

Stany Cambot [Échelle inconnue]

paru dans lundimatin#241, le 4 mai 2020

Jeudi 26 septembre 2019. À Rouen, l'usine Lubrizol, qui fabrique des additifs pour les huiles moteur, part en fumée. Plus de 9 000 tonnes de produits chimiques vont brûler dans cet incendie. Les fumées se répandent sur la ville, provoquant malaises et vomissements chez les résidents, et atteignent les campagnes environnantes, obligeant l'État à interdire la commercialisation des denrées agricoles produites dans 216 communes. « *Au-delà de l'événement, nous dit Stany Cambot, le nuage noir de Lubrizol est aussi un axe de compréhension de notre territoire, une lame qui nous coupe et sépare le "nous" producteur et consommateur, de l'autre, inquiet et vertueux.* » [1]

Échelle inconnue, Rouen.

Voilà vingt ans que nous sillonnons les berges d'un fleuve rencontrant et travaillant avec ses damnés. Mon dernier film, **Blouma**, s'ouvrait sur une série de plans de nuit nous balançant (tour à tour, et en fondu enchaîné), de la zone industrielle de Lubrizol, ses raffineries fumantes sur la rive sud de Rouen, aux bars branchés de la rive nord où un demi-Manouche vend des roses. En voix *off*, un vieux Manouche donne un cours de langue. C'est cette histoire contenue tout entière dans ces quelques plans qui, avec Lubrizol, explose et devient lisible.



Il y avait quelque chose dans l'air. Quelque chose de la panique évidemment, de sale sûrement mais aussi quelque chose d'autre que je ne parvenais pas à nommer: l'odeur de l'enfance. C'est aussi cela qui, avec les 9 050 tonnes de produits chimiques qui se consumaient, nous revenait aux narines : les mémoires et répétitions d'histoires individuelles et collectives de ceux qui ont

poussé ici, entre les usines. Quelque chose de notre « terroir » enfoui à grands frais sous les storytellings, néologismes et novlangues de la fabrique contemporaine de la ville et sa communication. Lubrizol brûle et c'est le retour du refoulé industriel ; l'industrie elle-même mais aussi la désindustrialisation, le chômage et la réindustrialisation larvée et ré-estampillée « durable ». Lubrizol brûle, alors la publicité de la ville vertueuse, métropole techno-éco-conviviale s'effondre. Mais pas assez encore.

Et il faudrait faire souffler le vent dans l'autre sens pour que le nuage de Lubrizol révèle réellement les structures profondes de notre ville mais aussi des nouveaux projets urbains et territoriaux du Grand Paris à l'Axe Seine. Car au-delà de l'événement, du risque sanitaire, de l'effroi, le nuage noir de Lubrizol est aussi un axe de compréhension de notre territoire, une lame qui nous coupe et sépare le « Nous » producteur et consommateur, de l'autre, inquiet et vertueux. C'est aussi et surtout un écheveau de fils emmêlés qu'il convient de tirer afin de détricoter la Seine jusqu'au Grand Paris et le projet de société binaire qu'il incarne.

L'ODEUR DE L'ENFANCE

Années 1970, ce n'était pas à Rouen mais à 15km de là, à Port-Saint-Ouen, coincé entre la falaise et la Seine. Tous les matins, on ouvrait le battant haut de la porte de la seule pièce commune, la cuisine qui donnait sur la rue et ses caniveaux mousseux de javel. On « aéraït », l'odeur du café mélangée à celle du fuel émanant du poêle sur lequel il semblait mis à chauffer pour l'éternité, se dissipait et faisait place à celle du dehors, tous les matins changeante. Alors, comme pour jouer, on disait le nom de l'usine qui pendant la nuit avait dégazé. Comme tout le monde ici, on les reconnaissait toutes à leur odeur. Nombre de ces usines ont fermé. D'autres dégazent sans doute encore, plus discrètement. Mais c'est bien une de ces odeurs qui nous est revenue en 2013 puis jeudi 26 septembre avec l'incendie de Lubrizol ; et avec elle notre passé et notre présent industriels cachés comme honteux. Avec elle, aussi la conscience d'une industrie qui structure l'espace, l'air, les rapports sociaux et pour les plus pauvres, agents ou recalés du travail industriel, les organismes mêmes.

