

Des dysfonctionnements des activités pétrolières à la marée noire du golfe du Mexique

Julien Gardaix est docteur en géographie de l'Université Bordeaux 3. Il a rédigé une thèse sur la géopolitique et les risques de marée noire en Europe. Rattaché au Laboratoire de Géographie Physique Appliquée de Bordeaux et à l'UMR ADES, il est actuellement ATER à l'université d'Orléans.

Le golfe du Mexique est touché depuis le 22 avril 2010 par une marée noire d'une taille inédite. Le centre de la pollution est la plateforme pétrolière « *Deepwater Horizon* » à 80 km des côtes de Louisiane aux Etats-Unis. Depuis la catastrophe, BP (*Beyond Petroleum* et ex-*British Petroleum*), entreprise britannique aux intérêts mondiaux, tente d'en circonscrire les diverses conséquences. Les impacts écologiques restent le moteur de cette catastrophe mais l'effet domino subi par BP et les autorités prend des formes originales pour ce genre de pollution. La structure actuelle de l'exploitation pétrolière explique en grande partie des enjeux puissants et leurs problèmes pouvant mener à la marée noire. Cette catastrophe révèle des liens globaux tissés par les entreprises pour une ressource indispensable au fonctionnement des sociétés. Intégrés à la mondialisation, leurs modes de production favorisent des prises de risques grâce à des réactions légales difficiles.

La marée noire du golfe du Mexique, l'exemple d'une marée noire aux effets mondialisés, se comprend par des changements dans l'exploitation des hydrocarbures. Précocement internationalisé, ce système s'est rattaché à la mondialisation et ses règles. De ce fait, les acteurs économiques ont acquis un poids déterminant dans ces activités alors qu'il n'était autrefois que des pions au service des nations. La construction des risques de marée noire s'en voit bouleversée. De nouvelles coopérations doivent être pensées pour circonscrire ces nouveaux risques globaux.

De l'« internationalisation à la mondialisation » des risques de marée noire

Les compagnies pétrolières ont une riche histoire entremêlée de liens géopolitiques. Au fil du XXe siècle, leur filiation officielle s'est distendue avec leurs Etats d'origine. Cet éloignement s'est accompagné d'un bouleversement de leur organisation interne. Elles cherchaient autrefois à contrôler chaque processus « du puits à la pompe ». Cette structure les a édifiées comme les premières grandes sociétés internationales par l'exploitation de ressources disponibles à l'étranger, sous forme directe ou par concessions selon les régimes des Etats soumis. Elles ont pu acquérir des monopoles entretenus par des traités. La période des indépendances dans les années 1950 a marqué la fin de la disponibilité des ressources. Les chocs pétroliers ont matérialisé cette passation des pouvoirs. Cette première étape a remis en cause l'ensemble de la structure monolithique des compagnies. Les problèmes de contrôle du secteur de la production ont encouragé les entreprises à se concentrer sur certaines activités et, dans le même temps, à rechercher de nouveaux lieux de production. Les activités du transport ont été externalisées dans cette logique ; la sous-traitance s'est généralisée. Le transport maritime

d'hydrocarbures subissait aussi des pressions nouvelles suite aux premières marées noires majeures. L'intérêt de déléguer était double, bien que cela ait facilité le développement de marchés parallèles des hydrocarbures. D'un cartel à l'autre (celui de l'OPEP), la place des marchés est à présent dominante, avec quelques errements, pour s'intégrer pleinement dans les cadres de la mondialisation :

« Internationalisation pétrolière »	« Mondialisation pétrolière »
Nationalisation et protectionnisme	Privatisation et libéralisme
Fondamentaux géopolitiques et géostratégiques : importance de l'origine géopolitique des chocs pétroliers, de la détente postsoviétique,...	Fondamentaux géoéconomiques. Primat du modèle économique restant, basé sur le capitalisme et le libéralisme. Réappropriation du pouvoir géopolitique à des fins mercantiles
Tentative de cartellisation et de contrôle total des prix	Regroupement des firmes selon leurs secteurs d'activités
Autonomie limitée aux objectifs de son Etat-créateur	Privatisation des firmes occidentales : autonomie face à son Etat-créateur ; choix des marchés
Espaces en contacts limités	Diversification des espaces de contact (matériel et immatériel)
Nombre limité d'acteurs	Multiplication des intervenants
Intégration amont-aval directe ou indirecte : contrôle des prix selon cette relation conflictuelle	Rôle pivot des marchés entre l'amont et l'aval : autonomisation des prix de la ressource ; financiarisation
Echanges matériels dominants	Echanges immatériels dominants

