

La « réification environnementale » inhérente à la politique de communication d'une association professionnelle de l'énergie : le cas de l'Union française des industries pétrolières

Guillon Bernard

Maitre de conférences

IUT de Bayonne

guillon@iutbayonne.univ-pau.fr

Résumé

L'étude des informations diffusées pendant quinze ans par la profession pétrolière française permet de faire ressortir une structuration particulière du discours face au « risque environnemental ». Elles sont symptomatiques de la volonté de « durer » en adoptant une démarche stratégique qui permet de créer un environnement « plus favorable ». Cette volonté de réification se traduit par un « panel d'outils » allant de la définition du risque à la présentation des actions déjà menées, en passant par une politique de lobbying significative.

Mots clés

Connaissances, information, lobbying, pétrole, rapports d'activité, risque.

Si le développement des outils communicationnels prenant en compte la variable environnementale a surtout vu le jour avec les années 90, il est intéressant d'observer ce qu'a proposé une association professionnelle, dont le marché, celui de l'énergie, est de nature oligopolistique. Les lignes, qui suivent, indiquent à la fois les transformations de la communication de cette institution, à savoir l'UFIP, l'Union Française des Industries Pétrolières¹, mais aussi la manière dont les connaissances sont valorisées au niveau des documents obligatoires régulièrement remis aux autorités nationales.

Et c'est sur ces documents successifs que va porter l'étude, sachant que la période la plus importante va de 1987 à 2001 (dernière année où l'UFIP a diffusé ses rapports annuels). Depuis, la profession publie des documents beaucoup plus sommaires qui prennent la forme de panoramas de l'industrie pétrolière (les deux derniers datent du 29 avril 2003 et du 10 février 2004) et de fiches de position (thèmes en 2003 : biocarburants, qualité de l'air, élimination des huiles usagées, transports maritimes, changement climatique, mutation du raffinage français...), disponibles sur le site de la profession.

La première caractéristique, que l'on y retrouve, prend la forme d'un soutien aux adhérents destiné à conquérir le public comme les suffrages gouvernementaux. Il faut dire que son influence financière est grande (en France, la taxation des produits pétroliers est la quatrième ressource du budget de l'Etat après la TVA, l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les sociétés). Mais, c'est moins sur la capacité à pérenniser la plupart des ses actions que sur la fiabilité et la qualité des connaissances exposées que porte aussi le débat évoqué par la profession. D'une manière globale, il est instructif de voir comment peut « prendre » la greffe matérialisée par le risque environnemental en ce début de siècle pour cet univers industriel.

C'est pourquoi il est opportun de définir tout d'abord la manière dont on comprend la variable environnementale au sens écologique du terme et dont on l'interprète à travers la notion de risques industriels, celle de sécurité ou via les études de danger. A ce niveau, on voit poindre une certaine forme d'apprentissage où l'implication du personnel peut se combiner avec un retour d'expérience significatif.

Il s'ensuit une présentation de la palette d'actions destinées à montrer la bonne volonté de la profession (amélioration des carburants et des produits dérivés, adhésion à Eco-Emballages, adoption de codes de bonne conduite). Cela montre également combien l'organisation

¹ A savoir les sociétés Total (Total-Fina-Elf), BP France, Shell, sans oublier Esso-Mobil (Exxon).

professionnelle est véritablement apprenante et aboutit surtout à des résultats concrets. Le discours est moyennement sujet à controverse.

Enfin, on aboutit au volet correspondant à la dernière étape de la réification de cet environnement écologique et qui fait le plus appel au pouvoir de persuasion en vue d'atteindre des objectifs précis. C'est bien sûr là que l'on constate le plus de problèmes, car on est en présence d'une politique de lobbying particulière : minoration des coûts maritimes (pavillon – dit *de Kerguelen*), modification des niveaux de taxation des carburants, demandes « soutenues » envers les instances européennes, EDF-GDF, le monde agricole... Ici, le caractère durable des activités présentes et à venir semble soumis au respect préalable de l'avis de la profession (et donc un certain « statu quo » pourrait-on dire).

1. Une évolution historique de la politique de communication : de l'étude de danger à la prise en compte du « risque environnemental »

La première observation que l'on peut faire, en étudiant cette « première étape » de la démarche « réificatrice », tient à la place attribuée au thème environnemental dans les rapports annuels, outils de communication et donc « reflet de la culture de l'entreprise » (Guimard, 1997, p. 343) par excellence. On dépasse les seules données objectives obligatoires « en choisissant de mettre en avant certains thèmes plutôt que d'autres ».

Une vision à moyen terme permet de montrer l'évolution du phénomène. Il s'agit d'une démarche globale ayant comme objectifs, entre autres, l'information des *décideurs* (remise de dossiers techniques) et l'action sur les médias afin de changer la perception des publics concernés par les performances et les activités d'une institution, sans modifier ses décisions et de tenter de changer les attentes des publics (Lindblom, 1994).

Dans son rapport d'activité portant sur l'année 1987, l'UFIP interprète la prévention des risques industriels (qui « occupe une place prioritaire pour les activités des secteurs industriels, plus particulièrement ceux du pétrole et de la chimie ») comme l'une des composantes du chapitre *Environnement-Sécurité-Normalisation*. On rappelle ainsi les principes de la loi sur les risques majeurs (encadré 1). On parle, dès cette époque, d'*études de danger*, mais il s'agit en priorité de celles prescrites par la directive communautaire dite de Seveso (1976), car elles sont applicables aux installations pétrolières. La profession s'est alors proposée de réaliser deux *plans-type* définissant une procédure pour élaborer ces études².

