L'industrie pétrolière et l'environnement

Autor(en): **Chenevier, Jean / Choffel, Jean**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 1: **L'environnement**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-886707

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

JEAN CHENEVIER
JEAN CHOFFEL

L'industrie pétrolière et l'environnement

Contrairement à une opinion parfois complaisamment répandue, l'industrie pétrolière n'a pas attendu que les problèmes de pollution, de nuisances et d'environnement aient été « découverts » par le public, sinon par certains « milieux dirigeants », pour se préoccuper de la question.

Ni minimiser, ni dramatiser.

Deux attitudes sont, à cet égard également à rejeter. La première consisterait à sous-estimer le problème, voire à nier son existence. Réaction puérile qui ne mérite pas l'examen. La seconde approche reviendrait au contraire à grossir le danger afin d'alerter les imaginations au risque soit de propager un désespoir peu constructif, soit de déclencher une « mode » qui, en France particulièrement, ferait rapidement place à une autre. La voie à suivre consiste, tout simplement, à prendre clairement conscience de la réalité pour en tirer toutes ses conséquences.

Rappelons, dès l'abord, que le problème comporte un double aspect, à savoir les nuisances engendrées par l'activité industrielle pétrolière proprement dite sous toutes ses formes et celles qui résultent de l'utilisation par les clients de l'industrie pétrolière des produits livrés par cette dernière, qu'il s'agisse de combustibles ou de carburants. Les deux situations présentent cette différence essentielle que, dans le premier cas, l'industrie a le devoir — et les moyens — de lutter pour réduire les nuisances, alors que dans le second, elle ne peut agir que par persuasion en informant et en éduquant les consommateurs.

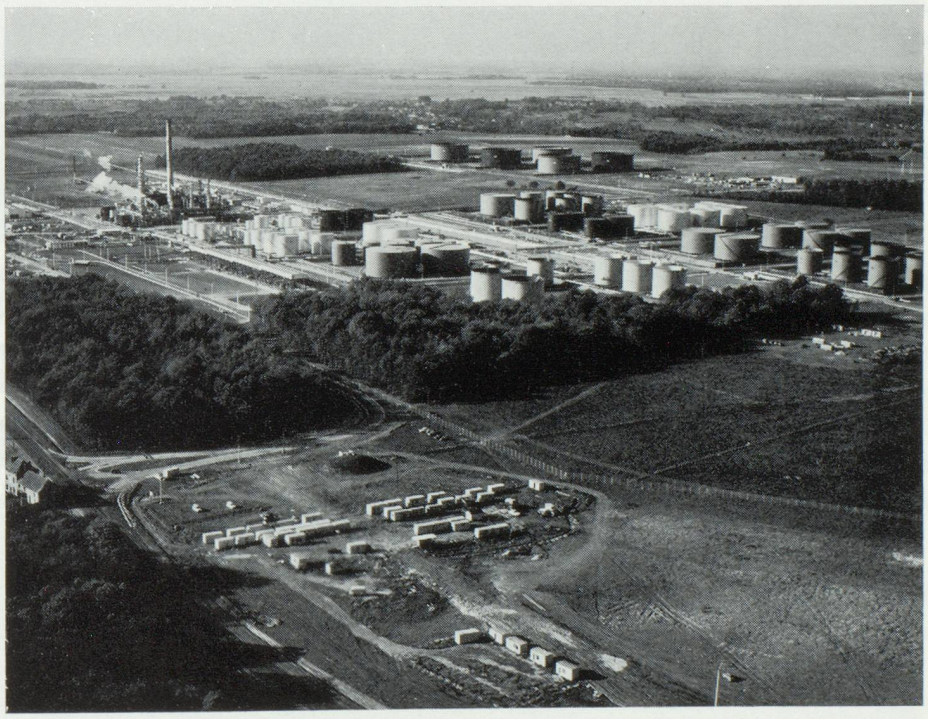
Un bilan positif.

L'industrie pétrolière peut, dès maintenant, aligner des réalisations d'envergure dans le domaine de la lutte contre la pollution et de la défense de l'environnement. L'un des exemples les plus caractéristiques intéresse un secteur particulièrement sensible — et à juste titre — au public, celui de la pollution des mers et des plages du fait des rejets de mazout opérés par les navires pétroliers. Le système du « load-on-top », qui consiste à acheminer les eaux de lavage vers un compartiment spécial pour y subir une décantation contrôlée, permet de réduire dans des proportions considérables les déversements en mer. Or, plus de 80 % de la flotte pétrolière mondiale appliquent cette technique. Reste

évidemment le problème de contraindre les récalcitrants à observer les règlements ; seule une législation — et surtout une police internationale — pourrait y parvenir. Ajoutons que la plus grande partie du mazout qui souille nos plages ne provient pas des tankers mais d'autres navires.

Assurément, en dépit des précautions prises, un accident, une collision, est toujours possible. L'industrie pétrolière a mis au point des procédés et des équipements destinés à récupérer ou à disperser les produits polluants ou à s'opposer par des barrages flottants à leur progression. Sur le plan de la réparation des dommages causés, les sociétés pétrolières ont constitué une organisation internationale nommée « Tovalop » qui a créé un fond d'indemnisation (plan Cristal) prévoyant des versements pouvant aller jusqu'à 30 millions de dollars par sinistre. Ces mêmes compagnies pétrolières ont également constitué un organisme international d'études et de concertation : le Concawe (1) dont le siège est installé à La Haye et qui est financé par l'ensemble de l'industrie.