Tableau 1 : L' internationalisation et la mondialisation pétrolière

Source : Gardaix, 2009

Aujourd'hui, les compagnies sont désignées comme des « FMN » ou « FTM » (firmes multinationales ou transnationales) : « *des entreprises à but lucratif, ayant la nationalité d'un Etat et possédant des filiales dans d'autres Etats, une internationalisation de leurs activités de production, mais un centre de décision unique* » (BONIFACE, 2001, p29). S'il est vrai que les firmes pétrolières occidentales ont une internationalisation de fait, l'espace mondial apparaît comme un champ de rivalités économiques soutenues ou déviées par des facteurs politiques et stratégiques. Poussée par la mondialisation, la tendance est à la création de grands groupes capables de résister aux pressions extérieures et d'atteindre une « taille critique ». La convergence est ancienne dans le monde pétrolier, et elle a été stigmatisée par l'influence des *Majors* puis par la formation de l'OPEP. Elle se renouvelle maintenant. « *Deux principes gouvernent le fonctionnement des économies modernes de marchés : la concurrence et l'organisation.* » (ADDA, 2006, p238). Cet équilibre est précaire. Les entreprises se disputent le contrôle des ressources à l'échelle internationale, mais l'intervention des Etats est primordiale pour leur rôle régulateur, décidant quand autoriser concurrence ou organisation. Ainsi, les Etats-Unis, vecteur du libéralisme, ont-ils mis en place des législations anti-monopoles et anti-pollutions aux hydrocarbures (l'OPA : *oil pollution act*) suite à la marée noire de l'*Exxon Valez* en 1989 pour encadrer tout abus.

Les efforts entrepris sur le court terme - des investissements énormes (HAY, THEBAUD, PREZ AGUNDER, CARIOU, 2008) - devaient permettre de sauvegarder les principaux groupes pétroliers en cas de marée noire et d'imposer des garde-fous à la mondialisation dans ce secteur. Les autorités n'auraient ainsi plus à faire le grand écart entre les besoins nationaux en hydrocarbures, le pouvoir de contraintes des lobbies, la place du pétrole dans les activités et les modes de vies américains, avec les conséquences environnementales et sociales des pollutions. Une responsabilisation financière élargie, et d'autres mesures concrètes (notamment la généralisation des double-coque), devaient dissuader toute tentative de prise de risque des opérateurs. Dans cette perspective, la marée noire du golfe du Mexique est un constat d'échec des autorités pour canaliser certains rouages économiques mondialisés. En

effet, bien qu'une marée noire d'une telle ampleur issue d'une plateforme se soit rarement formée [1], l'OPA s'applique à cette pollution.



Photographie 1 : La marée noire du golfe du Mexique

Source : New York Daily News

Cette marée noire correspond aux dérèglements provoqués par le passage de l'« internationalisation pétrolière » à la mondialisation. Certes les marées noires ont beaucoup diminué en nombre, mais elles ont gagné en intensité par leur visibilité et l'évaluation des coûts sociaux et environnementaux. Elles parviennent à fragiliser les groupes de stature mondiale telle BP, la deuxième capitalisation pétrolière mondiale. Cette puissance s'est façonnée dans le temps et grâce à une politique de rachats des concurrents (Amoco, Castrol). La privatisation des entreprises et la croissance des investissements nécessaires ont poussé les entreprises du secteur à se réunir de gré ou de force. Leur pouvoir géoéconomique n'en est que plus important si bien que quelques unes ont des capitalisations équivalentes au PIB de certains Etats. En 2006, BP disposait d'une concentration financière équivalente à celle de la Belgique ou de l'Egypte (28e et 29e PIB mondiaux ; DURAND, MARTIN, PLACIDI, TÖRNQUIST-CHESNIER, 2006, p45). Par ce pouvoir financier et d'anciennes filiations aux pays occidentaux, les compagnies pétrolières ont étendu leur rayon d'action à l'ensemble de la planète. Elles jouent de leur mise en concurrence et de leur coopération de manière différenciée selon les lieux. Ainsi BP possède-t-elle une partie de la concession d'exploitation et est-elle opératrice de la plateforme : le japonais Mitsui et l'américain Anadarko participent aussi à cette gestion. Les autres acteurs secondaires se sont vite désolidarisés face aux responsabilités potentielles. La compagnie Transocean, spécialisée dans le forage, est d'origine suisse, et siège aussi à Houston au Texas. Les compagnies américaines Halliburton, Cameron International et Hydroil pourraient être responsabilisées en fonction de leur implication dans les opérations de traitement de la plateforme.