² Modèles mathématiques simulant des conséquences d'accidents ou d'incidents suivant leur nature : substances toxiques, ondes de choc, missiles, flux thermiques.

Encadré 1 – Retombées de la loi sur les risques majeurs

Ces retombées concernent (UFIP, 1988, p. 56) :

* l'organisation de la sécurité civile ;

Plans particuliers d'intervention définissant les mesures à prendre aux abords des installations ou ouvrages, notamment celles incombant à l'exploitation, sous le contrôle de l'autorité de police ; plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes ; plans de secours spécifiques à un risque défini ; droit du public à l'information sur les zones du territoire effectivement concernées.

* la maîtrise de l'urbanisation ;

Constitution de servitudes d'utilité publique autour des installations classées sur sites nouveaux ; servitudes d'urbanisme inscrites dans les Plans d'occupation des sols sous la responsabilité des maires autour des installations existantes.

* et la prévention des risques technologiques.

La profession propose des améliorations à la loi du 19 juillet 1976 concernant l'implantation ou l'exploitation des canalisations de transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés.

On rappelle également la constitution, avec la fin de l'année 1987, du CERITE (Centre d'Etudes pour la Prévention des Risques Technologiques). Cette instance rassemble les représentants de l'administration, de l'Union des industries chimiques, de l'Union des Chambres syndicales de l'industrie du pétrole et du GESIP (Groupement d'Etudes de la Sécurité de l'Industrie Pétrolière, créé en 1953). Ses objectifs sont de (UFIP, 1988, p. 58) :

- rassembler la documentation et l'information scientifique et technique (fiabilité des équipements, phénomènes physiques, chimiques et biologiques liés aux accidents industriels) ;
- mettre à la disposition des industriels, de l'administration et des « autres personnes intéressées », l'information nécessaire (enseignements à tirer des accidents ; élaboration des études de danger) ;
- piloter des études, des recherches et des expérimentations d'intérêt commun (si besoin est, avec le concours des grandes écoles, des universités et des centres de recherche) ;
- conduire certaines études spécifiques (« en particulier dans le domaine de l'exploitation des incidents en vue d'en tirer des enseignements ») ;
- organiser des manifestations ou stages de formation sur la prévention des risques ;
- promouvoir les connaissances et le savoir-faire en la matière (France et étranger).

A première vue, on semble se rapprocher – au moins sur le principe – du processus d'*apprentissage cumulatif* évoqué par Amine (1999, p. 90), où la démarche proposée comprend « une étape d'essai et de découverte, suivie d'une étape de renforcement et de confirmation ». Cela est d'autant plus fort dans le discours que les quelques paragraphes relatifs à la sécurité évoquent la protection contre l'incendie et l'hygiène industrielle. Le

discours est donc relativement consensuel. Il est d'ailleurs compatible avec les initiatives que l'on va exposer plus loin et qui montrent les progrès que l'on a réalisés sur quinze ans.

L'exercice 1991 va marquer une transition avec l'introduction d'*encadrés thématiques*. Cette pratique³ sera dès lors pérennisée. Le chapitre relatif à l'industrie et l'environnement prend désormais le nom d'*Environnement*. Il est distinct (la plupart du temps) du titre *Sécurité* plus modeste en développements. On précise cependant que des contacts ont été noués avec l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques. On s'inscrit donc bien dans la situation du début des années 90 où la responsabilité sociale de l'entreprise vis-à-vis de l'environnement est souvent mentionnée, notamment dans les rapports d'activité (Boiral et Jolly, 1992, p. 90)

On retrouvera plus tard (rapport 1999 de l'UFIP) un chapitre, qui est consacré à la réduction du risque maritime pétrolier pour lequel l'intervention de la puissance publique européenne est requise. Le naufrage de l'Erika⁴ ayant douloureusement rappelé le risque matérialisé par le transport maritime d'hydrocarbures, l'industrie pétrolière a signé, le 10 février 2000, la Charte de sécurité maritime des transports pétroliers (UFIP, 2000, p. 72-73 ; voir encadré 2). Il ne faut pas s'étonner que, dans ces conditions, l'UFIP ait décidé de faire figurer, dans son rapport d'activité portant sur l'exercice 2001, une rubrique explicitement intitulée « la maîtrise des risques industriels et la sécurité ».

Encadré 2 – Développement des actions à envisager dans l'avenir

La profession constate que nombre de navires sous normes mettent en danger l'environnement marin. Ces navires s'abritent sous certains pavillons de complaisance, « qui appliquent peu ou mal les obligations internationales de sécurité ou qui ne font pas appel à des sociétés d'inspection et de classification reconnues pour leur compétence ». Certes, le repérage collectif des navires dangereux et leur bannissement des ports européens sont des solutions « à privilégier ». Mais, il faut « se préserver des fausses bonnes idées ». Notamment, celle consistant à reporter « plus lourdement » sur l'affrètement le coût de réparation de la pollution. C'est ignorer que l'importance du niveau des risques amène déjà les sociétés pétrolières « à une tutelle rigueur (et) que de vrais progrès ne peuvent plus être raisonnablement attendus » (UFIP, 2000, p. 73).

