

« LE PRINCIPE DE PRÉCAUTION N'A PAS ÉTÉ ASSEZ , MOMENT DE L'ACCIDENT DE LUBRIZOL » – ENTRETIE COQUEREL

Par **Marion Beauvalet** - 17 mars 2020



*Le député de la France Insoumise Eric Coquerel fait partie des vice-présidents de la mission
l'incendie du site de Lubrizol à Rouen. Après plusieurs mois d'auditions, il nous a expliqué
revenant notamment sur les enjeux environnementaux et sociaux autour de l'industrie franç
mettre au jour. Entretien réalisé par Marion Beauvalet, retranscrit par Jeanne du Roure.*

Le Vent Se Lève – Comment êtes-vous devenu membre de la mission d'information créée a

Eric Coquerel – Je suis rapporteur pour la commission finance de la mission qui recouvre la moitié du d (dont la prévention des risques). Je connaissais donc assez bien le sujet. De plus, il se trouve que j'ai été à u à Rouen. Je me suis intéressé au sujet, à la fois pour des raisons de fond – sur ce que ça révélait – mais aussi mission qui est mienne à l'Assemblée nationale. Ça avait été plus facile de poser des questions, de savoir qu en général de gens que j'avais déjà interrogés dans le cadre de cette mission.

LVSL – Pouvez-vous revenir sur ce qui s'est passé pendant les travaux ? Les conclusions qui si elles auront des suites effectives sur la gestion des sites sensibles ?

E.C – Les auditions sont terminées, le rendu des travaux a eu lieu. Il faut savoir que, en réalité parlementa a une commission d'enquête au Sénat qui a statutairement une fonction plus importante. Par exemple, les commission d'enquête sont tenus de dire la vérité sous peine de poursuites judiciaires. On se rappelle de la eu lieu au Sénat sur l'affaire Benalla. Des gens de l'Elysée avaient témoigné et s'étaient retrouvés devant les avaient menti. Donc le Sénat a cette chance.

À l'Assemblée, on n'a pas réussi à obtenir une commission d'enquête parce que la majorité En Marche l'a r contenté d'une mission d'information. Sa nature ne change pas beaucoup si ce n'est ce petit détail : si on r d'information, ça n'a pas de conséquences juridiques.

Nous avons au demeurant auditionné beaucoup d'acteurs. Cela n'a pas permis de distinguer les origines di qui parviendra à trouver d'où ça vient. Lubrizol vient d'ailleurs d'être mis en examen. Par contre nous avor manque de moyens et de réglementation qui, pendant des années, ont précédé l'accident. Ces derniers ont, ses conséquences et surtout mis en lumière le dysfonctionnement évident de gestion du risque une fois l'in

« Il était compliqué au moment où la décision a été prise de r population, le matin après l'incendie, de savoir quelle était la r pollution. »

LVSL – Concernant la terminologie, quels sont les termes que vous employez pour décrire l crise ?

E.C – C'est au moins un accident. Ça n'a pas le caractère de catastrophe comme à l'AZF de Toulouse, par terme, les avis divergent sur les effets de la pollution due à Lubrizol, mais on est plus dans une nature d'acc néanmoins pu être catastrophique.

Je parlais tout à l'heure de dysfonctionnements dans l'alerte. Il était compliqué au moment où la décision a population, le matin après l'incendie, de savoir quelle était la nature même de la pollution.

Ce qu'on savait le lendemain, c'est que respirer les effets de cette pollution n'entraînait pas de mort imméd

des conséquences à moyen et long termes. Pourtant, le préfet a décidé de ne pas procéder à un confinement panique soient supérieurs aux conséquences. C'est prendre une lourde responsabilité et c'est toujours imaginer les mauvaises décisions, que la passion l'emporte sur la raison, que les gens vont partir sur les routes...

Il s'agit d'une vision un peu étrange de la population qui est au contraire bien informée, y compris au niveau local. Pour les conducteurs de bus par exemple, qui ont continué à rouler dans toute la pollution des jours précédents, l'avenir qu'ils n'en subissent pas les conséquences. Rien que là, le dysfonctionnement est évident.

LVSL – Quel regard portez-vous sur la manière dont la crise a été traitée par les différents acteurs et les médias ?

E.C – Je trouve que la crise a été traitée par l'Etat de manière insatisfaisante. Tous les gens qu'on a auditionnés, y compris les maires, trouvaient qu'il n'y avait pas assez d'informations, ou qu'elles étaient étonnantes lorsqu'elles existaient. Quand par exemple, le préfet explique quasiment le matin même qu'il n'y a pas de risques de toxicité majeurs, alors même que la ministre Agnès Buzyn parle quelques jours plus tard de la suie et de ses conséquences toxiques. La contradiction n'est pas faite pour rassurer les gens.

« Le principe de précaution n'a pas été assez appliqué au moment de l'accident de Lubrizol. »

Quand le préfet de Seine-Maritime a des propos pour le moins rassurants, alors que le préfet de l'Oise, sur des mesures plus drastiques et inquiétantes, tout cela ne fait pas très sérieux. Il y a beaucoup à redire dans la gestion de l'Etat et ses représentants des réactions possibles de la population.

Je pense que les gens ont assez de connaissances pour être informés de manière objective, y compris en termes de précaution n'a pas été assez appliqué au moment de l'accident de Lubrizol.

LVSL – Rouen n'est pas la seule ville qui possède un certain nombre de sites classés Seveso. Il y a beaucoup de sites pourvoyeurs de beaucoup d'emplois – c'est le cas à Rouen – mais de l'autre, comment peut-on concilier la nécessité de tendre vers une industrie plus respectueuse de l'environnement ?