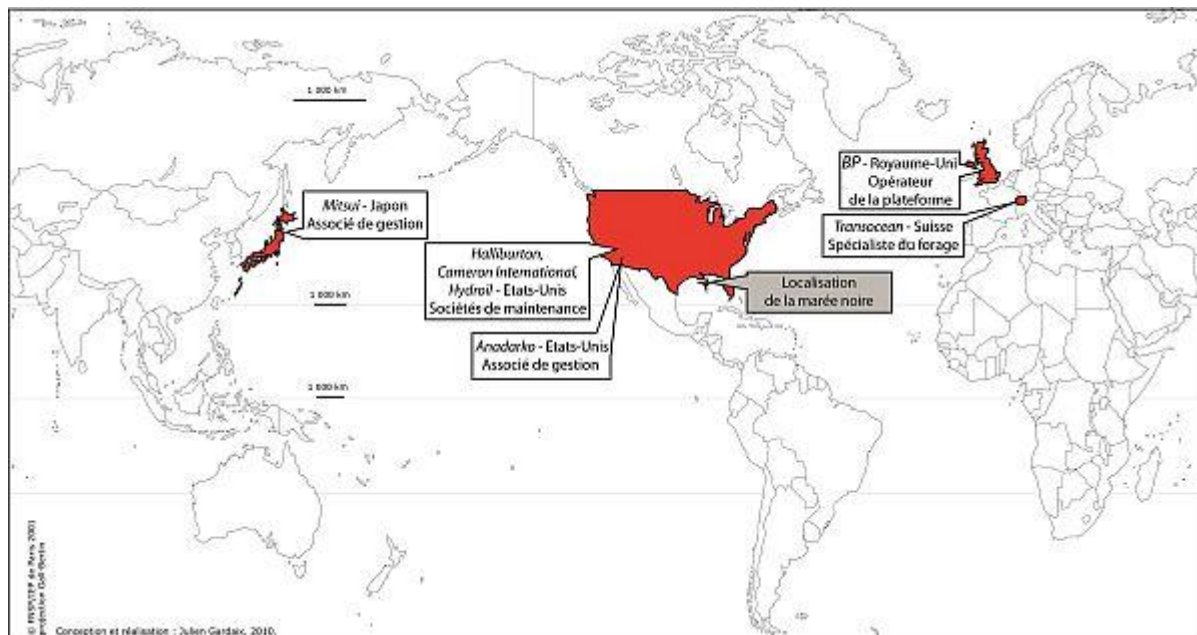


Figure 1 : Les principaux intervenants face à la marée noire du golfe du Mexique

Source : Julien Gardaix (à partir du New York Times)

L'écheveau mondial se complexifie pour construire un risque globalisé de marée noire. La pollution garde néanmoins des effets directs localisés. La plateforme endommagée se localise dans les nouveaux champs d'exploitation développés dès les années 1970 dans le golfe du Mexique et la mer du Nord. D'une fraction de la production avant 1970, l'*offshore* s'est développé face aux rigueurs économiques et politiques de l'époque pour occuper près du tiers des apports mondiaux. Cette plateforme a été construite en 2001 pour atteindre 1 500 mètres de profondeur : elle est l'une des 3 500 plateformes présentes dans le golfe, c'est dire les risques encourus pour des systèmes de fonctionnement équivalents. De plus, les quantités déversées en mer accroissent les pressions sur BP : les volumes quotidiens sont réévalués à la hausse pour atteindre, selon les prévisions pessimistes, les 100 000 barils par jour. La dangerosité de la pollution et sa visibilité médiatique n'en sont que renforcées au fur et à mesure de l'extension de la pollution (figure 2). Par ce filtre médiatique, les conséquences physiques de la marée noire dépassent les cadres américains pour s'ouvrir à la planète. Au-delà de cet effet médiatique négatif, les premiers éléments disponibles laissent présager d'un entretien à minima des installations. BP a déjà payé plus de 2 milliards de dollars en remboursement et mesures de protection et va devoir déboursier plusieurs dizaines de milliards de dollars à cause de négligences sur la maintenance puis sur la gestion des défaillances. Les effets locaux de la pollution sont replis dans le tourbillon mondial : un tel risque devient inacceptable aux yeux de tous. Les forces de BP, sa puissance financière et sa présence mondiale, sont attaquées par la chute de sa cotation boursière (une perte de près de 100 milliards de dollars en deux mois). En tant que risque global, la marée noire a des effets physiques précis, mais provoque des enchaînements immatériels bien plus lourds.

