

# « À Feyzin, comment la catastrophe a-t-elle pu arriver? »

Par envoyé spécial, *Ouest France*, 6 janvier 1966

**T**out au long de la journée de mardi, les nouvelles les plus alarmantes avaient couru à travers la région : jusqu'à 30 morts et autant de disparus ; jusqu'à 90 blessés hospitalisés à Lyon !

Hier matin, Feyzin a établi le bilan officiel de la catastrophe. Douze morts : huit pompiers, deux ouvriers de la raffinerie Rhône-Alpes où s'est produit l'explosion ; deux ouvriers d'une entreprise extérieure. 90 personnes avaient été hospitalisées : 63 l'étaient encore hier soir, atteintes de brûlures graves pour la plupart. Nous sommes là depuis mardi à 17 h, me dit un pompier de Marseille venu avec ses compatriotes aider les pompiers de Lyon, Vienne, etc. Tout à l'heure, à 5 heures, nous avons encore trouvé trois corps ou, plus exactement, les restes affreusement mutilés de victimes. Le corps d'un capitaine de pompier était réduit de moitié ; un autre corps n'a pu être identifié que par une dent en or... Il est inutile d'allonger ces détails terrifiants. Le bilan de la catastrophe est suffisamment terrible en lui-même.

La population inquiète.

La petite ville hier, au lever du jour, avait un visage fermé, hostile, inquiet. Il fallait passer barrage de police sur barrage de police, pour atteindre les abords de la raffinerie. Tel magasin avait sa vitrine soufflée ; telle maison n'avait plus de carreaux aux fenêtres ; telle autre avait les murs lézardés. Nous étions pourtant encore à un kilomètre de l'usine. Plus près, à quatre cents mètres environ, une femme les jambes et les bras bandés à cause de brûlures au second degré n'avait pas encore dominé sa peur. « La nappe de gaz est venue jusqu'à ma porte. Tout à coup, ce fut un souffle de chaleur intense ».

« Ma voiture s'est soulevée et a été déplacée sous l'effet de l'explosion », ajoute le propriétaire d'une grosse voiture américaine. Il faut le croire. A cinquante mètres de là, c'est-à-dire à cinquante mètres de habitations, quelque cent tonnes de métal, restes informes et déchiquetés d'un des réservoirs qui a volé en éclats, a fait un bon de trois cents mètres au-dessus de l'autoroute.

Traversons le tronçon de l'autoroute Lyon-Valence. Il est jonché de barres tordues, de poteaux télégraphiques pliés en deux ; une bicyclette est coupée en deux, une moitié s'est absolument volatilisée. Soixante mètres plus loin, c'est un sinistre décor de tôles calcinées, au milieu de débris de toutes sortes qui jonchent le sol noirci par le feu, détrempé par les tonnes d'eau déversées par les lances.

L'explosion était imprévisible... et pourtant !

Ce qu'il faut maintenant, c'est essayer de comprendre l'incompréhensible : essayer de s'expliquer : « l'explosion du réservoir de stockage était imprévisible et pourtant ». Mardi matin, donc, alors que l'on opérait un prélèvement de propane dans l'une des huit sphères – opération courante – du gaz s'échappe de la sphère par la vanne ; le fait ne présente pas une gravité exceptionnelle en lui-même mais il tourne au tragique

quand l'opérateur ne réussit pas à fermer la vanne. Le gaz liquéfié à moins 40° a en effet gelé celle-ci qui, entrouverte, reste bloquée.

La fuite de gaz se poursuit à tel point qu'une nappe, qui au contact de l'air reprend sa forme naturelle et atteint sept fois son volume d'état liquide, dépasse le périmètre de la raffinerie et traverse l'autoroute. Arrive une auto, une étincelle du pot d'échappement ; c'est l'incendie.

Une voiture ?

Le feu vient l'écher la base de la sphère au niveau de la fuite de gaz. Les secours de la raffinerie interviennent ainsi que les pompiers des villes environnantes. Ils sont 80 ou 100 dans un rayon de trente mètres. On cherche à l'aide de lances à incendie à refroidir les parois de la sphère. Puis, tout à coup, contre toute attente, c'est l'explosion d'une sphère, d'une seconde, puis d'une troisième.

On suppose que l'étincelle provenait du pot d'échappement d'une voiture. C'est possible. Cela n'est pas certain. Quelle voiture ? On a retrouvé la 4 CV de M. Amouroux, cet habitant de Serezin qui passait à proximité de l'usine lorsque se produisit l'explosion. Or la voiture est intacte. Ceci détruit donc totalement l'hypothèse qui avait été avancée selon laquelle une étincelle sortant de son moteur aurait pu, rencontrant la nappe de gaz répandue, en provoquer l'inflammation.