Pour qui ne connaît pas l'agglomération de Rouen, il est sans doute utile de préciser que comme de nombreuses villes industrielles celle-ci est scindée en deux. Très schématiquement, l'industrie, ses ouvriers et ses chômeurs sur la rive sud du fleuve ; ses cadres, ses riches sur l'autre. Les hasards météorologiques ont, cette nuit de l'incendie, poussé les fumées toxiques là où elles n'auraient pas dû aller : sur la rive nord. Le scandale eût sans doute mis un peu plus de temps à éclater, la peur et l'émoi plus de temps à être entendus si le vent avait soufflé du nord et la peste envahi les communes industrielles de la rive sud.

Lors de notre travail **De quelle couleur est la Seine**, des ouvriers des usines pétrochimiques interviewés nous racontaient les poussières jaunes qui, certains matins, couvraient toits, pelouses et véhicules, retombées des cheminées d'usines. Les rejets de phosphogypse en aval de la ville. Les patrons, dépêchés d'on ne sait où, debout sur une barge en avalant de pleines poignées pendant les

conférences de presse pour prouver l'innocuité du produit. Mais voilà, cette nuit-là et les jours qui ont suivi, le vent a soufflé sur la rive nord. On relevait à Bois-Guillaume, commune chic de l'agglomération, des taux élevés de polluants et des suies noires sur les boîtes aux lettres des pavillons et villas. Et toute la stratégie urbaine de l'oubli se trouvait mise en échec.

Même si la partition «industriélo-sociale» de la ville s'affirme plus fermement à l'occasion des reconstructions de l'après-guerre établissant cette coupe nord-sud, elle s'inscrit dans une histoire industrielle ancienne. La première révolution industrielle avait déjà transformé ce qui est aujourd'hui le centre historique de la ville en manufacture géante et essentiellement textile. Victor Hugo s'en effrayait, considérant la ville comme une des plus affreuses de France. La bourgeoisie industrielle, commerciale et portuaire eut tôt fait de s'éloigner du marasme en colonisant les côtes de la ville pour échapper à la peste. Le mouvement ne fit que s'affirmer après-guerre. Puis, Trente Glorieuses, premier choc pétrolier et l'on observe les signes de l'économie réelle (port, cheminées et usines) s'éloigner de la ville, pas de beaucoup certes, l'emplacement de Lubrizol en est la preuve.

L'autre stratégie consistait à masquer derrière des haies de peupliers le spectacle honteux d'une industrie polluante et qui licencie ou encore à orchestrer des contournements de voiries pour maintenir le regard à l'abri. Rouen (rive droite ou nord) devient alors non pas officiellement mais visiblement touristique, historique, tertiaire. On ira, dans ce centre-ville qui se ripoline, jusqu'à couvrir une rivière, le Robec, pour la remplacer par une fausse en circuit fermé qui, elle, ne risquera pas de changer de couleur au gré des rejets de ce qui restait de l'industrie textile de la vallée toute proche. Outre le potentiel danger industriel, c'est aussi le phénomène de désindustrialisation qui se trouve oblitéré par ces méthodes même si les plus fragilisés par l'industrie elle-même et sa disparition ensuite resteront aux premières loges de ses nuisances. Parmi elles évidemment, les premières victimes collatérales de la révolution du transport de biens manufacturés au XIX^e siècle, les Voyageurs, Manouches, Sinté, Yéniches.

Péto-alchimie du tourisme de proximité, circuit court.



La zone d'habitation la plus directement touchée par l'incendie et ses polluants fut sans doute « l'aire d'accueil Gens du Voyage » située à deux pas de l'usine. Gérée par la métropole, les habitants y paient leur emplacement et les charges. Cependant, bien que située en pleine zone Seveso, celle-ci ne dispose pas d'espace de confinement. Lors de l'événement, les forces de l'ordre leur signifieront qu'aucune évacuation n'est prévue car l'aire d'accueil, pourtant officielle et pour laquelle les habitants paient un dû aux autorités, n'est pas en « zone habitable ».

Et lorsque les habitants demanderont s'il leur est possible de quitter la zone, ces mêmes forces de l'ordre leur interdiront de le faire avec leurs caravanes. Les caravanes resteront, les habitants aussi, désormais oubliés des autorités. Ce cas de figure est loin d'être rare. Nombreux sont les Voyageurs et associations qui dénoncent à travers la France la localisation dangereuse de ces « aires d'accueil » : terrains inondables, pollués, à forte nuisance électromagnétique, etc. Car c'est le plus souvent dans les interstices industriels et infrastructurels (comme les nœuds de réseaux électriques à haute tension) à valeur foncière nulle que les autorités autorisent ou tolèrent la présence tzigane. Autrefois principaux diffuseurs des produits manufacturés sur les foires et marchés, les Tziganes furent supplantés par le transport ferroviaire à la fin du xix^e siècle et au début du xx^e. Victimes collatérales de cette évolution du transport, ils le demeurent aujourd'hui de la production et de l'industrie du recyclage. Pour qui, comme nous, sommes habitués à travailler avec les Voyageurs, la présence de déchetteries, de cheminées d'usines ou de zones industrielles est souvent une balise, un signal, un possible indicateur de leur présence. Et les déchets métalliques de l'industrie fournissent encore pour beaucoup la seule activité économique.