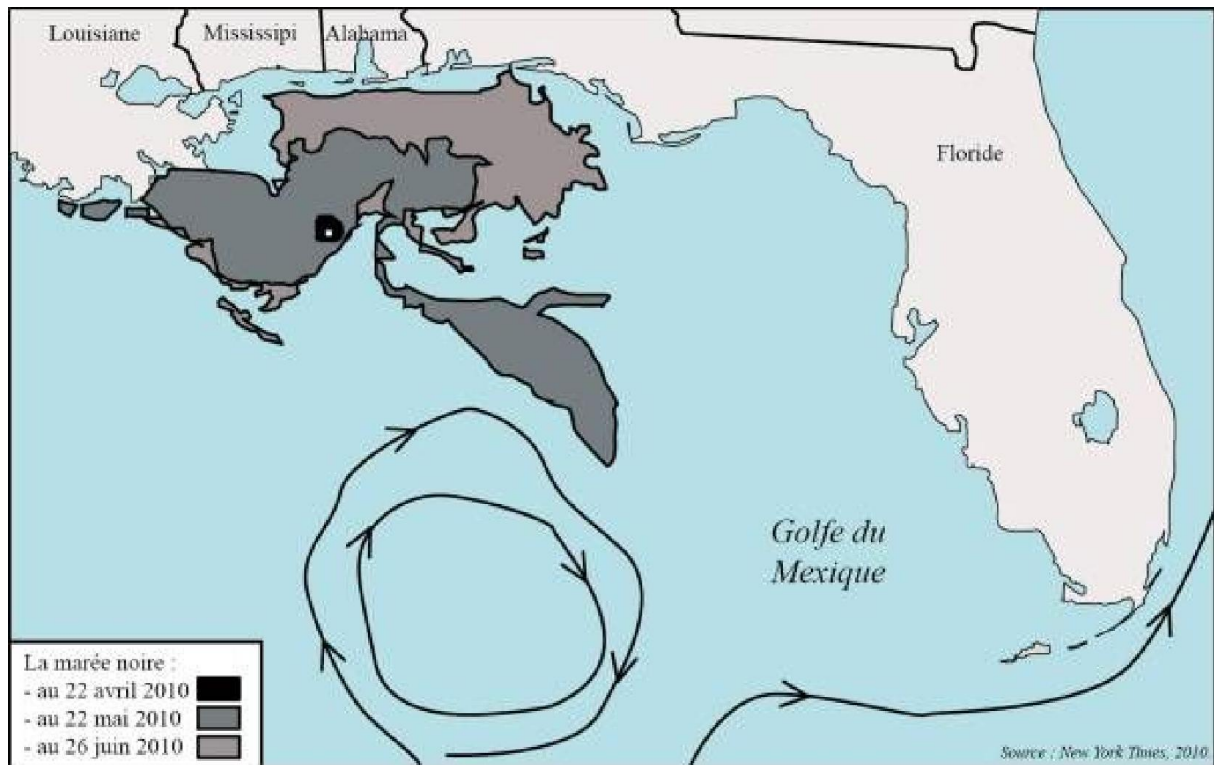


Figure 2 : La propagation de la marée noire dans le golfe du Mexique

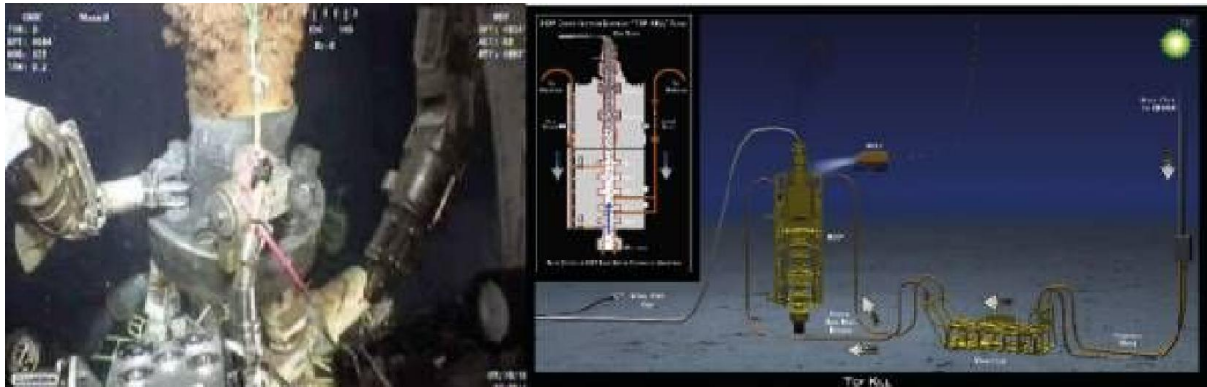
Source : Julien Gardaix

Ce risque global a une construction complexe. La mondialisation permet de déléguer le travail et met en concurrence les acteurs pour réduire un maximum les coûts. L'équilibre interne du système économique se produit par les interactions entre risques et bénéfices. Appuyer sur l'un déclenche des conséquences sur le second. Les défauts d'entretien et la sous-estimation des effets ont été établis par des rapports internes et la commission d'enquête. L'aléa ainsi formé, soit la probabilité d'apparition d'un risque, est ici majorée par l'érosion des moyens et la compétition sur ces marchés, voire la politique d'entreprises. Les risques ont pris des aspects techniques à cause de la canalisation des technologies selon des objectifs quasi-calculés. Or les calculs des uns entravent l'acceptabilité des autres jusqu'à ce que les acteurs générant les risques parviennent à s'accorder.

Acteurs économiques et politiques face aux risques globaux : des limites à la mondialisation ?

La vulnérabilité engendrée par la marée noire oblige à la réaction des acteurs économiques et politiques, mais aussi de la société civile indignée par une telle atteinte à l'environnement. Les coopérations entre acteurs sont mises à mal par le développement des catastrophes et la gestion de la crise. Les initiateurs du risque technique sont en première ligne et subissent les mécontentements