujours plus à travers des politiques de gestion des risques et mettent au jour l'étiologie progressive de l'objet qu'est la ville ». cf. [Hardy 2003, pp. 331-332], *op. cit.*



Lyon, le bio-technopôle et le parc de Gerland mitoyen du port correspondent au même processus d'une requalification urbaine qui engendre progressivement une requalification sociale des populations riveraines.

Une requalification urbaine engendre une requalification sociale.

Certes, « requalifier consiste d'abord à réparer, à s'attaquer au "poids du passé", de manière à réintroduire de la qualité (environnementale, paysagère, foncière), voire de la vitalité économique, de la biodiversité, de la beauté, bref tout ce qui peut redonner à un espace une certaine capacité d'attraction et de valorisation [Sénécal et Saint-Laurent 2000, p. 18]. » Mais ici, la volonté d'invisibiliser la catastrophe et d'améliorer l'existant s'est accompagnée d'une relégation progressive des espaces industriels et des populations qui leur sont

liées<sup>284</sup>. Comme si, en pansant les plaies et en effaçant les stigmates de la catastrophe, les pouvoirs publics locaux s'étaient saisis de l'explosion à Toulouse, de l'incendie à Lyon, pour apporter une valeur ajoutée au site et, ainsi, lui redonner place dans un projet plus global de tertiarisation de la ville.

tertiarisation de la ville

Dans les deux cas étudiés, les projets phares du nouveau quartier, le Cancéropole pour l'un et le parc du technopôle pour l'autre, sont portés par des élus qui souhaitent un résultat visible le temps de leur mandat électoral. Ce qui, pour qui connaît un peu les mécanismes de production de la ville, nécessite une logistique administrative et technique qui soit parfaitement rodée à cet exercice. Pour preuve, les propos de cet ingénieur du Grand Lyon en charge de piloter le projet du parc de Gerland :

« J'ai été missionné le mois de décembre 1995. Et il fallait essayer de bâtir un programme, de déterminer les grandes orientations d'aménagement. Puis les faire valider par le politique. Et puis ensuite, faire un planning pour la désignation du paysagiste, du maître d'œuvre. Et puis en parallèle, faire une expertise des sols et faire un planning qui va jusqu'à l'achèvement des travaux. C'est la totalité. C'est rentré dans le cadre, et l'objectif c'est une inauguration avant la fin du mandat. Ce n'est pas très compliqué. [...] Le temps était très court après. Parce que [démarrage] en décembre 1995, ça veut dire début 1996, et inauguration en 2000. En 1996, il y a rien. On a les terrains, on ne sait même pas ce qu'il y a dedans. On ne sait rien. Et on a un impératif, c'est absolument inaugurer avant la fin de mandat. Donc il faut aller vite. Très, très vite.

[Ingénieur territorial au service espaces publics, en charge de la réalisation du parc de Gerland (1995- 2000)— Le Grand Lyon]

travailler vite

On le voit, les villes ont acquis depuis peu une capacité nouvelle à travailler vite, ou plus précisément à transformer rapidement des territoires restreints, à partir de projets sériés et circonscrits. Or cette rapidité d'action bénéficie avant tout aux classes moyennes et supérieures, les seules aptes par le pouvoir d'achat dont elles disposent à « rentabiliser » rapidement les investissements effectués<sup>285</sup>. Les friches industrielles constituent, avec les emprises militaires, les derniers grands gisements fonciers permettant de mettre en œuvre pleinement des mutations territoriales urbaines. Ces dernières seront d'autant plus rapides qu'elles pourront être légitimées auprès des populations riveraines par la disparition du danger et de la nuisance, *a fortiori* si l'un et l'autre se sont concrétisés. Nos deux études de cas posent en creux le même constat du désintérêt actuel des élus locaux pour la pérennisation d'espaces industriels urbains, d'emplois ouvriers urbains, voire d'espaces ouvriers en ville<sup>286</sup>. Mais on peut imaginer qu'il soit aussi de la responsabilité des industriels eux-mêmes de se soucier de cet intérêt, ne serait-ce que pour assurer les conditions de leur propre survie locale.

<sup>284</sup>Dans un registre parallèle, le politiste Henry REY note une invisibilisation des classes populaires depuis les années 1980, qu'il explique par « un manque d'intérêt flagrant, tant de la part du monde politique que des milieux académiques ». Cette invisibilité résulterait, selon lui, « d'abord de l'affaiblissement du vote de classe », mais également « de la perte d'identité des partis de gauche ». cf. « Des classes populaires (presque) invisibles », [REY 2006, pp. 547-559].

<sup>285</sup>À propos des nouveaux modes de gouvernement locaux par projet, Gilles PINSON relève que, « alors que dans les années 1960 et 1970, la majeure partie des ressources consacrées aux politiques urbaines étaient destinée au logement de masse et aux équipements de consommation collective et bénéficiait donc pour partie aux classes populaires, la prégnance des enjeux relatifs à la compétition territoriale et au développement économique n'a fait des politiques de redistribution qu'une annexe « solidarité » des politiques de compétitivité ». cf. [PINSON 2009, p. 291].

<sup>286</sup>Sur ce point, cf. la réflexion plus générale et, de notre point de vue, vivifiante proposée par Alain ACCARDO in *Le petit-bourgeois gentilhomme* cf.[ACCARDO 2009].

Cela nécessiterait probablement de repenser l'industrie à la fois dans des temporalités longues, ce que la mobilité extrême des capitaux ne facilite pas, et dans des projets ancrés à nouveau à long terme dans l'espace local.



# Conclusion

En introduisant le présent rapport, nous formulons une hypothèse, utilisée comme un fil rouge de notre enquête, consistant à rappeler que l'industrie s'est toujours située dans des jeux de concurrence territoriale avec d'autres activités. Or, une catastrophe industrielle, par ses conséquences tant matérielles qu'en termes de représentations, constitue un moment brutal de déqualification territoriale dans ces concurrences pour occuper le « meilleur espace ».