³ Bénéfices des compagnies pétrolières ; ouverture des marchés publics à la concurrence communautaire ; marine marchande ; réforme du régime pétrolier français ; utilisation des biocarburants ; label de qualité UTAC-carburants ; écotaxe européenne...

⁴ Volumes d'hydrocarbures déversés par accident (chiffres provenant de la fiche de position « Transports maritimes », UFIP, 2003) : Atlantic Empress (287.000 tonnes, 1979), Castillo de Bellver (252.000 tonnes, 1983), Exxon Valdez (37.000 tonnes, 1989), Khark V (80.000 tonnes, 1989), ABT Summer (260.00 tonnes, 1991), Erika (20.000 tonnes, 1999) et Prestige (77.000 tonnes, 2002).

Toujours sur le plan de la communication, la profession intègre, depuis le rapport annuel 1999, un volet particulier intitulé *Les positions de l'UFIP*, largement mis en valeur depuis (ceci ne prend pas la forme véritablement d'un « rapport Environnement » au sens où l'on entend actuellement, en raison de sa forme, de son volume et de l'entité associative concernée ; voir, sur ce sujet, Mikol, 2003, p. 155-157). Ces actions pour le moins « volontaristes » ne sont pas exclusives d'autres initiatives comme des animations de type conférences sur le territoire ou le lancement du site petrole.fr (figurant dans le rapport annuel 2000). On peut noter que la profession (fiche de position « Transports maritimes », 2003) soutient « les efforts » conduisant à « la réduction des pollutions volontaires par hydrocarbures, qu'elles soient le fait de navires pétroliers ou d'autres navires » et se déclare favorable à « toute mesure visant à une meilleure identification des fautifs et à leur sanction dans le respect des règlements internationaux »⁵. Les évolutions juridiques et financières depuis le sinistre du Torrey Canyon (1967) jusqu'à l'époque actuelle sont intéressantes à observer (Huglo et Moustardier, 2004)⁶. Ces préoccupations se retrouvent dans les « packs » Erika 1 et Erika 2 (adoptés en décembre 2001 et juin 2002) où l'on voit figurer des thèmes comme le bannissement des navires sur liste noire, la lutte contre les dégazages sauvages, la surveillance des sociétés de classification et l'augmentation de leurs responsabilités, l'élimination des navires pétroliers à simple coque, et la création d'un fonds de compensation des dommages de pollution complémentaire du FIPOL (Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la Pollution par les hydrocarbures). Mais, si l'on se propose de développer des systèmes de prévention de crise, on dépasse le stade de l'élaboration conjointe de règles avec les parties prenantes évoquée par Gabriel (2003, p.71). La volonté de réification des professionnels (comme on le verra plus loin) est particulièrement marquée. Mais, il faut être conscient que chaque désastre écologique contribue « peu à peu à forger une conscience écologique chez tous les habitants de la planète » (Mikol, 2003, p. 155). D'ailleurs, il faut y voir l'origine de la « judiciarisation » de la société (et pas seulement aux Etats-Unis).

⁵ A ce propos, on peut se rappeler du cas du naufrage du Prestige au large de la Galice qui a touché, en 2002, le Portugal, l'Espagne et la France. Sa construction avait été réalisée au Japon, le propriétaire était une compagnie libérienne, enregistrée à Athènes, le pavillon était des Bahamas (après avoir été panaméen pendant 26 ans), le propriétaire de la cargaison était une compagnie de Trading appartenant à un conglomérat russe, l'affrèteur était une compagnie pétrolière russe ayant son siège en Suisse, l'assureur était londonien, sans oublier l'équipage roumain et philippin (Huglo et Moustardier, 2004).

⁶ Lors des sinistres du Torrey Canyon (1967) et du Beulen (1976), les indemnisations étaient modérées. Elles étaient même inexistantes dans le cas de l'Olympic Bravery (1976 ; Huglo et Moustardier, 2004). La situation

L'exposé (certes général) des missions et des connaissances que se propose de développer la profession ne semble pas devoir souffrir de commentaires trop défavorables de la part des « parties prenantes » de l'UFIP (instances publiques nationales et locales, associations, grand public, fournisseurs...). Il est, en effet, facile d'impliquer le personnel sur des objectifs qui montrent la bonne volonté des acteurs. Il sera alors possible d'implanter un retour d'expérience des plus motivés en direction des autres (Pomian, 2001). On en reviendrait alors à une routinisation à moyen terme des nouvelles habitudes, ultime étape permettant d'intégrer les connaissances « écologiques » (Nelson et Winter, 1982).

Le tout est bien sûr de vérifier si la concrétisation dans les faits permet d'espérer que ce projet rassemble des activités « fortement irréversibles » au sens écologique. La reconduction régulière de pages du type « Les enjeux environnementaux » dans les conférences de presse et les « Panoramas de l'industrie » (UFIP, 2003 et 2004) pourrait constituer une première étape de l'*apprentissage cumulatif* évoqué plus haut. On pourrait aussi se fonder sur les expériences menées individuellement : on pense, par exemple, au cas de Shell ayant mis en place des partenariats « formels » avec les ONG « dans le but de faciliter l'apprentissage en termes de durabilité » (May *et al.*, 1999 ; Sharma, 2001).

