

Démocratie et développement des territoires CONTRE LES RISQUES D'APARTHEID ÉCOLOGIQUE

*par Yves Blein**

Au pourtour des entreprises porteuses de risques industriels, comme le sont par excellence la raffinerie de Feyzin et le « couloir de la chimie » de Lyon-Sud, le durcissement des contraintes administratives à objectif de sécurité est un processus constant. Il se traduit par exemple, dans les zones dites « périmètres de vigilance », par la quasi-interdiction de tout aménagement d'« équipements recevant du public » (1) ; voudrait-on doter le quartier proche de la raffinerie de Feyzin d'une petite supérette, sa construction ne serait pas autorisée. Ces mesures interdisent toute une série d'initiatives dans ces secteurs d'habitat ; et dans la période qui suit la catastrophe industrielle de Toulouse, on peut redouter en France leur renforcement. Ce serait, on l'oublie le plus souvent, rendre encore plus difficile la vie des populations qui habitent dans l'environnement de ces entreprises, alors qu'une dégradation sociale des quartiers concernés est d'ores et déjà due à leur situation à l'intérieur du périmètre de vigilance ; en effet, les contraintes légales y aboutissent à une détérioration du cadre de vie, celui-ci entraînant un appauvrissement général : baisse des loyers et du prix des propriétés, concentration de résidents à bas revenus, tout ceci tendant à recréer, y compris spatialement, des ghettos.

Mis à part... pour leur bien

Contrairement à ce que l'on peut penser de l'extérieur, ce n'est que très peu l'existence du risque industriel lui-même qui conduit les habitants à quitter les quartiers concernés, ou à éviter de s'y installer. De même quant aux nuisances tenant aux industries : à Feyzin, et ceci est à la fois particulier et non exceptionnel, la nuisance quotidienne principale est liée à l'autoroute (2) et non à la raffinerie. Et si l'on peut mesurer les progrès qui sont faits par la raffinerie quant à ses rejets polluants, ses odeurs, etc. comme en matière de sécurité, l'autoroute et ses 80 000 véhicules par jour en période de pointe représentent une nuisance qui n'évolue pas. C'est donc du fait d'une situation économique et sociale globale, liée indirectement à leur environnement industriel, que la qualité de vie de ces quartiers est en reflux.

Face à cela, les élus locaux ont une marge de manœuvre et d'initiative restreinte. Une concertation nationale existe entre les localités concernées, avec l'Association qui les regroupe, dont la ville de Feyzin est l'une des fondatrices (3). Cette instance permet en particulier d'instaurer un dialogue avec les industriels de

** Maire de Feyzin, vice-président de l'Association française des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs.*

(1) Par des contingentements drastiques du nombre de personnes en transit ou stationnement dans ces espaces.

(2) Autoroute A7 Lyon-Marseille/Espagne.

(3) Association française des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs.



la chimie, des transports, etc., pour évaluer les progrès de la sécurité industrielle consécutifs aux accidents (4). L'Association intervient également par des études indépendantes, par exemple à propos de l'incidence précise des accidents sur les riverains ; ceci permettra d'affiner les plans de secours, qui restent très généraux la plupart du temps.

Quant au devenir quotidien des quartiers riverains, la demande des municipalités concernées est, en analogie avec la « politique de la ville », la reconnaissance publique de la double fracture qui atteint les habitants de ces sites : victimes de leur environnement agressif, ils vivent une déliquescence de leur tissu social et un appauvrissement global. De plus, alors que leurs conditions d'existence et leurs revenus sont en général inférieurs à la moyenne, leur localisation à proximité du risque leur interdit de bénéficier d'initiatives et d'investissements publics forts. En creux, la situation de ces quartiers fait ressortir l'interaction entre les paramètres environnementaux, sociaux, économiques qui caractérisent un développement durable. Une pratique de discrimination positive se justifie donc pour ces territoires urbains ; la réglementation doit favoriser la sécurité, mais aussi faciliter l'intervention publique sur leur cadre de vie, pour l'embellissement, etc., ce qu'elle interdit pour l'instant.

Cette perspective serait-elle irréaliste, rien de solide ne pouvant être effectué avec les habitants de ces quartiers tant que les risques industriels demeurent ? Si tel est le cas, c'est l'ensemble de la ville de Lyon qui devrait être vidée de ses habitants ; en effet, lorsqu'une cuve de produit toxique gazeux explose, ce sont 200 000 à 300 000 personnes qui sont en danger. Il est donc injustifié de sur-pénaliser dans leur vie quotidienne ceux qui résident à proximité immédiate d'une installation industrielle, alors que leurs « voisins d'agglomération », qui seraient en fait tout autant concernés par les risques d'accidents majeurs, ne le sont en rien. Pour ces quartiers, la solidarité incite plutôt à compenser le désagrément d'avoir été placé par l'histoire « tout près des bombes », à travers une démarche de « bonification » des interventions publiques. Cette logique est vraiment à l'inverse de la spirale de déshérence qui a cours actuellement, et que la réglementation vient renforcer.

Volontarisme municipal

En l'absence de cette politique, la marge de manœuvre des élus locaux demeure centrée, ce qui n'est pas négligeable, sur le suivi des risques, la prévention des accidents. L'autorité locale, paradoxalement, a moins de prise sur ce qui est vécu le plus quotidiennement dans des fractions importantes du territoire dont

(4) Des échanges existent également entre villes au niveau européen sur les conclusions à tirer des accidents.

elle est chargée. À Feyzin, 2 500 habitants sont concernés, sans que l'on puisse installer dans leur quartier le moindre équipement d'envergure, pour les jeunes par exemple.

Cette orientation vers une discrimination positive est d'autant plus fondée que les activités industrielles correspondent, ce qui n'est pas toujours le cas, à une consommation locale : en grande majorité, la production de la raffinerie de Feyzin est écoulée dans l'agglomération lyonnaise, pour les particuliers et les entreprises. Dans cette situation-là, la logique de l'usine « hors la ville » conduirait à mettre sur les routes plusieurs centaines de camions-citernes chaque jour pour alimenter Lyon en carburants. Ce « risque évité » a une valeur.

Yves Blein



MIGRATIONS SOCIÉTÉ

*La revue bimestrielle d'analyse et de débat
sur les migrations en France et en Europe*

novembre/décembre 2001 - Vol. 13 - n°78 160 p.

DOSSIER :

Femmes italiennes en France
**L'émigration féminine entre passé,
présent et futur**

Donne Italiana in Francia
**L'emigrazione femminile tra passato,
presente e futuro**

ABONNEMENTS - DIFFUSION :

CIEMI : 46, rue de Montreuil - 75011 Paris

Tél. : 01 43 72 01 40 ou 01 43 72 49 34

Fax : 01 43 72 06 42

E-mail : ciemiparis@aol.com

Siteweb : <http://members.aol.com/ciemiparis/>

France : 250 FF (38,11 €)

Étranger : 300 FF (45,73 €)

Soutien : 400 FF (60,98 €)

Le numéro : 60 FF (9,15 €)