Nous postulons que l'accident s'avère d'autant plus fatal à l'espace industriel si celui-ci n'est pas porté par un projet fort, ou plus précisément si le projet industriel n'est pas en capacité de rivaliser avec un contre-projet qualifiant, produit par d'autres acteurs porteurs de concurrences.

Sans surprise, les résultats obtenus au cours de l'enquête sur l'incendie du dépôt Shell du port Édouard Herriot à Lyon et l'explosion de l'usine AZF à Toulouse viennent plutôt conforter cette hypothèse. Il s'agit pourtant, nous l'avons souligné à plusieurs reprises, d'accidents au premier abord difficilement comparables. Les indicateurs chiffrés retenus par la Communauté européenne et le BARPI, de même qu'une analyse plus qualitative des phénomènes, montrent la prépondérance du second accident sur le premier, par le nombre de victimes et — surtout — par la sortie du drame nettement hors du périmètre de l'entreprise. Cependant, la mise en perspective de ces deux « terrains », entendons par là l'étude des sites non seulement lors de la catastrophe qu'ils ont subie, mais aussi lors de l'histoire de l'évolution de leurs espaces environnants avant et après l'accident, met au jour certains résultats comparables qui nous semblent dignes d'intérêt.

Lors de la première partie de ce rapport, nous nous demandions comment la dynamique territoriale des espaces industriels considérés s'était développée, et par qui elle avait été portée jusqu'au moment de leur sinistre. Par dynamique territoriale, nous entendions la matérialité de processus économiques et sociaux parfois antagoniques, projetés sur l'espace et qui le structurent, y compris dans ses formes idéelles. Et, sur nos deux terrains, nous avons constaté que la question du risque était déjà prise dans les rapports entre le site et son environnement, physique et/ou institutionnel, avant même l'accident.

question du risque

En effet, c'est d'abord une logique en partie hygiéniste, par bien des points préventive vis-à-vis des risques et des nuisances, qui guide l'implantation initiale de nos deux sites. En 1852 lorsque la Poudrerie nationale de Toulouse est venue s'implanter sur l'île du Ramier, le long de la Garonne, c'est qu'elle avait été écartée de la première couronne de la ville où elle avait déjà causé d'importants dégâts lors d'explosions dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est dans une même logique de mise à l'écart de la ville des industries nuisantes que les usines chimiques lyonnaises s'étaient progressivement regroupées dans le sud-lyonnais, à Saint-Fons et Pierre-Bénite, sur des terrains autrefois maraîchers et directement reliés au Rhône. Et c'est à proximité de cet ensemble industriel en devenir, dans le quartier de Gerland par ailleurs aussi industrialisé, que le port fluvial industriel avait été localisé par les édiles lyonnais au sortir de la Première guerre mondiale.

logique hygiéniste

Cependant, chacun des sites a longtemps été porté par un projet industriel visant à requalifier son territoire d'accueil. Le port lyonnais était l'une des premières pièces d'un projet prométhéen consistant à relier la mer méditerranée à la mer du Nord, tandis que le pôle chimique toulousain s'est agrandi de façon pragmatique à l'occasion de la Première guerre mondiale. Entre-deux-guerres, l'ONIA, implanté opportunément sur les terrains de la poudrerie laissés vacants, a progressivement constitué avec cette dernière un espace dédié à leur développement industriel et au logement de leurs salariés. Puis a suivi pour les deux sites un temps de déqualification territoriale, du fait d'une baisse de l'activité de l'une des entreprises pour le pôle toulousain, et davantage d'une désindustrialisation des espaces environnants pour le port lyonnais. Et l'on constate, dans les deux cas, une transformation de l'usage des terrains aux alentours des sites, du fait de politiques urbaines portées par les pouvoirs publics, à Lyon

requalification

déqualification

autour de l'aménagement progressif d'un bio-technopôle, à Toulouse par l'implantation de nouveaux espaces résidentiels à grande échelle. En quelque sorte, les deux sites étudiés ont été touchés par un processus de technopolisation, l'un à l'échelle du quartier de Gerland l'autre à celle de la ville de Toulouse, dont ils étaient tous deux exclus, et au sein duquel leur avenir même commence à interroger.

*Les deux sites ont été touchés par un processus de technopolisation.*

C'est dans ces interstices que les inquiétudes quant aux risques générés par l'une et l'autre des productions étudiées ont commencé de se manifester. On peut en effet en faire une lecture à l'aune d'une « lutte des places », du fait d'une urbanisation accrue des alentours selon une utilisation des sols requalifiée par d'autres usages plus lucratifs, ou plus en phase avec les attentes des élus locaux. Au final, durant les années qui ont précédé les sinistres, il semble que le pôle chimique comme le port Édouard Herriot ne se soient pas forcément dégradés en tant qu'espaces productifs, mais ont davantage subi une déqualification progressive, par l'érosion de leur projet industriel qui tranchait de plus en plus avec les dynamiques territoriales qui les environnaient, et dans lesquelles ni l'un ni l'autre n'étaient inscrits.

Ainsi, au-delà des seuls cas étudiés, ces premiers résultats inviteraient donc les industriels à porter une attention toute particulière aux dynamiques territoriales dans lesquelles leurs sites sont pris, afin de mieux anticiper des réactions somme toute prévisibles de leur environnement spatial et partenarial en cas d'accident.

Dans la seconde partie de ce document, nous nous interrogeons sur ce que donnent à voir les accidents industriels, en termes d'organisations professionnelle, sociale et spatiale.