2. L'éventail des actions de terrain envisagées pour satisfaire à une « durabilité environnementale »

Le second volet de la réification, proposée par la profession pétrolière, consiste à exposer les mesures et, plus encore, les résultats obtenus par les industriels. Ces derniers ne doivent pas occasionner de débats (ou, à défaut, un minimum). Ils sont un appui aux demandes génériques de la profession. Cela permet, au passage, de modifier « le contexte de réception de l'auditoire, dans le but de le préparer à recevoir l'opinion proposée » (Breton, 1998, p. 161).

Pour ce qui est des produits pétroliers, l'exercice 1990 (UFIP, 1991, p. 56) a montré une double orientation intéressante : la première relative aux carburants sans plomb (mis au point en 1989) et la seconde concernant la protection de l'air. Ces efforts complètent ceux relatifs à la conception de gazoles aux caractéristiques de tenue au froid renforcées (adoption de la certification UTAC-Carburants).

avait évolué plus favorablement lors de la marée noire du Tanyo (1980), à l'époque où se déroulait le procès de l'Amoco Cadiz (1978, 22.000 tonnes).

En ce qui concerne, cette fois-ci, le carburant GPL, il est bon de rappeler que son « redémarrage » date de 1996, époque à laquelle l'abaissement de la fiscalité et la reconnaissance des qualités environnementales du produit ont bénéficié d'une publicité dans l'Hexagone. Mais le succès n'a pas vraiment été au rendez-vous, et le produit commencera à fléchir avec l'année 1999⁷.

Par contre, la profession peut se féliciter de la suppression de la vente de l'essence plombée et de la généralisation des pots catalytiques qui sont des facteurs ayant des impacts positifs en termes de protection... et de communication environnementales. Que l'on prenne en exemples les cas de la « division par 300 de la teneur en soufre pour le gazole et (celle) par 100 pour les essences sur 20 ans » (Panorama de l'industrie pétrolière, UFIP, 2004).

Pour ce qui est des méthodes de travail, une politique de certification des systèmes de qualité des entreprises a été lancée depuis le 6 juin 1991. Mais, ce n'est pas tout. Lors de l'exercice 1991, on évoque « l'engagement de progrès » dans le domaine de l'exploration-production (UFIP, 1992, p. 50) : document-guide pour la profession ; renforcement de la concertation comme de la communication avec les autorités locales, les administrations et le public. D'autres thèmes sont mentionnés comme l'amélioration régulière de la qualité de l'eau rejetée par les raffineries (graphiques à l'appui) ou la construction d'unités pour la production de carburant sans plomb. En 1992, un code de bonne conduite (UFIP, 1993, p. 49) propose – sous la forme d'un recueil composé de fiches – d'aborder des thèmes aussi variés que le permis exclusif de recherches, les travaux sismiques, la demande de concession ou la pose de canalisations. On paraît donc accepter les principes d'une *organisation apprenante* au sens de Garvin (1991).

En outre, l'UFIP et ses adhérents ont décidé de s'associer en 1992 à la mise en place d'Eco-Emballages, société agréée par les Pouvoirs publics pour prendre en charge les emballages usagés ayant servi à commercialiser les produits consommés ou utilisés par les ménages. Là aussi l'apprentissage joue, mais cette fois sur le plan interprofessionnel et l'on suscite l'intérêt de professions « extérieures » (Stoycheva et Lubart, 2002).

Autre effort engagé par l'industrie pétrolière française, le programme *Auto-Oil* européen qui montre les évolutions prévisibles sur la période 1995-2010 (CO, HC, NOx, Ozone de surface)

⁷ Même avec le renforcement de la sécurité (limiteur de pression et/ou soupape de sécurité proposée avec l'année 2000).

et les mesures à prendre (techniques comme les contrôles ou non techniques comme l'utilisation des transports en commun ; UFIP, 1996, p. 51). Il faut dire que la profession est plus favorable à la Commission européenne s'appuyant sur le programme Auto-Oil qu'au Parlement européen « dont la décision ne reflète que l'approche émotionnelle du débat sur la qualité de l'air » (UFIP, 1998, p. 61)⁸. Cette dernière prise de position n'est pas sans rappeler celle d'Hoffman (1999), qui précisait, dans un contexte voisin, que l'on était en présence « d'un phénomène de construction sociale » dépendant à la fois du cadre politique et culturel dans lequel le problème émerge et des stratégies politiques menées par divers acteurs.

Enfin, l'UFIP fait figurer, dans son rapport d'activité portant sur l'exercice 2001, une rubrique explicitement intitulée « la maîtrise des risques industriels et la sécurité ». Certes, les représentants de la profession rappellent que l'enquête n'a pas encore déterminé les causes de la catastrophe survenue le 21 septembre 2001 à Toulouse (responsabilité attribuée depuis au groupe Total). Mais, le débat avec les pouvoirs publics qui en a résulté et la rédaction de 90 propositions par une Commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la sûreté des installations industrielles (29 janvier 2002) ont obligé les acteurs à modifier leur démarche (encadré 3).

Encadré 3 – Développement des actions à envisager dans l'avenir

La profession s'attend à un ensemble de mesures ciblées (UFIP, 2002, p. 53) :

- * « l'extension de la procédure des servitudes d'utilité publique en cas de risques supplémentaires causés par des installations nouvelles sur sites existants et par des changements notables nécessitant le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation » ;
- * l'institution de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour d'installations à hauts risques ;
- * la création de comités locaux d'information et de prévention des risques technologiques (ayant le pouvoir de demander des expertises) ;
- * l'extension des compétences des Comités d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT) dans le domaine de la réglementation du travail concernant les établissements Seveso (« seuil haut » de plus de 50 salariés ; consultation préalable sur les décisions de recours à la sous-traitance ; création de CHSCT à deux composantes de façon à associer les entreprises extérieures aux risques de l'établissement).