E.C – Je crois qu'il faut de l'industrie en France et qu'il y a inévitablement une partie de l'industrie qui est liée à une industrie à risque toujours plus loin, quitte à exporter ailleurs des règles absolument drastiques.

« Il n'y a jamais assez de règles, de lois. »

Quelles sont ces règles drastiques ? C'est déjà estimer que rien n'est supérieur à la question de la prévision et des profits : c'est toujours le problème de ce genre d'industrie.

Est-ce qu'il est raisonnable que des industries classées Seveso soient en réalité gérées par des entreprises dont les actionnaires prime très certainement sur tout le reste ? Je pense par exemple à l'entreprise américaine qui gère ces sites qu'à aucun moment les règles ne soient assouplies. Il n'y a jamais assez de règles, de lois.

Ensuite, il y a la question de proximité avec les centres urbains. Cela touche aussi la question d'aménagement. On s'aperçoit qu'il y a une trentaine d'années, ces sites n'étaient pas en plein centre urbain de Rouen. C'est par là que de plus en plus, et que progressivement, ces lieux-là sont ré-englobés dans des centres urbains.

Dans ma mission parlementaire, il y a un des opérateurs, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'aménagement), qui est un organisme travaillant beaucoup sur la question de l'aménagement du territoire.

Le Cerema dispose, par exemple, d'un bureau travaillant sur l'aménagement urbain autour des sites à risque. Ce bureau se trouve à Rouen. Au niveau national, son personnel est passé de sept à un par l'effet des réductions budgétaires. Disons-le tout net, la survivance de sites à risque n'est pas compatible avec les restrictions budgétaires qu'on a imposées, de la gestion de ce type d'aménagement urbain.

Il est très certainement nécessaire dans une période de transition écologique d'avoir des sites à risque, on ne peut pas les fermer, on est appelé à les aménager, les contrôler, les surveiller, à intervenir... Or c'est exactement ce qui se passe de manière éclairante.

LVSL – Est-ce que vous pensez que tout a été mis en oeuvre par le passé, notamment après un genre de catastrophe se produise ? Quels sont les moyens qui manquent aujourd'hui ?

E.C – Il faut savoir qu'en 15 ans, la prévision des risques dans le pays, les inspections des sites ont été diminuées. Le nombre de sites n'a cessé d'augmenter, il y a un vieillissement de l'appareil industriel en France. L'accroissement du nombre de sites a des répercussions sur ce type de sites qui peuvent être sujets à des inondations plus fréquentes ou à de plus gros risques.



Or le contexte nécessite toujours plus de prévention des risques. On estime qu'en réalité, cette nécessité va
Cependant, il y a diminution par deux du nombre d'inspections, ainsi qu'une suppression des postes d'insp
au niveau du Ministère de l'Écologie. Un inspecteur aujourd'hui contrôle 420 sites en moyenne. Selon la I
risques, que j'ai pour ma part auditionné, pour être capable de faire le minimum, il faudrait recruter 200 ir

Tout n'est pas fait aujourd'hui dans le pays malgré des progrès. Après AZF, avaient été créés des plans de pr
les sites et leur environnement. Mais on ne peut pas faire ça avec moins de gens. Cela a comme conséquenc
d'avoir au moins une visite par an. Mais les autres sites vont voir leur nombre de visites dégradé, y compris
auront plus du tout.

Dans l'affaire Lubrizol, ça a une importance accrue. Très vraisemblablement, un des risques est survenu d'u
notamment Normandie Logistique. Plusieurs rapports l'ont montré : dans ces sites-là, la question du noml
formation des salariés est en dessous de tout. Donc on a extraordinairement dégradé la prévision des risque
des raisons budgétaires.

Il faut savoir que les syndicats du Ministère de l'Écologie pensent qu'il y a un risque de disparition du Min
ne cessent d'augmenter. Le ministère de l'Écologie est toujours le parent pauvre dans les arbitrages finaux e

budgets. On voit bien les conséquences que cela peut avoir sur la prévention des risques par exemple.

Mais cela est également vrai des opérateurs. Si on regarde par exemple Ineris, qui est l'opérateur qui intervient sur les risques – pas seulement industriels mais aussi naturels qui vont amplifier – on s'aperçoit chaque année que des personnes disparaissent.

Cela n'est pas lié au fait qu'il y aurait moins de besoins mais tient à des raisons de diminution du nombre de personnes travaillant chez les opérateurs. Or, Ineris sont les premiers qui sont intervenus sur l'affaire Lubrizol. C'est en effet ceux qui ont vu tout de suite le degré de dangerosité des produits polluants. Et pourtant, Ineris, qui est un outil extraordinaire, n'a pas eu le temps de le faire.

« À force de désarmer et d'affaiblir la prévention des risques, les équipes d'intervention et l'État, il y a un moment où la gestion des risques devient vraiment dangereuse alors qu'il serait possible de la résoudre autrement. »

Un autre exemple : lorsqu'il y a eu la pollution de Lubrizol, le plan dit Polmar, c'est-à-dire pollution maritime, une décision a été prise de réduire encore les effectifs et les matériaux liés à ce plan et de faire en sorte que le barreau soit supprimé pour ne plus garder que celui de Brest. Bien heureusement, ils n'ont pas eu le temps de le faire et par la Seine qui est arrivé à temps pour essayer de limiter autant que possible la pollution maritime.

À force de désarmer et d'affaiblir la prévention des risques, les équipes d'intervention et l'État, il y a un moment où la gestion des risques devient vraiment dangereuse alors qu'il serait possible de la résoudre autrement.

AIDEZ-NOUS À GRANDIR

Le Vent Se Lève n'existe que grâce au soutien de sa communauté de lecteurs. Si vous aimez notre travail, faites un don à l'association, votre soutien est précieux.

FAIRE UN DON

Marion Beauvalet