À l'évidence, c'est dans cette partie que la démarche comparative s'avère la plus improbable à mener. Chaque accident a sa propre dynamique, une explosion, dans un cas, causant immédiatement l'essentiel des dégâts constatés ; un incendie, dans l'autre, avec deux « flashes » espacés de plusieurs heures et un combat contre le feu de près de vingt-quatre heures avant de pouvoir commencer à découvrir les détériorations subies. À Lyon, les causes techniques de l'accident ont finalement pu être déterminées, après plusieurs rebondissements judiciaires, et la justice a désigné des coupables. Tandis qu'à Toulouse, ce processus est en cours, et il est probable, au vu du cratère sous l'ancien atelier de stockage de nitrate d'ammonium, que de nombreux éléments de compréhension sont à l'évidence matériellement détruits au point que l'issue même du procès en constitue aujourd'hui l'une des principales inconnues. Quant aux dommages, ils sont relativement sériés à Lyon, pour l'essentiel dans le dépôt incendié, tandis qu'ils concernent de nombreux pans de la vie urbaine toulousaine, bien au-delà de la seule entreprise sinistrée.

Toutefois, au-delà d'une description précise et documentée de chacune des situations accidentelles, dont nous avons rendu compte avec les éléments à ce jour disponibles<sup>287</sup>, nous avons choisi de dégager **deux pistes**, à vrai dire peu explorées, rapprochant les deux événements.

La première touche à la **problématique de la sous-traitance sur un site classé Seveso seuil haut**, et donc à un potentiel lien de causalité entre l'externalisation et une diminution possible de la sécurité industrielle. Nous constatons dans les deux cas que cette question, bien que située au cœur de l'accident, a été peu explorée — voire même progressivement évacuée du débat ayant suivi chaque catastrophe. Pourtant, nous avons montré que les deux sinistres étudiés n'arrivaient pas dans des contextes économiques anodins pour chacun des sites. À Lyon, la compagnie Shell était entrée dans une concurrence effrénée pour être parmi les premières sociétés pétrolières à disposer localement d'additifs pour ses futures essences, courant même le risque de n'être pas à jour de toutes ses autorisations de production. À Toulouse, l'usine AZF sortait de vingt années, d'abord de retrait de l'État de son capital, puis de ballotements entre différents groupes industriels. Ainsi dans l'un et l'autre cas, à des causes purement techniques ou circonstancielles s'ajoute un **contexte économique engendrant des modes d'organisation du travail potentiellement accidentogènes**. Et force est de constater que le seul discours entendu a finalement été celui d'une nécessité économique de l'externalisation, au point d'évacuer progressivement les questions sécuritaires qu'il soulève pourtant.

<sup>287</sup>Et qui constitue déjà un travail en soi, en particulier pour Toulouse où l'explosion a atteint des champs parfois insoupçonnés.

Une recommandation que nous pourrions formuler à l'issue de ce travail serait, pour le moins, de réfléchir la question de la sécurité industrielle dans une acception plus large que celle des seuls dispositifs techniques et administratifs dédiés.

Ces deux exemples montrent qu'un site peut aussi être fragilisé par des mécanismes capitalistiques le concernant ; ils attirent aussi l'attention sur l'organisation du travail, sur celle des collectifs mis au travail dans un site donné, sur les conditions d'exercice et les contraintes réelles (incluant celles d'ordre économique et social) qui pèsent sur les salariés au travail sur le site.

Une autre piste transversale aux deux sites étudiés concerne le lien quasi-intrinsèque qui semble désormais unir *catastrophes* et *médias*. Un détour par l'histoire et la structuration du champ journalistique montre que l'introduction massive de la concurrence entre titres et la sanction de l'audimat amènent les équipes de marketing des médias à peser plus fortement sur les formats de la fabrication, et sur la production elle-même. Et de plus en plus, l'exigence du métier consiste à savoir travailler vite, aux dépens souvent d'un travail d'enquête approfondi, dans moins d'espace et de temps. Ce processus amène à simplifier à outrance des phénomènes et des positionnements complexes, comme ceux qui touchent à l'industrie, tout en cherchant toujours plus de sensationnel dans les thèmes traités. De ce fait, les catastrophes se sont constituées en véritable « produit d'appel » médiatique. Elles répondent à l'impératif d'être spectaculaire, et leur caractère inattendu correspond à la façon dont les médias travaillent aujourd'hui, dans l'urgence et à la recherche du *scoop*. Un travail d'enquête réalisé auprès de professionnels ayant « couvert » l'explosion d'AZF montre combien la catastrophe avait fait « le bonheur » professionnel des journalistes de la presse quotidienne régionale en particulier, et avait permis de renverser un temps à leur avantage leur position de dominé dans leur champ professionnel. De plus, les connaissances tous azimuts acquises par les journalistes de la situation industrielle d'un site lors de son sinistre, vont constituer par la suite un « capital » à faire fructifier, qui sera d'autant plus facile à actualiser si l'événement a été longuement traité sur le coup.

lien entre  
catastrophes et  
médias

La principale conséquence de cela est que, pendant plusieurs années, non seulement le silence médiatique n'existe plus sur ces sites sinistrés, mais que tous les bruits produits deviennent façonnés par celui de la catastrophe. Ainsi, il nous semble important pour les différentes composantes d'un site de prendre conscience qu'un accident industriel correspond, aujourd'hui, à une véritable « cible commerciale » idéale pour un média.

À défaut d'agir simplement sur les mécanismes provoquant ce fait, dont on a vu qu'ils avaient des racines profondes, on peut parfois les prendre en compte et les anticiper par une connaissance constante et régulière des milieux journalistiques et une prise de contact régulière avec eux, hors d'un événement particulier ; et ensuite, en cas de crise, « faire avec » — c'est-à-dire probablement intégrer dans les plans de communication — le capital journalistique que constitue un accident industriel dans la conduite de l'après-catastrophe.