Dans un autre secteur, celui du raffinage, les techniciens des sociétés pétrolières se sont attaqués aux problèmes de l'air et de l'eau en même temps qu'à d'autres inconvénients : bruits, odeurs. A cet égard, une raffinerie comme celle de la Société Française des Pétroles BP à Vernon présente actuellement « le dernier mot ».



Raffinerie BP de Vernon, capacité moyenne de 3 millions de T/an (Vue du Sud-Est).
Photo Beaujard.

Bien entendu, et fort heureusement, la technologie « anti-pollution » progressera encore. Il est parfaitement logique que le problème technique, dans la mesure où il est responsable de l'accroissement de la pollution, soit appelé à combattre cette dernière et à en prévenir les effets. Soyons conscients, cependant, que la raffinerie « 100 % propre » relève de l'utopie.

(1) Conservation of Clean Air and Water in Western Europe.

pour acheter un appartement à Genève...

VOYEZ NOS REALISATIONS

RESIDENCES DE LA TOURELLE
A proximité des Organisations internationales — aménagement luxueux

RESIDENCES DU MIDI
A Meyrin-Village — dans un parc de 6000 m²

RESIDENCE DE LA CHENAIE
Vue imprenable — du studio au 12 pièces

RESIDENCE TOURELLE·PARC
Magnifiques appartements traversants — grand confort

RESIDENCE SAINT·PIERRE
Au cœur de la vieille ville

RESIDENCE COLOGNY ST·PAUL
A Grange-Canal, dans un cadre exceptionnel de tranquillité

SPG

SOCIÉTÉ PRIVÉE DE GÉRANCE

SERVICE DES VENTES
AGENCE VIEILLE VILLE
8, place du Grand-Mézel - CH 1204 GENÈVE / SUISSE - Tél. (022) 24 52 16

*

Réalisations situées dans la région parisienne
SOCIÉTÉ PRIVÉE DE GÉRANCE - FRANCE
95, rue de Prony - PARIS XVIIe - Tél. 227 56 60

Dans le cas de Vernon, les mesures prises ont non seulement satisfait aux réglementations en vigueur mais allaient au-delà des normes exigées. Sur ce problème de la réglementation dont nul ne peut nier la nécessité, deux observations doivent être faites. Avant d'édicter un nouveau texte, il importe d'avoir une connaissance exacte et complète des faits et une claire maîtrise de tous les aspects du problème. On peut citer le cas de la législation allemande sur la teneur en plomb des carburants automobiles qui a imposé des règles draconiennes, alors qu'il n'est même pas scientifiquement prouvé à l'heure actuelle que le plomb en question est nocif et que le remède envisagé n'est pas en l'occurrence pire que le mal. Seconde remarque : les règlements anti-pollution émanent naturellement des ministères et des services techniques ; il conviendrait dans le cas de la France, qu'une liaison et, mieux encore, une harmonisation fût prévue entre des textes de cette nature et les directives du Ministère de l'Environnement. On éviterait ainsi certaines contradictions qui ne sont pas seulement du domaine des hypothèses.

Payer le prix... de l'anti-pollution.

Pour en revenir à Vernon, un effort exceptionnel a été accompli en ce qui concerne l'insertion de la raffinerie dans le paysage. La protection contre la vue a été assurée par une ceinture de bois, les odeurs caractéristiques ont été éliminées, le choix des couleurs et des formes répond aux canons de l'esthétique industrielle. L'expérience de Vernon est « exemplaire », au sens propre du terme à un autre titre. Elle met en évidence un aspect clé du problème, à savoir le coût des opérations de lutte contre la pollution et de défense de l'environnement. Dans le cas présent, les dépenses correspondantes se sont élevées à près de 2 milliards d'anciens francs, ce qui a augmenté de 6 % le prix de revient des installations. Cette proportion est appelée à s'accroître dans l'avenir ; elle atteindra demain 8 %, 10 %...

Il s'agit là, manifestement, d'un élément normal du coût de construction d'une raffinerie comparable, par exemple, aux frais de protection et de lutte contre l'incendie. Tout aussi normalement le financement correspondant doit être répercuté en dernière analyse dans les prix de vente aux consommateurs comme tous les autres postes du prix de revient. La formule qui consiste à « faire payer les pollueurs », séduisante dans son principe, se révèle dans la pratique d'une application limitée et délicate en dehors d'infractions caractérisées que la puissance se doit de sanctionner.

Pour que l'utilisateur des produits pétroliers ne soit pas amené à supporter sa part des dépenses de lutte contre la pollution, il faudra — seule autre possibilité — que le budget national, c'est-à-dire le contribuable, prenne totalement ou partiellement la relève. L'alternative est simple et là il appartient à l'État de la trancher.

La pollution, en définitive, est l'affaire de tous, de la puissante société internationale au dernier des conducteurs de deux roues. C'est à coup sûr dans le domaine de l'information, voire de l'éducation civique, que les campagnes officielles ou privées en faveur de l'environnement peuvent être les plus rentables. L'industrie pétrolière, comme toutes les autres industries d'ailleurs, ne pollue pas pour le plaisir de polluer. Elle ne prétend à aucun moment esquiver sa part de responsabilité dans ce domaine, étant bien entendu que si un certain degré de pollution est incontestablement son fait, il n'est pas sa faute.