À Dieppe, où nous avons travaillé à la création du **Nigloblaster**, Nito et Timothé - deux jeunes Manouches dont les caravanes étaient installées à deux

pas de la déchetterie - nous racontaient : « *Un jour ils sont venus avec des masques et des combinaisons blanches pour faire des prélèvements. Ils sont revenus quelques jours après en disant que c'était dangereux et qu'il fallait partir.* » Les familles sont parties, puis revenues, pas assez de place sur les aires et trop difficile d'être tolérés ailleurs.

Au port de Limay, où nous réalisons un film sur les nomades de la ferraille, les habitants de l'aire d'accueil nous invitaient à poser un panneau blanc sur le toit de leurs caravanes et revenir quelques jours après pour constater à quel point celui-ci était noirci par les fumées des entreprises environnantes de recyclage de métaux. À deux pas de là, d'autres Voyageurs ferrailleurs pour la plupart vivaient sur des terrains non constructibles dont ils avaient fait l'achat. Encore une fois ici, au milieu des rejets des usines de traitement, des transports routiers, leur présence est tolérée. Ou plutôt était, car le Grand Paris pousse et son économie écologique de la valorisation des déchets restructure le fameux « Axe Seine ». Avec les quelques millions de tonnes de ferrailles à recycler que promet le chantier de la métropole, la ferraille est devenue une affaire trop sérieuse pour la laisser aux Tziganes.