*Le silence médiatique  
n'existe plus sur les sites  
sinistrés.*

Enfin, dans la dernière partie de ce document, nous nous demandons comment se manifestaient les concurrences territoriales autour de l'usage des sols sinistrés, et quels acteurs tendaient à s'en saisir, voire à les instrumentaliser.

Concernant la délivrance de l'autorisation de reprise des activités, à Toulouse, nous avons vu que l'ampleur des dégâts mais surtout l'émotion publique et une dynamique associative sans pareille des riverains avaient amené le pouvoir — politique plutôt qu'administratif — à trancher sur les conditions d'une reprise minimaliste, et probablement à terme mortifère, des activités de production sur l'ensemble du pôle chimique. Sur le site lyonnais, le confinement de l'incendie à l'intérieur des limites du dépôt sinistré n'a immédiatement pénalisé que ce dernier, mais nous avons vu que, par la suite, l'ensemble des dépôts a dû effectuer un net resserrement de ses stockages. Au final, on constate une même marginalisation de l'industrie lourde, plus lente à Lyon qu'à Toulouse, sur un territoire qui lui était pourtant dédié de longue date. Et dans les deux cas, la catastrophe joue le même effet de levier, accélère les transformations, devient un argument pour justifier des évolutions futures.

marginalisation de  
l'industrie lourde

À Toulouse, c'est bien la rupture avec le pôle chimique plutôt qu'une alternative à l'industrie qui a assuré la mobilisation des riverains du pôle chimique. Et ce conflit a semble-t-il été perdu

par les tenants de l'industrie chimique parce que la catastrophe avait été trop envahissante pour que l'État ne les soutienne. À Lyon, on assiste à un conflit peu semblable, à commencer par le fait qu'il n'est pas mené par les victimes directes de l'accident, mais par les pouvoirs publics locaux, en désaccord avec les services de l'État et sans impulsion ni relais populaires. Pour autant, nous avons vu que les dépôts pétroliers, malgré les diminutions imposées de leur emprise, ne sont encore pas assurés d'une véritable pérennité dans le port. Dans les deux cas, c'est bien la légitimité de l'usage des sols à des fins industrielles de base que la catastrophe permet de remettre en cause. Nous avons montré que cette légitimité avait été acquise par davantage que par un droit de propriété sur le sol et une autorisation administrative de produire. Et, fait explicatif, il semble que, au moment des sinistres, les mécanismes profonds de cette acquisition de légitimité étaient à la fois lointains et en sommeil.

nouveaux projets

La mise en perspective historique des deux terrains montre aussi que les conflits territoriaux provoqués par les deux catastrophes ont contribué à dynamiser le territoire, en ce sens qu'ils ont permis que s'y redéfinissent plus ou moins rapidement de nouveaux projets qui ont accéléré sa requalification. On observera enfin que, dans un cas comme dans l'autre, les collectivités locales ont mené bataille contre l'industrie sinistrée, et l'ont remportée, dans des termes certes différents, mais avec la même capacité à proposer rapidement un projet alternatif pour le territoire concerné. Il faut y voir un résultat des dynamiques territoriales évoquées précédemment, les collectivités locales ayant déjà amorcé, à Lyon et plus encore à Toulouse, un redéploiement de leur économie territoriale vers d'autres objets que l'industrie chimique et pétrolière lourde. Et force est de constater que les projets proposés par les pouvoirs locaux sont pensés davantage pour des classes moyennes et supérieures que pour des salariés de l'industrie, comme si la volonté d'invisibiliser la catastrophe et d'améliorer l'existant s'accompagnait d'une volonté non ouvertement affichée de reléguer progressivement les espaces industriels et les populations qui leur sont liées.

Une des façons pour les industriels, et plus largement pour tous les acteurs de l'industrie, de contrer cette tendance lourde passe probablement par le réinvestissement d'une réflexion portant sur l'ancrage proprement territorial des activités industrielles lourdes et nuisantes. Ces dernières se trouvent, en effet, plus que jamais en concurrence avec les activités de service qui contribuent à la tertiarisation de la ville, véritable cap socio-spatial désormais rêvé par de nombreux élus locaux de métropoles européennes. La tâche est rude, car elle consiste à repenser la ville comme un lieu qui pourrait aussi être partagé par des classes populaires, et non seulement par les classes moyennes et supérieures, perçues aujourd'hui comme les seules à même, par le pouvoir d'achat dont elles disposent, d'en rentabiliser rapidement le foncier. C'est un des défis posés à l'industrie chimique et pétrochimique mondialisée du XXI<sup>e</sup> siècle, singulièrement dans les pays développés.