De plus, le projet de loi, tendant à renforcer la maîtrise des risques industriels, a été adopté le 13 février 2002. L'industrie pétrolière souhaite véritablement « participer à l'élaboration des textes réglementaires permettant la mise en place des PPRT ». En outre, elle est favorable à l'adoption « d'une méthodologie harmonisée avec les autres pays de l'Union européenne, intégrant les facteurs de probabilité (afin de) fixer uniformément les seuils des scénarios accidentels retenus pour chacune des zones d'application du plan » (UFIP, 2002, p. 53). Le

⁸ Le programme Auto-Oil II a été lancé, avec toujours comme objectif de réduire les émissions polluantes.

partage des coûts associés « devra être clairement défini entre l'Etat, les collectivités, les industriels et les citoyens ». Or, le rapport Essig⁹ et le rapport de la Commission d'enquête préconisent une rénovation des études de danger et insistent sur la nécessité d'améliorer le retour d'expérience.

C'est pourquoi il a été décidé (mai 2001) la publication d'un *Guide méthodologique* pour la réalisation des études de danger concernant des raffineries, des installations de stockages et autres dépôts de produits pétroliers. Cet outil vient compléter le désormais traditionnel accord de branche sur la sécurité signé le 19 juin 1995 entre les organisations syndicales et l'UFIP. Toutes les conditions semblent apparemment réunies pour une « amélioration » du dialogue grâce à des équipes motivées et des animateurs convaincants (Senge, 1990). On suscite la curiosité, « l'excitation », voire « l'exploration » d'idées et de solutions (Stoycheva et Lubart, 2002, p. 68).

3. Le lobbying « environnemental » comme appui principal à la réification environnementale

Ici commence le véritable « pouvoir de persuasion » (Bourgeois et Nizet, 1995) émanant de la profession. Les initiatives développées précédemment sont chiffrées et rentrent dans une sorte « d'arbitrage entre le coût et la satisfaction à des demandes relatives à une ensemble de mesures destinées à améliorer l'environnement au sens écologique du terme ». Cela permet aussi d'éviter de laisser la champ libre « aux concurrents nationaux et étrangers ayant des intérêts différents » (ici des produits de substitution ; Bensédrine, 2001, p. 136). D'une manière générale, le discours est beaucoup plus tranché que précédemment. On s'adresse principalement aux autorités nationales européennes, en commençant par l'Etat français. L'éventail des actions va de la revendication aux protestations, en passant par la dénonciation des différentes « formes d'irresponsabilités » auxquelles semble confrontée la profession.

Par exemple, on demande que chaque Etat européen prenne en compte les disparités de charges patronales sur notre continent et la possibilité de disparition de l'obligation de pavillon (loi du 30 mars 1928 en France) avec l'avènement du marché intérieur en 1993. Si bien que la loi pétrolière, adoptée le 31 décembre 1992, maintient une obligation de pavillon, mais *élargie* (voir UFIP, 1993, p. 31). Dans la pratique, cela permet l'immatriculation des

⁹ Faisant suite au débat national sur les risques industriels engagé d'octobre à décembre 2001.

navires transporteurs de brut au registre TAAF (dit *de Kerguelen*) plus compétitif, alors que l'obligation de pavillon s'applique pour les raffineurs¹⁰.

Sur le sol français, le débat sur l'intégration des carburants d'origine agricole occasionne des passes d'armes entre les représentants des professions agricole et pétrochimique (depuis le rapport UFIP 1992). En dépit des actions de la profession pétrolière, il semble que cette intégration doive se faire (utilisation indicative de 2 % en 2005 selon la directive européenne sur les biocarburants), surtout pour les « bio-diesels ».

Il en est de même avec la grande distribution pour ce qui est de la vente des produits pétroliers, notamment l'essence et le gazole, ce qui se traduit par une diminution massive du nombre des stations-service (44 % de part de marché pour les réseaux pétroliers en 2003). En ce qui concerne la nature même des produits, la profession plaide pour une fiscalité équilibrée entre essence et diesel pour temporiser la demande « excessive en gazole » (UFIP, 1998, p. 24). Elle demande également un allègement pour sauver les « puits anciens » dont le rythme de fermeture est constant, sans oublier une provision pour fluctuation des cours.

En ce qui concerne le fioul domestique, les professionnels (UFIP, FFPI – Fédération Française des Pétroliers Indépendants – et CNDP – Confédération Nationale de la Distribution Pétrolière) ont demandé, le 6 décembre 1994, le respect des règles de concurrence, ce qui devrait se traduire par « l'arrêt de l'utilisation de fonds publics pour le financement de réseaux de gaz, la réduction – dans un premier temps – de moitié du différentiel de taxes entre le fioul et le gaz, (...) la séparation des services commerciaux de EDF et GDF (... et) l'arrêt des aides à l'installation de chauffages électriques » (UFIP, 1995, p. 35 ; voir aussi le rapport Rosa).

Mais, l'utilisation des rapports annuels sert aussi dénoncer le « surcroît de fiscalité des produits pétroliers », qui est régulier, même si l'on observe une plus forte intensité du discours depuis l'exercice 1996 : à cette occasion, on parle « d'acharnement fiscal » dénoncé par la Commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale (UFIP, 1997, p. 23).