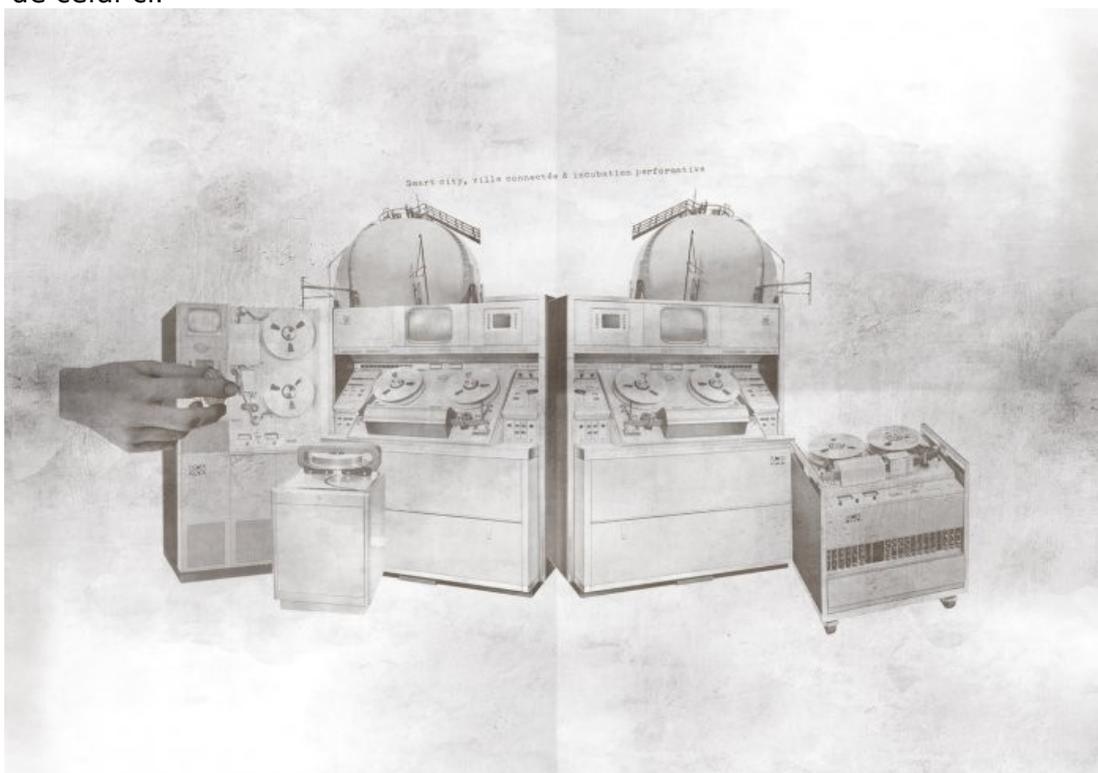


RÉINVENTER LA SEINE

On aurait tort de croire comme le titre *Libération* le 04/10/2019 que c'est à Rouen que s'effondre l'image verte. Du moins aurait-on tort de s'arrêter là. Car c'est l'entièreté et la mutation du process industriel qu'il convient d'observer ainsi que l'ensemble du récit qui appuie la réforme des territoires dans lequel nous nous trouvons collectivement embarqués. À Rouen certes, le cache-sexe de l'écoquartier Flaubert masquait à peine la zone industrialo-portuaire qui a explosé.

«L'idée d'un nouveau départ semblait prendre corps au point que deux géographes, Xavier Desjardins et Jean Debrie, avaient pu récemment qualifier Rouen de "métropole performative" : sans avoir tous les atouts des autres métropoles françaises, un nouveau récit était en train d'y être inventé et mis en œuvre », nous dit encore *Libération*. Et le journal pointe juste : l'invention d'un récit.

Arrêtons-nous un moment d'ailleurs sur le processus d'invention. Invités, ainsi que les architectes et urbanistes en charge du ripolinage de la Seine, les deux géographes présentaient dans l'auditorium du siège de la métropole leur projet et leur méthodologie. L'étude consistait donc à savoir si la « métropole était performative », c'est-à-dire si le fait de dire que l'on « est métropole » suffit ou permet de créer la métropole. Pour ce faire, les chercheurs sont allés interroger élus, agents, décideurs et cadres de la métropole. Et devinez quoi ? La réponse a été oui ! Ainsi, une étude valide astucieusement l'existence même de son sujet n'interrogeant pour ce faire que ceux qui proclament déjà son existence : la métropole. Puisque ce sont précisément les défauts de ce récit global que pourrait révéler l'accident de Lubrizol (et pas seulement à Rouen), un détricotage sérieux et méthodique amènerait sans doute à l'effondrement de celui-ci.



Nous serions passés d'une économie industrielle à une économie urbaine. Nous nous baignerons dans la Seine à Paris, et des projets pour « Ré-inventer » celle-ci serviront de prétexte à en déloger ce qu'il y reste de Manouches et de travailleurs mobiles pauvres (voir notre film : **Vie et disparition d'une enclave nomade à Rouen**) tout en créant une astucieuse diversion pendant que l'industrie y pousse encore et s'y redéploie. Ainsi le projet du Grand Paris s'accompagne-t-il d'un projet stratégique de réaménagement de la vallée de la Seine. Ce dernier se dote vite d'une façade *arty* et *trendy* qui vise à « reconquérir » les bords de Seine : artistes et architectes y sont invités à inventer aménagements et équipements essentiellement de loisir pour « rendre » la Seine aux riverains. La presse s'en fait vite le relais et le Grand Paris jusqu'au Havre, via Rouen, soudain prend corps... (La presse demeure un agent sûr de la performance.) « *L'idée défendue par l'architecte Antoine Grumbach va pouvoir s'illustrer - modestement - à travers le projet Barges & Berges, dernier gagnant du concours Réinventer la Seine, que le JDD dévoile en exclusivité. Fin janvier, un ultime jury s'est réuni dans le plus grand secret et a désigné Barges & Berges pour métamorphoser le port de Tolbiac, dans le 13e arrondissement, entre la BNF et le périphérique. La jeune équipe lauréate propose d'implanter de la vie sur ces quais grâce à un programme, comprenant de la logistique urbaine, des espaces de coworking et des barges flottantes dévolues à la restauration et à des activités festives et culturelles. Là est toute l'originalité du projet : ces barges seront amarrées une partie de l'année à Paris, le reste du temps au Havre permutant selon les saisons... » Mais le véritable projet de « ré-invention » de la Seine que ces gesticulations occultent est tout autre. Comme le décrit ou plutôt l'invente Jacques Attali pour qui « *l'avenir du Grand Paris et de la France se joue à l'exacte croisée de la mer et de la capitale. L'histoire le montre : aucune métropole ne peut véritablement atteindre une échelle mondiale sans dimension maritime, et les villes-monde d'hier et de demain glissent toutes vers leurs ports [...] Il est urgent de faire de Paris, le vrai "Grand Paris", la porte océane et la capitale naturelle de l'Europe occidentale.* »*