# Bibliographie

- Accardo, A. (1995). *Journalistes au quotidien*. Le Mascaret.
- Accardo, A. (2009). *Le petit-bourgeois gentilhomme. Sur les prétentions hégémoniques des classes moyennes*. Contre feux. Agone.
- Algoe (1991). Etude préliminaire pour l'élaboration d'un Schéma directeur d'aménagement des ports de la région urbaine de Lyon. Rapport de la phase 2. Proposition de scénarios pour le réaménagement des ports Rambaudet Edouard Herriot. Rapport technique.
- Aucourd, N. (1996). Un quartier industriel à Lyon : Guerland de 1852 à 1914. *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, 1-2 :25-40.
- Authier, J. et Bidou-Zachariassen, C. (2008). La gentrification urbaine. *Espaces et sociétés*, 1-2.
- Babola, M. (1967). L'aménagement du territoire : l'axe Rhodanien de Lyon à Vienne. Mémoire principal de DESS, Institut de Géographie de Lyon, Université Lyon 2.
- Balbastre, G. (2004). Les faits divers, ou le tribunal implacable des médias. *Le Monde Diplomatique*, pages 14-15.
- Barthélémy, F., Hornus, H., et Roussot, J. (2001). Rapport de l'Inspection générale de l'environnement à Monsieur le Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'environnement « sur l'accident survenu à l'usine de Toulouse de la société Grande Paroisse le 21 septembre 2001 ». Rapport technique, Inspection générale de l'environnement. Affaire N° IGE/01/034.
- Beaud, S. et Cartier, M. (2006). Chapitre *De la précarisation de l'emploi à la précarisation du travail. La nouvelle condition salariale*, dans *La France invisible* (Beaud, S., Confraveux, J., et Lindgaard, J., Éd.), pages 561-573. La Découverte.
- Becerra, S. (2006). Concertation et mobilisation citoyenne, le secrétariat permanent pour la prévention des problèmes industriels (SPPPI) de Toulouse. Une approche sociologique rétrospective. rapport de recherche, CERTOP-LERASS Région Midi-Pyrénées., Toulouse.
- Bensa, A. et Fassin, E. (2002). Les sciences sociales face à l'événement. *Terrain*, 38 :5-20.
- Bethemont, J. (1972). *Le thème de l'eau dans la vallée du Rhône. Essai sur la genèse d'un espace hydraulique*. Thèse de doctorat d'État en Géographie, Université Lyon 2.
- Bonnafous, A. (1997). Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari. *Annales de Géographie*, 106(593) :107-128.
- Bonnaud, L. et Martinais, E. (2008). *Les leçons d'AZF. Chronique d'une loi sur les risques industriels*. La Documentation française. ISBN: 978-2-11-007306-8, 159 pages.
- Bonnefond, A., Chaze, E., et Gaty, S. (2006). Parc de Gerland, Lyon 7ème arrondissement. Mémoire de master professionnel, Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lyon 2.
- Bordes, J. C. (2004). *De l'ONIA à Grande Paroisse, une aventure industrielle et humaine*. Les arts graphiques, Toulouse.
- Bourdieu, P. (1996). *Sur la télévision*. Liber.
- Bourdin, V. et Petitot, S. (2002). Chapitre *Du biopôle de Gerland à la Cité internationale de Lyon. La difficile transcription des ambitions internationales d'une ville*, dans *Grands projets urbains et requalification* (Sénégal, G., Malézieux, J., et Manzagol, C., Éd.), 35-53 pages. Presses de l'université du Québec.
- Brunhes, B. (2001). La plateforme chimique toulousaine, approche économique et sociale. *Sud-Ouest*. Contribution au débat régional sur les risques industriels.
- Canal 31 (2001). Le Conseil général solidaire des Toulousains. *Canal 31*, (numéro hors-série spécial catastrophe AZF).
- Caubel, D. (2009). Chapitre *Les fragmentations infra-communales*, dans *Métropolisation et Ségrégation* (Gaschet, F. et Lacour, C., Éd.). Presses Universitaires de Bordeaux.
- Cauhapé, M. (2005). Comment se construisent les représentations médiatiques de la ville après la catastrophe ? Le cas de l'explosion de l'usine AZF, Toulouse, 21 septembre 2001. Mémoire de master recherche villes et sociétés, Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lyon 2. Dir. : F. Duchêne.
- Cauhapé, M. (2008). La catastrophe d'AZF dans l'histoire des revendications envers le pôle chimique sud de Toulouse (1950-2002). Dans *Journées d'histoire industrielle « Industrie chimique et société »*, Mulhouse-Belfort.
- CCE (2008). Cas n° Comp/M.4994 - Electrabel/Compagnie nationale du Rhône. Règlement (CE) n°1139/2004 sur les concentrations, Commission des Communautés Européennes.