Autre exemple, le cas de la TGAP (Taxe Générale sur les Activités Polluantes) figurant dans la loi de finances pour 1999. La profession lui reproche de délaissier le « juste retour » (de la

¹⁰ Dans la fiche de position « Transports maritimes » (2003), il est mentionné que la flotte pétrolière française enregistrerait un âge moyen de 8 ans (au 1^{er} janvier 2003) alors que l'âge moyen des navires européens de ce type

taxe vers les assujettis sous la forme d'aides qui stimulent les investissements antipollution « grâce aux effets de leviers qu'elles produisent ») pour le « double dividende » (inciter le pollueur à polluer moins et soutenir l'emploi par le financement de la baisse des charges) (UFIP, 1999, p. 66). D'une manière plus générale, on envisage la « nécessité d'une harmonisation européenne » de la fiscalité pétrolière (UFIP, 1993, p. 22).

Le niveau européen n'est pas « oublié ». On a d'ailleurs créé *Europia*, association internationale dont les 32 membres sont les compagnies pétrolières européennes représentatives de l'activité pétrolière dans la Communauté européenne¹¹. On retrouve la présentation classique de Farnel (1994) qui montre que l'on va procéder à des interventions destinées à influencer directement ou indirectement le processus d'élaboration, d'application ou d'interprétation de toute intervention ou décision des pouvoirs publics (mesures législatives, normes, règlements...).

Parmi les actions entreprises par les structures européennes qui génèrent une réaction significative de la part de ces sociétés (voir aussi l'encadré 4), on pense, par exemple, à la taxation prévue par la Commission européenne pour toutes les énergies, hormis les énergies renouvelables (à l'exception de l'hydraulique). Les sociétés pétrolières soutiennent « une meilleure compréhension scientifique du phénomène effet de serre ». L'ambiguïté est pourtant présente, car ces firmes « sont conscientes de la nécessité qu'il y a à prendre, dès à présent, des mesures de prévention s'apparentant en quelque sorte à une prime d'assurance en rapport avec le degré de certitude du risque en cause ». Toutefois, il conviendrait d'éviter les effets pervers et « l'inefficacité (...) au plan économique¹² » (UFIP, 1992, p. 54). L'UFIP fait aussi remarquer (fiche de position UFIP « Transports maritimes », 2003) que, selon le Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection, les causes des pollutions marines sont dans l'ordre les effluents industriels (44 %), les entrées atmosphériques (33 %), le transport maritime (12 %) et les décharges (10,7 %). Cette ambiguïté présente un inconvénient mis en relief, d'une manière plus globale, par Brasseur et Forgues (2002, p. 64), à savoir la tentation pour les experts « de faire peu de cas de la

était de 16 ans.

¹¹ « La missions principale d'*Europia* est de faire connaître le point de vue de l'industrie pétrolière européenne sur les projets de réglementation ou de directives émises par la Commission des communautés européennes, comme sur les diverses positions prises par les pouvoirs publics, des collectivités locales ou des organismes internationaux dans tous les domaines relevant de l'énergie » (UFIP, 1993, p. 54).

¹² La CEE ne représente que 13 % des émissions mondiales de CO₂ ; le CO₂ ne contribue que pour moitié à l'accroissement de l'effet de serre.

perception du risque par le public ». Ce qui, dans la pratique, revient à créer une séparation « entre eux, qui savent, comprennent et maîtrisent, et le public, ignorant des aspects techniques et complexes, irrationnel et changeant ».

Encadré 4 – Réglementation sur l'environnement : les précautions à prendre

Il est rappelé que « contrairement aux idées reçues », la situation s'est considérablement améliorée qu'il s'agisse de la qualité de l'air ambiant avec la diminution des teneurs en polluants (oxyde de carbone, plomb, oxyde de soufre...) ou de la qualité et du volume des eaux de rejet des industries. Des progrès restent à accomplir. Et, l'activité législative et réglementaire se révèle intense en France et en Europe. Mais, ces mesures vont entraîner « des dépenses considérables pour l'industrie pétrolière » en plus de celles déjà réalisées pour les supercarburants sans plomb et la désulfuration des gazoles. Aussi, il faudrait respecter « un certain nombre de précautions » si l'on veut adapter la réglementation française :

- * « ne pas aller plus vite que le reste de l'Europe ;
- * faire appliquer la réglementation de façon identique par tous les acteurs du marché ;
- * faire un moratoire de 5 ans pour juger de l'effet des mesures déjà décidées au niveau européen » (qualité des fiouls lourds, qualité des carburants...) ;
- * « établir systématiquement des études d'impact sur le marché de l'énergie et sur la compétitivité de l'économie française ainsi que des analyses coût-efficacité avant toute nouvelle mesure réglementaire ;
- * ne pas introduire, au nom de l'environnement, d'obligation d'incorporation de certains composants dans les produits » (carburant d'origine agricole, huiles régénérées) (UFIP, 1995, p. 43).