afin que le système pré-catastrophe se remette en place le plus rapidement en limitant les séquelles économiques, sociales et environnementales. Les impacts écologique et médiatique de la marée noire ont de quoi inquiéter une entreprise pétrolière aussi solide soit elle surtout dans le cadre des Etats-Unis : les opérateurs engagés dans une pollution subissent une lourde responsabilisation. Pour limiter les coûts de la marée noire, BP a mené plusieurs actions dont l'usage de robots, le placement de couvercles de confinement (le second a fonctionné un temps et permis de récupérer une partie des hydrocarbures) ou l'envoi de matériaux dans le puits. Ces opérations très médiatisées occupent sur le court terme et espèrent avoir des effets : à chaque échec, la communication de BP prévoit une nouvelle

solution applicable dans les jours suivants. Dans le même temps, BP construit des puits parallèles autour d'une seconde plateforme pour siphonner le gisement : la mise en œuvre de l'opération devrait prendre deux à trois mois. Outre la faible ingéniosité reprochée à ces solutions, BP tend à sous-estimer le débit du puits tout en augurant de taux de réussite optimistes pour chaque opération. Face à cela, l'estimation basse des volumes en mer et les échecs à répétition hérissent la population et les autorités : cette communication de crise est inadaptée à une catastrophe suivie par des millions de personnes. La déstabilisation de l'entreprise dépasse la zone touchée par la pollution et s'inscrit dans les rouages de la mondialisation.