- Champagne, P. (1993). Chapitre *La vision médiatique*, dans *La misère du monde* (Bourdieu, P., Éd.). Le seuil.
- Charle, C. (2007). Chapitre *Histoire des médias et crise des médias. L'ancien et le nouveau*, dans *Pour une analyse critique des médias* (Pinto, E., Éd.), pages 25–38. Éditions du croquant.
- Chaskiel, P. (2005). Chapitre *Syndicalisme industriel et « nouveaux rapports sociaux »*. *La CGT dans la crise civique « AZF »*, dans *Frontière(s)* (Martinez, I. et Pochet, C., Éd.), pages 229–249. Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse.
- Chaskiel, P. (2006). Du syndicalisme à la société civile : le « risque industriel » comme frontière sociale. Dans *Cent ans après la « Charte d'Amiens » : la notion d'indépendance syndicale face à la transformation des pouvoirs*, 15 pages. Amiens, Université Jules Vernes, Amiens. Disponible à l'URL : [http://www.u-picardie.fr/labo/curapp/Colloques/ColloqueSyndicalisme/Comenligne/CHASKIEL\\_COMsession3.pdf](http://www.u-picardie.fr/labo/curapp/Colloques/ColloqueSyndicalisme/Comenligne/CHASKIEL_COMsession3.pdf).
- Chavier, É. (2007). Populations précaires et environnement à risques industriels : préjugés, non dits et enjeux implicites de l'action publique. *Socio-logos*, 2. Disponible à l'URL : <http://socio-logos.revues.org/document387.html>.
- CIEU (2002). L'explosion de l'usine AZF à Toulouse, une catastrophe inscrite dans la ville. *Mappemonde*, 65 :23–28. Centre Interdisciplinaire d'Études Urbaines, Université Toulouse le Mirail, article collectif.
- Coanus, T., Duchêne, F., et Martinais, E. (2000). La ville inquiète. Développement urbain, gestion du danger et vie quotidienne sur trois sites « à risque » de la grande région lyonnaise (fin XIXe – fin XXe s.). Programme de recherche « génie urbain et environnement » dans le cadre du contrat de plan état – région Rhône-Alpes, Laboratoire RIVES – UMR CNRS 5600, ENTPE.
- Cogoluenhe, H. (1980a). Les abattoirs de La Mouche. *Rive Gauche*, 74 :3–6.
- Cogoluenhe, H. (1980b). Les abattoirs de La Mouche – suite. *Rive Gauche*, 75 :10–14.
- Cogoluenhe, H. (1981). Les abattoirs de La Mouche – suite. *Rive Gauche*, 76 :10–12.
- Coppolani, J. (1954). *Toulouse, étude de la géographie urbaine*. Privat.
- Coppolani, J., Jalabert, G., et Lévy, J. (1984). *Toulouse et son agglomération*. La documentation française, Paris.
- Cottet-Dumoulin, L. (2004). *Le renouveau des rapports ville-fleuve, projet postmoderne ou nouveau fonctionnalisme ? Le cas du Rhône et de la Saône dans l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat de géographie, Université Jean Monnet de Saint-Etienne.
- Cours-Salies, P. et Lay, S. L. (2006). *Le bas de l'échelle. La construction sociale des situations subalternes*. Éditions Erès.
- Daubas-Letourneux, V. et Thébaud-Mony, A. (2001). Les angles morts de la connaissance des accidents du travail. *Travail et Emploi*, 88 :25–42.
- DGPR/SRT/BARPI, M. c. d. l. (2009). Incendie dans un dépôt d'hydrocarbures du port Edouard Herriot les 2 et 3 juin 1987, Lyon (Rhône). Ministère de l'écologie et du développement durable, Fiche N° 4998. (Fiche actualisée en 2009).
- Donzelot, J. et Mongin, O. (2004). La ville à trois vitesses : gentrification relégation, périurbanisation. *Esprit*.
- DPPR/SEI/BARPI, M. c. d. l. (2001). Explosion dans une usine d'engrais le 21 septembre 2001. Grande Paroisse, Toulouse [31], fiche N°21329. Ministère de l'écologie et du développement durable.
- Duchêne, F. (1994). Identité territoriale et territoires de la chimie. Feyzin et la représentation du village agricole. Mémoire de DEA Villes et Sociétés, Université Lyon 2. Dir. : T. Coanus.
- Duchêne, F. (2007). Externalisation du travail et sous-traitance des risques dans les établissements classés Seveso. Enquête sur l'isolement des personnels externes dans le couloir lyonnais de la chimie. Programme de recherche « Risque Décision Territoire » 3ème rapport du projet de recherche « Les territoires du risque », Ministère de l'écologie et du développement durable. Dir. : E. Martinais.
- Duchêne, F. (2008). L'élaboration des zonages du risque, ou la négociation d'un système commun de représentation des dangers. *Itinéraires Géographiques*, Territoires d'action. Aménagement, urbanisme, espace :147–179. C. Larrue and P. Mélé.
- Duchêne, F. et Morel-Journel, C. (2004). *De la culture du risque. Paroles riveraines à propos de deux cours d'eau périurbains*. Éditions de l'Aube.
- Duez, A. (2004). La couverture médiatique de l'explosion de l'usine AZF. Mémoire de fin d'études. Dir. : P. champagne, Institut d'Études Politiques, Toulouse.
- Dufieux, P. (2005). Tony Garnier, architecte et urbaniste. Rapport technique, Catalogue de l'exposition du Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Rhône.
- Déaut, J. L. et Loos, F. (2002a). Les leçons de Toulouse : 90 propositions pour réduire, ensemble, les risques industriels. Rapport n°3559 tome 1, Commission d'enquête parlementaire.
- Déaut, J. L. et Loos, F. (2002b). Rapport sur la sûreté des installations industrielles et des centres de recherche et sur la protection des personnes et de l'environnement en cas d'accident industriel majeur.