Tout s'est passé en l'espace de deux heures. Dans quelles conditions ? « Nous ne nous l'expliquons pas », répondait, hier encore, un représentant de la direction de la raffinerie.

Six questions essentielles

Mais à cette interrogation restée sans réponse, il semble qu'il y ait un certain nombre de considérations à ajouter :

1° D'abord, pourquoi avoir laissé autant de monde tout à côté de ces huit gigantesques « barils de poudre » que constituaient les huit sphères remplies de propane liquéfié ? A cela, les techniciens répondent : « Logiquement, il n'y avait pas de danger ».

2° Pourquoi les réservoirs sont-ils aussi rapprochés les uns des autres, assez pour que l'incendie de l'un se communique à l'autre ? À cela, la direction répond : « Nous avons, vous le pensez bien, dans la construction, respecté les normes administratives ». Le syndicat présent dans l'entreprise, la CFDT, répond : « La rentabilité et la productivité de ce cas précis de concentration excessive semblent bien être passées avant toute notion de sécurité ».

3° Pourquoi construite une raffinerie aussi près d'une autoroute ? Car, en fait, l'autoroute traverse la raffinerie et les sphères de propane sont plantées à 60 mètres de la route. A cela, la réglementation actuelle répond qu'elle prévoit une distance minimum de 50 mètres entre une autoroute et un complexe industriel !

4° Pourquoi construire une raffinerie aux portes mêmes d'une agglomération urbaine ? À cela, le maire de la localité, M. Ramillier, répond : « La direction nous avait convaincu qu'il n'existait pas le moindre →

→ danger en nous faisant visiter des raffineries en Allemagne, en pleine ville de Hanovre, ou à proximité de villages. La population de Feyzin avait fini par faire confiance ; maintenant, elle est méfiante ; j'interviens auprès des pouvoirs publics pour que les stockages de gaz soit éloignés de l'agglomération ».

5° La sécurité était-elle suffisante ? À cela la direction répond que le dispositif de sécurité répondait aux exigences des règlements. Et pourtant, l'on rappelle que le chef de la sécurité en exercice, lors de la mise

en service de la raffinerie en 1964, avait donné sa démission au bout de trois mois, ne pouvant obtenir le matériel qu'il jugeait indispensable à la protection.

6° Y aura-t-il du chômage à la raffinerie, qui emploie près de 350 personnes ? « Certainement pas, affirmait la direction. La catastrophe a détruit ou endommagé huit sphères de stockage quand nous en avions 80 en tout. La raffinerie en elle-même n'a pas été touchée ».

## → Décryptage

**S**i l'on excepte l'activité minière, la catastrophe de Feyzin, située à dix kilomètres au sud de Lyon, est considérée comme la première catastrophe industrielle mondiale<sup>1</sup>. Le 4 janvier 1966, une partie des installations de l'Union générale des pétroles à Feyzin explosent. Le purgeur d'un réservoir de gaz qui fuit, une nappe de gaz qui se répand jusqu'à l'autoroute A7 fermée, une voiture qui passe pourtant, et c'est la catastrophe : voilà comment est exposé le drame dans un premier temps. Dix-huit personnes, dont le conducteur de la 4 CV, en sont finalement mortes, quatre-vingt-dix sont brûlées, les dégâts sont visibles à quinze kilomètres à la ronde et les mille cinq cents personnes du quartier de Razes, situé au bas de Feyzin, sont temporairement évacuées. On ne connaîtra jamais la cause exacte de l'inflammation de la nappe de gaz. Après le choc, la population n'est toutefois plus si encline à verser dans le fatalisme. Elle cherche des responsables et la presse va relayer les polémiques<sup>2</sup>.

La raffinerie de Feyzin, née d'un consortium, a été mise en service dix-huit mois auparavant. Lorsque l'oléoduc sud-européen est implanté, permettant de transporter le pétrole depuis les ports de la Méditerranée vers l'Allemagne de l'Ouest, via l'Alsace, l'installation de raffineries à l'intérieur du pays devient économiquement intéressante. Le site de Feyzin rassemble de nombreux atouts : terrains disponibles, proximité de la chimie de Saint-Fons et du port Édouard-Herriot, nombreuses voies de communication. L'autoroute A7, construite spécialement pour faciliter l'activité industrielle et chimique du couloir rhodanien, a ouvert en 1965. Fin 1966, un vapocraqueur, le plus important d'Europe, permettant d'obtenir les matières premières nécessaires à l'essor de la chimie, en particulier pour les matières plastiques, est prévu sur le site.