Avec la directive européenne sur les grandes installations de combustion, publiée le 24 novembre 1988 et qui impose une réduction des émissions globales par pays membre (conformément à un échéancier) comme une limitation des émissions de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote et de poussières pour les nouvelles installations de combustion, le discours de l'industrie française du raffinage est pour le moins soutenu. Les problèmes seraient de deux natures : difficulté de transcription en droit français de ladite directive ; limitation trop stricte des émissions des installations de puissance inférieure à 50 MW. Mais, dans son rapport relatif à l'année 1988, on parle d'actions marquantes en matière de prévention de risques majeurs (plans-type pour la réalisation des études de danger évoqués précédemment ; école du feu du GESIP installée en septembre 1988 à Vernon ; édition d'un guide pour les POI - Plans d'Opération Interne - consistant à établir des fiches synthétiques sur la connaissance et l'évaluation des risques, l'estimation des besoins, la connaissance et l'évaluation des moyens de secours et enfin la mise en œuvre de ces moyens) (UFIP, 1989, p. 68-69).

Pour ce qui est des Gaz à Effet de Serre (GES), critiques et solutions professionnelles sont explicitées. Alors que l'Europe des 15 s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto

(décembre 1997) à maîtriser les émissions de ces GES d'ici la période 2008-2012 (- 8 % par rapport au niveau de 1990), l'industrie pétrolière propose des *contrats de progrès* qui prennent la forme d'accords négociés par branches industrielles avec les autorités, « fixant aux entreprises des limites d'émissions par unité produite. Les contrats seraient garantis par un système de pénalités » (UFIP, 1999, p. 68). Corrélation d'importance, « le coût de ces contrats pourrait être réduit par un système interbranche de *permis négociables* dans l'attente de l'installation d'un marché plus global »¹³. Début 2002, les pouvoirs publics ont lancé, à l'initiative du MEDEF, une concertation avec les industriels pour mettre en place un système d'engagements concertés de maîtrise des émissions des six GES (UFIP, 1999, p. 68-69). La profession souhaite que les allocations de permis soient gratuites, qu'aucune autre taxation ne frappe les participants et que les « sanctions » prévoient une période « d'apprentissage », pour ne citer que quelques orientations ((UFIP, 2002, p. 71).

*
* * *
*

Les rapports annuels de l'Union française des industries pétrolières représentent donc une tribune permettant d'évoquer une alternative aux démarches prises actuellement en matière de protection de l'environnement. Ce véritable moyen de réification professionnelle a fait dire à certains détracteurs que la préoccupation relative au risque environnemental n'est encore que partielle. Ce qui revient à dire que cette dernière doit se soumettre à une dynamique de marché (« une durabilité économique ») qui lui préexiste.

Certes, on peut comptabiliser, à l'actif de la profession pétrolière, les mesures favorables à un *apprentissage cumulatif* couplé à une valorisation permise par une politique de communication significative suscitant l'intérêt (Stoycheva et Lubart, 2002). Mais, les actions de lobbying (par leur régularité et leur « intensité ») ne se contentent pas d'exploiter l'aspect positif des initiatives effectivement prises au cours des années. La réinterprétation des connaissances paraît « très forte ». Ainsi, le « référentiel au marché » et surtout la crainte concernant nombre de décisions juridiques et fiscales limitent l'influence sur les autres « parties prenantes ». On a un peu l'impression que l'on érige les revendications spécifiques à la profession en valeurs fondamentales qu'il n'y aurait pas lieu de véritablement contester.

¹³ Voir le détail de cette argumentation dans le rapport annuel 1998 de l'UFIP (1999, p. 68-69).

Pourtant, les entreprises « capables d'évaluer les facteurs de gains dans des projets risqués, ainsi que les facteurs de baisse, ont une chance de réaliser des bénéfices » (Loch et Huchzermeier, 2001, p. 154). Ce qui suppose que la philosophie inhérente à certaines prises de position évolue (voir, a contrario, ce qui avait développé au début des années 90 lors de la pollution des Shetlands ; encadré 5).

Encadré 5 – Pollution-réparation : réexaminer les règles d'indemnisation

On rappelle la demande de 350 millions de francs consécutive à l'accident des Shetlands alors « qu'il n'y eut ni opérations de repompage, ni nécessité de nettoyage du Littoral ». Le fonds d'indemnisation doit faire face, en plus des dommages directs représentés par la destruction des saumons, à des demandes d'indemnisation réclamées par d'autres activités « arguant d'un préjudice économique »¹⁴. « Devant cette indéniable dérive, les pays signataires de la Convention ont décidé de réexaminer les critères de recevabilité de ces demandes d'indemnisation ». Il est rappelé que le plafond d'indemnisation, à l'époque en vigueur, était de 500 MF par sinistre et que ce dernier était souvent dépassé. On en arriverait à « une limitation au prorata des paiements (pouvant) pénaliser les victimes les plus durement touchées » (UFIP, 1994, p. 15). Serait aussi affecté le règlement rapide amiable avec les victimes permettant un paiement très rapide des indemnités.

Pour l'heure, le problème reste toujours « délicat », puisque, sous un titre évocateur « Stratégie communautaire sur le changement climatique : ne pas figer l'avenir » (UFIP, 1997, p. 59), la profession précise que « le débat scientifique sur l'effet de serre ne paraît pas clos et la réalité des phénomènes observés au regard de la variabilité du climat reste un sujet d'investigation ». Pour être plus précis, les effets des variations de climat sur les économies, comme ceux des politiques d'atténuation, « n'apparaissent pas encore très clairement, notamment parce qu'il est difficile d'intégrer les progrès techniques pourtant fondamentaux pour le très long terme : tout ce que l'on sait, c'est que les politiques envisagées vont coûter très cher et qu'elles seront inopérantes si les mesures se limitent aux seuls pays développés ». Il y a donc lieu « d'adopter une interprétation souple et évolutive du principe de précaution, en évitant absolument le déclassement des équipements existants ».