- Commission d'enquête parlementaire Tome 2, Commission d'enquête parlementaire. Auditions du 29 janvier 2002.
- Essig, P. (2002). Débat national sur les risques industriels. Octobre à décembre 2001. Rapport au Premier Ministre français. Disponible à l'URL : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/024000324/>.
- Etude (2004). 3 ans après AZF [...] Bilan des actions menées par le monde économique en faveur de l'emploi et de la redynamisation du tissu local. Dossier de presse de 22 pages.
- Faberon, J. (1990). Technopoles et développement. *Revue française de science politique*, 40-1 :46-63.
- Farge, A. (1997). *Des lieux pour l'histoire*, volume Collection « Librairie du XXème siècle ». Le Seuil, Paris.
- Farreny, H. et Moretto, C. (2002). *Toulouse, chronique d'un désastre annoncé*. Cépadues, Toulouse.
- Fiterman, C. (2002). Rapport sur l'avenir du pôle chimique du sud-toulousain. Rapport technique, Toulouse. Comité local d'information.
- Fiterman, C. (2003). Prévention et gestion des risques technologiques et industriels. Rapport du Conseil Economique et Social, Conseil Economique et Social.
- Foucaud, O. (1986). Chapitre *La ville nouvelle des aliénistes. L'asile de Braqueville, aujourd'hui centre hospitalier spécialisé Marchant*, dans *Les délices de l'imitation* (Villes, C., Éd.), pages 145-151. Mardaga.
- Giandou, A. (1999). *La CNR (1933-1998)*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Grenelle de l'environnement (2008). Rapport du comité opérationnel sur le fret [du grenelle de l'environnement]. Rapport technique.
- Grusenmeyer, C. (2009). Chapitre *Les accidents liés à la sous-traitance. Exploitation de la base de données Epicéa*, dans *La sous-traitance interne* (Héry, M., Éd.), pages 98-115. EDP Sciences et INRS.
- Guigou, J. L. (2000). *Repenser le territoire, un dictionnaire critique*. Éditions de l'Aube.
- Hardy, S. (2003). Processus de fragmentation urbaine et risques dits « naturels » dans la ville de Managua (Nicaragua). Thèse de doctorat de géographie, EHESS. Dir. : A. Musset.
- InVS (2006). Conséquences sanitaires de l'explosion survenue à l'usine AZF, le 21 septembre 2001. Rapport final sur les conséquences sanitaires dans la population toulousaine, Institut national de Veille Sanitaire.
- Jalabert, G. et Jaillet, M. C. (1993). volume Plan urbain, Datar, Chapitre *L'agglomération toulousaine : une urbanisation multipolarisée de l'espace urbain ?*, dans *Métropoles en déséquilibre* (Datar, Éd.), 257-281 pages. Éditions Economica, Paris.
- Jodelet, D. (1989). *Les représentations sociales*. P.U.F.
- Juliard-Macian, C. (2006). Chapitre *Le tremblement de terre d'Assise, ou l'écriture d'un drame parfait*, dans *Villes et risques. Regards croisés sur quelques cités « en danger »* (Coanus, T. et Pérouse, J., Éd.), pages 33-55. Economica Anthropos.
- Kanzari, R. et Thoemmes, J. (2008). Chapitre *Le travail des sapeurs-pompiers dans la crise – le cas de l'explosion AZF*, dans *La catastrophe d'AZF : l'apport des Sciences Humaines et Sociales* (de Terssac, G. et Gaillard, I., Éd.), pages 61-75. Lavoisier.
- Kleinclausz, A. (1925). *Lyon des origines à nos jours, la formation de la cité*, volume III : les quartiers neufs. Pierre Masson.
- Laferrère, M. (1962). Le projet de liaison fluviale Rhin-Rhône et la géographie industrielle de la région lyonnaise. *Revue de géographie de Lyon*, 37-2 :113-129.
- Lang, T., Aulagnier, M., Schwoebel, V., et Verger, P. (2008). Chapitre *Enjeux de santé publique et rôle de l'épidémiologie après une catastrophe*, dans *La catastrophe d'AZF : l'apport des Sciences Humaines et Sociales* (de Terssac, G. et Gaillard, I., Éd.), 165-181 pages. Éditions Lavoisier, Paris.
- Langumier, J. (2008). *Survivre à l'inondation. Pour une ethnologie de la catastrophe*. ENS éditions.
- Lefèvre, J. (2009). Chapitre *Sous-traitance : le point de vue d'un contrôleur de la CRAM*, dans *La sous-traitance interne* (Héry, M., Éd.), pages 191-205. EDP Sciences et INRS.
- Lemire, V. et Samson, S. (2003). *Baraques. L'album photographique du dispensaire La Mouche Gerland (1929-1936)*. ENS éditions et Éditions le temps qu'il fait.
- Lepick, O. (1998). *La grande guerre chimique, 1914-1918*. Presses Universitaire de France, Paris.
- Lienhard, C. (2008). Chapitre *AZF : la catastrophe saisie par le droit*, dans *La catastrophe d'AZF : l'apport des Sciences Humaines et Sociales*, 97-109 pages. Éditions Lavoisier, Paris.
- Lordon, F. (2000). *Fonds de pension, piège à cons ? Mirage de la démocratie actionnariale*. Raisons d'agir.
- Martinais, E. (1996). Gestion du risque industriel et conflits territoriaux, le cas de Saint-Fons. *Revue de Géographie de Lyon*, 71-1 :31-44.
- Martinais, E. (2001). *Les sociétés locales à l'épreuve du risque urbain. Un siècle de gestion du danger dans deux contextes de l'agglomération lyonnaise (fin XIXe – fin XXe siècle)*. Thèse de géographie, Université Jean Monnet Saint-Étienne. Dir. : A. Vant.
- Martinais, E. (2005). Chapitre *La catastrophe comme construction du champ médiatique. L'éboulement de*