Photographie 2 : Quelques opérations de colmatage

Source : BP

L'image de BP est encore plus ternie par ses concurrents qui n'hésitent pas à dénoncer les mauvaises habitudes de la firme concernant l'entretien de ses appareils. Leurs objectifs sont de fragiliser la valeur boursière d'une des grandes sociétés pétrolières et ainsi de limiter sa capacité financière pour des investissements futurs, tout en promouvant une image négative auprès de potentiels partenaires. La catastrophe et ses externalités s'intègrent à la mondialisation dont la puissance financière et la capitalisation boursière sont les principaux vecteurs géoéconomiques. Un événement local exceptionnel (négatif ou non) devient un enjeu aux conséquences mondiales grâce aux « *interconnexions complexes* » (CARROUE, 2002, p4) entre les différents lieux de la planète. La compétition entre les acteurs économiques s'accroît par toutes les stratégies, même les plus opaques : en cela, une gestion cohérente des risques est une réelle opportunité pour la concurrence car elle apparaît comme un investissement dans la sécurité des activités et sur la faillibilité des concurrents, au-delà de toute communication médiatique. A l'inverse, BP qui tentait d'imposer une « image verte » va devoir adapter son discours à sa gestion d'entreprises et aux nombreuses critiques.

Si la sphère économique se dresse contre les responsables de la catastrophe, les autorités politiques ont des réactions visibles et parfois décriées. En tant que garantes du bien-être de la société civile et de l'environnement, les gouvernements doivent s'assurer de limiter les impacts de la marée noire. Pour cela, ils encadrent la gestion de l'urgence et des secours. Dans le cadre américain, cette réaction est menée en accord avec la législation anti-pollution et la place de l'Etat central face aux pouvoirs de chaque Etat. Ainsi, dès les premiers jours de la marée noire, les gardes-côtes ont-ils décidé d'incendier une partie des hydrocarbures. La volonté est réelle d'agir sur la marée noire malgré des effets limités. Les autorités ont choisi de laisser faire BP dans la résolution des problèmes. Face aux échecs successifs, la présidence a subi des critiques quant à son intérêt pour la catastrophe. Là encore, l'apport médiatique est déterminant puisque l'implication présidentielle se traduit par des visites du Président Obama aux victimes et sur les plages polluées. Dans cette idée, le Sénat a mené diverses auditions

télévisées des différents protagonistes. Des enquêtes sont en cours auprès des agences fédérales pour évaluer des dysfonctionnements internes : de lourds soupçons pèsent notamment sur le *Mineral Management Service* qui gère les forages pétroliers *offshore*. Les autorités ont aussi subi des critiques contre une réflexion sur les forages *offshore* : cette décision, en apparence opportune vue la pollution, a été vécue comme une tare supplémentaire qui pénaliserait la forte implication pétrolière de l'industrie locale. La grogne est montée tant localement que dans les grands groupes pétroliers. Pourtant fortement mobilisables en période de crise, les inquiétudes écologiques sont demeurées secondaires face aux approvisionnements énergétiques et aux intérêts économiques. En effet, les objectifs géopolitiques américains sont ambivalents puisqu'il faut choisir entre préserver l'environnement et la société civile par des règles strictes ou protéger leurs industries et les besoins en hydrocarbures. Cette dernière possibilité a été privilégiée et a été la source de blocage pour régler cette question sur le long terme : ce double jeu est d'importance pour cette crise majeure - considérée comme un « 11 septembre écologique » - qui paraît transformatrice des comportements. La reproduction de la marée noire est dès lors plausible d'un point de vue légal : le risque technique persiste bien que ses effets globaux (économiques et médiatiques) attirent aujourd'hui les firmes à le régler. Les acteurs économiques entendent rester libres d'entreprendre, sans règles contraignantes et grâce à une gestion internalisée : les risques restent élevés car ils se basent sur les stratégies de chacun. La libéralisation des activités demeurent une idéologie puissante malgré une telle crise. Mondialisation et développement durable s'accordent mal dans des circonstances pourtant « favorables » à une protection du milieu.

Les Etats-Unis sont emportés par la mondialisation et ses externalités globales. Leur législation anti-pollution, considérée comme l'une des plus sévères sur la planète, n'a guère résisté à la catastrophe. Certes BP va devoir payer des sommes importantes, mais le pouvoir d'action des Etats-Unis est réduit dans les faits : l'objectif premier de l'OPA n'était pas de faire payer les pollueurs (au contraire), mais de les dissuader, par le biais financier, à prendre des risques dans leurs activités. Pire, les autorités n'ont pas réussi à imposer de nouvelles règles environnementales. Si la catastrophe est visiblement dévastatrice, ses effets socio-économiques et écologiques directs ne parviennent pas à infléchir la dynamique globale favorisant la compétitivité économique et les questions stratégiques. Les inflexions géoéconomiques sur des décisions géopolitiques duales l'emportent. De ce fait, la mondialisation s'auto-entretient malgré des risques globaux aussi médiatiques et choquants soient-ils pour la société civile et destructeurs pour l'environnement. Ces contraintes et ces paradoxes obligent les Etats-Unis à n'avoir qu'une position attentiste. Les sociétés civiles - les victimes directes ou les spectateurs lointains - supportent des externalités à répétition jusqu'à ce que leurs mobilisations durables parviennent à contraindre des autorités politiques et des acteurs économiques entraînés dans la mondialisation : de cette réaction, une « géosociété », équivalent social de la géopolitique ou de la géoéconomie, pourrait agir sur l'espace contre des risques techniques et globaux.