Les connaissances en matière de risques technologiques sont alors limitées. En remettant son rapport en janvier 1962, le Comité régional pour l'aménagement et l'expansion du territoire n'envisage comme nuisances possibles que les pollutions atmosphériques, celles des eaux, celles des sols, et des odeurs. La capacité de traitement de la raffinerie s'élève à 2 millions de tonnes par an, dans une France qui compte au 1<sup>er</sup> janvier 1966 dix-huit raffineries d'une capacité totale de 71 millions de tonnes par an.

En janvier 1966, après la catastrophe, la psychose s'empare de la population. Le 11 janvier, le maire de Feyzin refuse encore de rouvrir l'école du quartier des Razes. Le journal *Candide* du 17 janvier public une inquiétante « carte de France du danger », où hydrocarbures, poudrerie et installations nucléaires sont désignés à la méfiance populaire<sup>3</sup>.

Les procès s'achèvent en 1971 par la condamnation des deux responsables de la fausse manœuvre à l'origine de la fuite de gaz : quinze jours de prison avec sursis pour un ouvrier et un pompier de la société, peine couverte par l'amnistie du président Georges Pompidou de 1969. Les industriels, condamnés à de la prison avec sursis en première instance, sont acquittés en appel. Si les agents de l'État ne sont pas inquiétés par la justice, ils sont vertement critiqués, notamment le préfet de l'Isère par le maire de Lyon. Le pape Pie VI rappelle, à cette occasion, que le progrès scientifique et technique doit d'abord être au service de l'homme.

L'affaire entraîne une réforme de l'inspection des établissements classés. De nouvelles règles d'implantation et des zones dangereuses, classées 1 et 2, sont définies<sup>4</sup>. Les inspecteurs, généralement des inspecteurs du travail, soucieux d'une responsabilité pénale qui pourrait leur être imputée, démissionnent. Le département de la Seine avait adopté un système différent, avec des inspecteurs spécialisés dans ces missions depuis un siècle. Pour l'échelon national, après avoir hésité, l'État décide la création en 1968 d'un corps nouveau d'inspecteurs, issu du corps des Mines. Le ministère de l'Industrie est réorganisé pour intégrer un Service de protection contre les nuisances industrielles. Via les établissements classés, les services des Mines deviennent la structure administrative d'animation du développement industriel régional, auquel l'environnement sera joint plus tard à la sécurité. En 1976, les Services interdépartementaux de l'industrie et des mines – ancêtres des actuelles Dreal – complètent le dispositif.

Daniel Boulet explique que cette mutation permet alors à l'État de s'adapter rapidement à l'emprise environnementale sur laquelle les années 1960 vont déboucher et dont on ne mesurait pas encore le degré d'imminence<sup>5</sup>. Les documents réglementaires ont toutefois des gestations longues : les PPRT (plans de prévention des risques technologiques), créés par la loi du 30 juillet 2003 pour les sites Seveso seuil haut suite à la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse de 2001, mettent en place des mesures préventives sur les zones habitées et sur les sites industriels, en réglementant l'urbanisation existante et future. Le PPRT de Feyzin, dit le « PPRT de la vallée de la Chimie », longtemps attendu – seule une carte des aléas était disponible –, a été approuvé en 2016. Deux ans plus tard, les habitants ne saisissent pas encore tous les impacts qu'aura le plan de prévention<sup>6</sup>.

### Johan Vincent

Chercheur associé au CERHIO  
Tw. : @moijv

1 Vidéo sur la catastrophe visible sur le site de l'INA : [www.ina.fr/video/CAF96025572](http://www.ina.fr/video/CAF96025572)

2 A. Beltran, « Feyzin, Isère, 4 janvier 1966 », *Entreprises et histoire*, n° 17, 1997, p. 37-48.

3 L. Berthet, « Feyzin, 4 janvier 1966 : La première grande catastrophe industrielle moderne et ses implications politico-administratives. Élus locaux et représentants de l'État entre gestion de crise et règlements de comptes », mémoire de 4<sup>e</sup> année du diplôme de l'Institut d'études politiques de Lyon, université Lyon 2, 2008.

4 D. Sauge-Gadoud, C. Jacquier, T. Giraud, J. Monin, *Feyzin : mémoires d'une catastrophe*, Lyon, Lieux-dits, 2005.

5 D. Boulet, *Entreprises et environnement en France de 1960 à 1990 : les chemins d'une prise de conscience*, Paris, Droz, 2006.

6 J. Boucaud, « Une école très «sécurisée» dans le couloir rhodanien de la chimie », *LeMonde.fr* du 19 juillet 2012 ; « Feyzin, PPRT : on entre vraiment dans le vif du sujet », *Le Progrès* du 29 mars 2018.