- Fourvière (1930) à travers la presse écrite, dans *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité* (Favier, R. et Granet-Abisset, A., Éd.), 93-114 pages. CNRS, MSH-Alpes.
- Massard-Guilbaud, G. (1999). La régulation des nuisances industrielles urbaines (1800-1940). *Revue d'histoire, Vingtième siècle*, 64 :53-65.
- Mièvre, A. (2000). Risque industriel, territoire et information. Le cas de l'usine Givaudan-Roure, quartier des États-Unis, Lyon 8e. Mémoire de DEA villes et sociétés, Institut d'Urbanisme de Lyon. Université Lyon 2. Dir. : F. Duchêne.
- MNASM (2003). Les commentaires de la Commission médicale d'établissement CH Marchant. *Pluriels*, 36-37. La lettre de la Mission Nationale d'Appui en Santé Mentale.
- Ménétrieux, C. (2009). La reconstruction de la nature sur des fiches industrielles. Le cas du Parc de Gerland à Lyon (7e). Mémoire de TFE pour l'obtention du diplôme d'ITPE, ENTPE. Dir. : F. Duchêne.
- Noiriel, G. (2005). *État, nation et immigration*. Gallimard, Folio histoire, Paris.
- Nora, P. (1974). volume 1, Chapitre *Le retour de l'événement*, dans *Faire de l'histoire* (Goff, J. L. et Nora, P., Éd.), 285-307 pages. Folio.
- Notre région (2001). Toulouse sinistrée. La région solidaire de sa métropole. *Notre région, revue Midi-Pyrénées*, (8) :8. Automne 2001.
- Ouziel, R. et Grollier-Baron, R. (1994). Incendie du Port Edouard Herriot. Rapport d'expertise, Tribunal de grande instance de Lyon. Archives du SDIS du Rhône.
- Parvy, D. (2003). Évolution de la perception du risque industriel aux abords du pôle chimique sud toulousain de sa création à nos jours. Mémoire d'histoire contemporaine (dir. : M.C. Vitoux) et de géographie (dir. : B. Martin), Université de Haute-Alsace. Faculté de Lettres et Sciences Humaines.
- Peretti-Watel, P. (2001). *La société du risque*. La découverte, Paris. ISBN: 978-2707133571, 128 pages.
- Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- Quin, C. (1991). Perspectives et propositions pour les ouvrages portuaires de Lyon et les aménagements du Rhône en amont de la ville. Rapport technique, Conseil général des ponts et chaussées.
- Rey, H. (2006). Chapitre *Des classes populaires (presque) invisibles*, dans *La France invisible* (Beaud, S., Confavreux, J., et Lindgaard, J., Éd.), pages 547-559. La Découverte.
- Rissoan, J. (1995). Chronique rhodanienne : le canal Rhin-Rhône, débat sur un projet. *Revue de géographie de Lyon*, 70-1 :77-79.
- Ruffin, F. (2003). *Les petits soldats du journalisme*. Éditions des Arènes.
- SDIS (1987a). Analyse des gênes rencontrées par les sapeurs-pompiers, occasionnées par les travaux sur le site et le développement initial du sinistre au cours de l'incendie du port Edouard Herriot le 2 juin 1987. Archives du SDIS du Rhône, document non daté, Direction incendie et secours, Le Grand Lyon.
- SDIS (1987b). Dossier Feu du port Edouard Herriot – exposé, situation de l'établissement shell lors de l'intervention. Archives du SDIS du Rhône. Archives personnelles du Colonel E.
- Sibertin-Blanc, M. (2004). Diffusion de musiques amplifiées et recompositions urbaines, l'agglomération toulousaine après l'explosion de l'usine AZF. *Espaces et sociétés*, 3 :205-223.
- SPPPI (2002). Programme de travail Pôle chimique sud de Toulouse, septembre 2001. Compte-rendu de la synthèse, Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles.
- Suraud, M. (2007). *La catastrophe d'AZF. De la concertation à la contestation*. Coll. Réponses Environnement. La Documentation Française. ISBN: 978-2-11-006701-2, 249 pages.
- Sénécal, G. et Saint-Laurent, D. (2000). Chapitre *La géographie face au défi de la requalification des espaces et contraintes environnementales*, dans *Les espaces dégradés, contraintes et conquêtes* (Sénécal, G. et Saint-Laurent, D., Éd.), 5-21 pages. Presses de l'université du Québec.
- Taillefer, A. (1957). Office National Industriel de l'Azote. *Revue Géographie des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 28 :5-34.
- Technip (2003). Étude des perspectives d'évolution du site du port Edouard Herriot dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Étude commanditée par la Communauté urbaine de Lyon, l'Etat (SGAR/DRE/DDE/DRIRE), la Région, VNF et la CNR, Technic TPS - Jonction - Stratégie et territoires - Kern architecture. Synthèse du diagnostic du site du port Edouard Herriot.
- Technip (2004). Étude des perspectives d'évolution du site du port Edouard Herriot dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Étude commanditée par la Communauté urbaine de Lyon, l'Etat (SGAR/DRE/DDE/DRIRE), la Région, VNF et la CNR, Technic TPS - Jonction - Stratégie et territoires - Kern architecture. Note de cadrage par filière.
- Toulouse Infos (2002). Toulouse, un an après.... *Toulouse Infos de la Mairie de Toulouse*. document à télécharger.
- Vant, A. (1981). *Imagerie et urbanisation. Recherches sur l'exemple stéphanois*. Éditions du Centre d'études foréziennes.

- Veltz, P. (2000). *Le nouveau monde industriel*. Collection : Le débat. Gallimard.
- Zeghiche, A. et Hérin, R. (2005). *Dynamiques des territoires et des sociétés*. Presses Universitaire de Caen.
- État Point Com (2002). AZF : le bilan, un an après. *État Point Com*, (Numéro spécial – Septembre 2002). Bilan réalisé par la préfecture de la Haute-Garonne.



## Reproduction de ce document

Ce document est diffusé selon les termes de la licence [BY-NC-ND du Creative Commons](#). Vous êtes libres de reproduire, distribuer et communiquer cette création au public selon les conditions suivantes :

- ▷ **Paternité.** Vous devez citer le nom de l'auteur original de la manière indiquée par l'auteur de l'œuvre ou le titulaire des droits qui vous confère cette autorisation (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'ils vous soutiennent ou approuvent votre utilisation de l'œuvre).
- ▷ **Pas d'utilisation commerciale.** Vous n'avez pas le droit d'utiliser cette création à des fins commerciales.
- ▷ **Pas de modification.** Vous n'avez pas le droit de modifier, de transformer ou d'adapter cette création.



Vous pouvez télécharger ce document, ainsi que d'autres dans la collection des *Cahiers de la Sécurité Industrielle*, aux formats PDF, EPUB (pour liseuses électroniques et tablettes numériques) et MOBI (pour liseuses Kindle), depuis le site web de la FonCSI. Des exemplaires papier peuvent être commandés auprès d'un service d'impression à la demande.



**Fondation pour une Culture de Sécurité Industrielle**

Fondation de recherche reconnue d'utilité publique

<http://www.FonCSI.org/>

6 allée Émile Monso – BP 34038  
31029 Toulouse cedex 4  
France

Téléphone : +33 534 32 32 00  
Twitter : @LaFonCSI  
Courriel : [contact@FonCSI.org](mailto:contact@FonCSI.org)







6 allée Émile Monso  
ZAC du Palays — BP 34038  
31029 Toulouse cedex 4

[www.foncsi.org](http://www.foncsi.org)