Photographie 3 : De la fuite du puits, à ses effets jusqu'au mécontentement populaire et les détournements de la marque
 Source : Julien Gardaix (photomontage)

Conclusion La marée noire du golfe du Mexique est le dernier agrégat d'un système déséquilibré. La mondialisation a changé les activités pétrolières dans leur ensemble. Cette marée noire est la manifestation visible des évolutions des activités pétrolières par la mondialisation d'autant que la commercialisation des hydrocarbures bénéficie de passe-droits et de collusions entre pouvoirs géopolitiques et géoéconomiques. Le nombre des pollutions s'est considérablement réduit tandis que leurs effets ont atteint des proportions élargies. Ces pollutions ne touchent plus seulement quelques victimes directes et l'environnement, mais elles s'intègrent dans les rouages profonds de la mondialisation. Elles mettent en jeu des questions financières, économiques et politiques d'ordre planétaire. Comme tout risque technique, les risques de marée noire sont issus de constructions approuvées par des stratégies d'entreprises favorisant des échéances de court terme sur une posture durable des activités. Dans le fonctionnement économique mondialisé, la prise de risque assure une rentabilité plus élevée pour un risque normalement couvert et ténu. La société civile a une place à prendre dans les réactions à mener contre la reproduction des risques. Victime directe des effets de la catastrophe, sa désapprobation durable pourrait permettre de contrebalancer les influences géopolitiques et géoéconomiques pour les tirer hors d'un fonctionnement en binôme. Les catastrophes les plus visibles, telles les marées noires, sont l'occasion d'une mobilisation populaire pouvant poser les bases à une conciliation d'autres problèmes environnementaux plus discrets mais plus dangereux.

Julien Gardaix

Bibliographie

- [ADDA Jacques](#), 2006, *La mondialisation de l'économie - Genèse et problèmes*, La Découverte, Paris, 256p.
- [BENMANSOUR Hacène](#), VADCAR Corinne, 1995, *Le risque politique dans le nouveau contexte international*, Dialogues, Paris, 286p.
- [BERTRAND Alain](#), 2000, *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole*, TECHNIP, Paris, 138p.
- [BONIFACE Pascal](#), 2001, *Le monde contemporain : grandes lignes de partage*, PUF, Paris, 236p.
- [CARROUE Laurent](#), 2002, *Géographie de la mondialisation*, Armand Colin, Paris, 256p.
- DURAND Marie-Françoise, MARTIN Benoît, PLACIDI Delphine, TÖRNQUIST-CHESNIER Marie, 2006, *Atlas de la mondialisation - comprendre l'espace mondial contemporain*, Les Presses Sciences-Po, Paris, 126p.
- GARDAIX, Julien, 2009, *Géopolitique et risques de marée noire en Europe*, thèse de doctorat, université de Bordeaux, 535p.
- HAY Julien, THEBAUD Olivier, PREZ AGUNDER José, CARIOU Pierre, 2008, *Marées noires - Enjeux économiques*, Editions Quae, Versailles, 136p.
- HOERNER Jean-Michel, 1996, *Géopolitique des territoires - De l'espace approprié à la suprématie des Etats-nations*, Presses Universitaires de Perpignan, Perpignan, 340p.
- LOROT Pascal (dir.), 1999, *Introduction à la géoéconomie*, Economica, Paris, 244p.
- PAULET Jean-Pierre, 1997, *Les multinationales - frein ou moteur de l'économie*, Ellipses, Paris, 128p.

[1] La fuite d'Ixtoc-1 en 1979 au large du Mexique a déversé de grandes quantités d'hydrocarbures mais n'a pas bénéficié d'un suivi des conséquences écologiques.