Il ne sera donc possible de parler de « prise » de la « greffe environnementale » que si l'on dépasse le stade des « bonnes volontés » exprimée au sein d'une politique de communication soutenue. Les négociations concernant les procédures lancées pour assurer un meilleur remboursement par le FIPOL (suite au naufrage du Prestige le 19 novembre 2002 ; 77.000 tonnes d'hydrocarbures déversées) seraient un plus certain qu'apprécieraient les « parties prenantes » : les fiches de position UFIP de 2003 mentionnent la création d'un nouveau

¹⁴ Entreprises de transformation du poisson, atteinte à l'image de marque pour le poisson non contaminé mais provenant des Shetlands, industrie du tourisme...

« niveau d'indemnisation » pour les pollutions « très graves » (environ un milliard d'euros par accident alors qu'existe actuellement une limitation à 15 % des sommes avancées). Et d'autant plus que jouer la carte des permis négociables présente deux inconvénients régulièrement mentionnés depuis une vingtaine d'années : le « déplacement du problème de la pollution » vers l'aval (sans menacer juridiquement ceux qui, en amont, refusent de jouer la carte environnementale) ; le mode de fonctionnement de ce type de marché (à l'exemple de ce qui a été observé aux Etats-Unis).

Références bibliographiques

- AMINE A., *Le comportement du consommateur face aux variables d'action marketing*, Editions Management et société, Coll. Les essentiels de la gestion, Caen, 1999.
- BENSEDRINE J., « Comment devenir une entreprise verte », *Revue française de gestion*, n° 136, Novembre-Décembre, 2001, p. 128-144.
- BOIRAL O. et JOLLY D., « Stratégie, compétitivité et écologie », *Revue française de gestion*, n° 89, Juin-Juillet-Août 1992, p.80-95.
- BOURGEOIS E. et NIZET J., *Pression et légitimation*, PUF, Coll. Sociologies, Paris, 1995.
- BRASSEUR M. et FORGUES B., « Communiquer en temps de crise », *Revue française de gestion*, n° 137, Janvier-Mars 2002, p. 61-70.
- BRETON P., « L'argumentation : entre information et manipulation », in *La communication : état des savoirs*, P. Cabin (dir.), Editions Sciences humaines, Paris, 1998.
- FARNEL F.J., *Le lobbying : stratégies et techniques d'intervention*, Editions d'organisation, Paris, 1994.
- GABRIEL P., « Le marketing comme moyen de légitimation des entreprises dans une perspective de développement durable », *Décisions Marketing*, n° 29, Janvier-Mars 2003, p.67-76.
- GARVIN D.A., « Building a Learning Organization », *Harvard Business Review*, vol. 69, n° 6, Novembre-Décembre 1991, p. 78-91.
- GUIMARD C., « Communication financière », in *Encyclopédie de gestion*, Y. Simon et P. Joffre (dir.), 2^e édition, Economica, Paris, 1997.
- HOFFMAN A.J., « Institutional Evolution and Change : Environmentalism and the US Chemical Industry », *Academy of Management Journal*, vol. 42, n° 4, 1999, p. 351-371.
- HUGLO C. et MOUSTARDIER A., « Le naufrage du Prestige et la pollution maritime », *Mines*, n° 410, Septembre 2004, p. 16-18.
- LINDBLOM C.K., « The Implications of Organizational Legitimacy for Corporate Social Performance and Disclosure », *Critical Perspectives on Accounting Conference*, New York, NY, 1994.
- LOCH C.H. et HUCHZERMEIER A., « Peur du risque... ou de l'innovation ? », in *L'art de la gestion des risques*, Collectif, Financial Times/Pearson Education/Village mondial, Paris, 2001.
- MAY P.H., DA VINHA V. et ZAIDENWEBER N., « Royal Dutch-Shell », in *Corporate Incentives and Environmental Decision Making*, M. Hastings (dir.), Texas, HARC, 1999.
- MIKOL A., « La communication environnementale de l'entreprise », *Revue française de gestion*, n° 147, 2003, p. 151-159.
- NELSON R.R. et WINTER S.G., *An Evolutionary Theory of Economic Change*, Harvard University Press, Cambridge, Mass, 1982.
- SENGE P., *The Fifth Discipline : The Art and Practice of the Learning Organization*, Bantam Doubleday Bell, Londres, 1990.
- SHARMA S., « L'organisation durable et ses stakeholders », *Revue française de gestion*, n° 136, 2001, p. 154-167.
- STOYCHEVA K.G. et LUBART T., « La nature de la prise de décision créative », in *Créativité organisationnelle : regards sur l'individu, l'entreprise et l'économie*, I. Getz (ed.), Vuibert, Coll. Entreprendre Institut Vital Roux, Paris, 2002.
- UFIP, Rapports annuels, Paris (rapport de l'année en cours toujours publié l'année suivante).
- UFIP, Fiches de position (publiées sur le site de l'UFIP ; petrole.fr), 2003-2004.

UFIP, « Panorama de l'industrie pétrolière », Conférence de presse disponible sur le site de l'UFIP, 29 avril 2003.

UFIP, « Panorama de l'industrie pétrolière », Conférence de presse disponible sur le site de l'UFIP, 10 février 2004.