Réinventer la Seine! Voilà l'injonction ou l'invitation que lance le projet métropolitain de Paris au Havre. En 2016, un appel à projet innovant est lancé. « *La Vallée de la Seine dessine la métropole mondiale de Paris à la mer, reliant Paris, Rouen, le Havre (...) un territoire privilégié en faveur du rayonnement national en Europe et dans le monde* » peut-on lire en en-tête du site reinventerlaseine.fr. Mais de quelle monstruosité « réinventer la Seine » est-il le cache-sexe ? Car derrière les esquisses colorées des futurs possibles de la technopole verte se réinvente déjà la nature de la Seine, et de manière bien moins colorée, dans l'espace souvent hostile des zones portuaires, affectant directement ceux pour qui le fleuve est devenu lieu de vie. On peine à se souvenir du dégoût que nous inspiraient, jusqu'aux années 1980, les eaux glauques de nos fleuves empoisonnées d'usines. Et c'est pourtant sur ces berges que se réfugient les exclus ou les fuyards du miracle urbain, tankés en caravanes, mobile homes, cabanes, péniches ou camions au bord de ce que la folie industrielle semblait avoir pour toujours transformé en égout à ciel ouvert.

Mais voilà, les cris métropolitains ont retenti, accompagnés de leurs mots de guerre de conquistadors, « reconquérir les berges ». Partout, de Budapest au Havre, on repeint de pelouses les quais abandonnés, on réinvestit les bords de l'or liquide et on en dégage le peuple qui s'y était retranché. De Paris au Havre, les populations installées de manière légère ou mobile sont directement touchées par le renouveau de la vision que les aménageurs portent sur le fleuve. Populations au mieux ignorées des projets urbains, au pire chassées par eux comme les Indiens de ces territoires que la « métropole mondiale » veut reconquérir. Ne cherchez pas Limay ou Gennevilliers dans les sites proposés aux architectes pour la mise en œuvre de projets innovants. Dans ces deux ports d'Île-de-France, c'est d'une manière bien plus lourde et industrielle que la Seine déjà se « ré-invente » en vidant le territoire d'une partie de sa population. Ici, c'est le marché qui dessine le futur des berges: on est dans le dur et le réel du recyclage ferreux et de son marché poussé par l'explosion du prix des métaux, récupérés et transformés ici avant de partir en barge vers la mer et leurs pays d'exportation. Le marché semble devenu juteux et les anciens acteurs de ces secteurs, mobiles pour la plupart, ferrailleurs manouches, routiers et artisans marinières, semblent être peu à peu remplacés et repoussés physiquement de ces berges, par le développement d'entreprises telles que GDE ou Derichebourg dans les zones portuaires, toutes installées pour la même raison : l'accès au fleuve.

Car derrière les écoquartiers de façade et les zones interdites aux voitures, c'est bien à une réelle réindustrialisation que l'on assiste. Le produit n'est plus le pétrole de Lubrizol, mais la ville même que l'on détruit pour la reconstruire plus verte.

«Les premiers chantiers de démolition au nord de la capitale auxquels nous pouvons déjà accéder représentent un total de 5000 tonnes de ferrailles, et ce n'est qu'un début. À terme, des millions de mètres cubes de matériaux et des milliers de tonnes de ferrailles pourront être extraits et déplacés pour être recyclés », explique Xavier Rouchaud, directeur général de GDE dont les sites se développent le long de la Seine, Gennevilliers, Limay, La Courneuve, Bonneuil, sites de collectes permettant de profiter de la future manne de matières générée par le projet du Grand Paris. Et Rouen, où un centre de stockage d'une capacité de 30 000 à 40 000 tonnes de métaux permet de charger de gros bateaux vers l'Europe et le Maghreb. D'autres entrepreneurs sont évidemment dans la course tels que le groupe Derichebourg, partenaire officiel de la COP21 se tenant à Paris, qui se définit lui-même comme acteur et pionnier de l'économie circulaire. Et signait dès 1993 avec le ministère de l'Environnement l'accord-cadre sur le retraitement des véhicules hors d'usage (VHU).

Voilà le prix de la métropole verte et voilà le prix de la baignade sur les quais à Paris. L'industrie ne disparaît pas. Elle se déplace, à peine. Et évidemment pollue et façonne encore les enfances de ceux qui grandissent là, oubliés du mirage métropolitain, loin des « nouveaux urbains » et espaces de coworking flottants. Voilà ce que le nuage devra éclairer si nous sommes capables de faire souffler le vent sur l'Axe Seine jusqu'au Grand Paris.

Stany Cambot



[1] Cet article est extrait du journal papier « *Fiat Metropolis* »
Axe Seine et métropolisation que **vous pouvez commander ici**