Européanisation et politisation du débat pétrolier

Franck BOUTARIC*

NDLR : Article paru dans le n° 18 (avril 2000) de « Responsabilité & Environnement/Annales des Mines » et reproduit avec son aimable autorisation.

D'une expertise nationale à un enjeu européen : naissance d'un débat public sur les produits pétroliers.

L'histoire de la qualité des carburants, comme celle des caractéristiques des moteurs, pourrait donner lieu à de longs développements sur la sociologie des techniques et des innovations. Sans prétendre épuiser un aussi vaste sujet, à propos duquel on pourrait rappeler qu'il fut un temps où les constructeurs automobiles s'interrogeaient sur le type de carburant à utiliser, nous nous proposons d'examiner quelques-unes des raisons à l'origine des modifications de la qualité de l'essence ou du gazole.

Pour être mis sur le marché, l'essence ou le gazole doivent, entre autres, répondre à des spécifications administratives concernant plus particulièrement le comportement du carburant dans un véhicule ; l'étude historique de ces spécifications est révélatrice de la plasticité des caractéristiques formulées par l'administration. En fait, qu'il s'agisse de l'essence, du gazole ou du carburant, ce sont les définitions mêmes de ces produits qui enregistrent des évolutions significatives.

Durant toute une période historique, des impulsions ou des modifications à l'œuvre au sein du monde économique et administratif français expliqueront les remaniements des définitions et des spécifications des produits pétroliers. Ce sont des arrêtés ou des décrets qui établissent le plus souvent les normes en question ; en indiquant quelques-unes des propriétés caractérisant l'essence ou le gazole et en mentionnant les valeurs limites qu'elles doivent respecter, cette production réglementaire crée un vocabulaire et institue des définitions propres à la France [1]. Ces textes réglementaires élaborent donc une terminologie pour définir des substances, et les variations enregistrées indiquent que ce ne sont pas seulement des propriétés physico-chimiques qui permettent de les désigner. D'une part parce que ces dernières existent en plus grand nombre que celles indiquées dans les textes [1] et, d'autre part, parce que les changements des définitions administratives s'expliquent en partie par des évolutions technologiques recherchées par les motoristes et les compagnies pétrolières.

Très schématiquement, à partir de la seconde guerre mondiale, il est possible de distinguer deux configurations d'acteurs à l'origine de la production des normes des produits pétroliers.

Le premier type d'espace correspond à un regroupement stable d'agents instituant des procédures et des modalités de décision relativement closes. Par la suite, cette communauté de politique publique [2] qui exerçait le monopole de la normalisation des essences ou du gazole connaîtra des transformations qui affecteront non seulement le nombre et le jeu des acteurs mais aussi les procédures de décision et les définitions des produits.

Dans le domaine des carburants, la politique publique française fut longtemps sectorisée et son désenclavement modifiera le nombre des acteurs, leurs stratégies, les processus de décision, et aura pour conséquence de changer la perception, par les citoyens, d'enjeux qui auparavant relevaient d'une expertise nationale. Par ses dimensions de plus en plus variées, l'enjeu technologique constitué par les produits pétroliers va susciter une série d'actions et de réflexions qui feront basculer un débat circonscrit à des questions techniques dans le champ d'une confrontation politique. Notre étude a donc pour objet de dégager quelques-uns des facteurs qui participent de la naissance et du développement de débats publics portant sur la définition et les caractéristiques des produits pétroliers.

* *Docteur en Science politique, 28, quai de la Loire, 75019 Paris.*

Dans le domaine des carburants, la politique publique française fut longtemps sectorisée et son désenclavement modifiera le nombre des acteurs, leurs stratégies, les processus de décision, et aura pour conséquence de changer la perception, par les citoyens, d'enjeux qui auparavant relevaient d'une expertise nationale.

Évolution de l'orientation des recherches

Les orientations de recherche et le développement des technologies portant sur la qualité des carburants des automobiles sont fortement dépendantes des impulsions données par les motoristes. Les normes de l'essence ou du gazole ont une histoire sociale étroitement associée à la stratégie des constructeurs automobiles. Les choix stratégiques des entrepreneurs doivent alors être restitués dans leurs univers sociaux et institutionnels afin de comprendre ce qui fonde les décisions technologiques. L'étude des stratégies des constructeurs, et leurs préoccupations techniques, démontrent, qu'à compter des années 70, les axes de compétition du marché de l'automobile connaissent des évolutions notables [3]. Les nouveaux champs d'investigation et de concurrence, progressivement imposés ou mis en œuvre par les motoristes, modifieront les qualités exigées des carburants. Les changements de composition chimique, l'ajout ou la modification des spécifications, les variations de définition trouvent ainsi une partie de leurs justifications dans des impératifs techniques liés à de nouvelles contraintes sociales.

La première période, de la Libération au début des années 70, est caractérisée, notamment au cours des années 50 et des premières années de la décennie suivante, par des modifications assez fréquentes des définitions administratives du supercarburant. La portée de ces changements peut néanmoins être relativisée car, pour l'essentiel, ils trouvent leur fondement dans la recherche d'une amélioration des performances des véhicules. Les recherches sont orientées par la volonté d'obtenir de meilleures performances dans les domaines de la mise en action du moteur, de ses capacités d'accélération et de vitesse [4]. Étant donné les interactions entre les carburants et les moteurs, il est logique de constater que l'industrie pétrolière a constamment suivi et soutenu les efforts d'amélioration des performances des véhicules des constructeurs automobiles. Les changements de la composition chimique des essences sont donc destinés à faciliter l'obtention des résultats poursuivis par les motoristes. Ainsi, le pouvoir indétonant de l'essence, dépendant de la nature des hydrocarbures et de leurs proportions respectives, est amélioré par l'adjonction de plomb. Cette augmentation de l'indice d'octane se réalise dans le respect des spécifications édictées sans que d'autres préoccupations autres que techniques soient prises en compte.

La période qui s'ouvre à partir du début des années 70 va substantiellement transformer les relations qui s'étaient établies entre l'industrie pétrolière et les constructeurs. De nouvelles contraintes sociétales et la diversification des cibles des politiques publiques (normes de sécurité et de pollution) contribuent à cette situation. La suppression du plomb pour les spécifications relatives à l'essence ou la mention d'ester méthylique d'huile végétale dans la définition administrative du gazole constituent des illustrations de cette nouvelle donne. De multiples facteurs dont les actions se conjuguent bouleversent la configuration des acteurs à l'origine de la normalisation des produits pétroliers. En 1973, la hausse des prix des produits pétroliers change la situation énergétique mondiale et constitue, momentanément, une opportunité pour des prétendants écartés des enjeux relatifs à l'énergie.

La montée en puissance des problèmes environnementaux et des exigences de santé publique, la mise en place progressive d'une politique de l'environnement au niveau européen faciliteront également l'émergence d'une nouvelle configuration d'acteurs intéressés par l'introduction de nouveaux composants, l'adoption de nouvelles spécifications ou la production de nouvelles définitions des essences et du gazole.

Dès lors, les études et les recherches des constructeurs et des raffineurs ont pour souci d'une part de répondre aux contraintes de réduction de la consommation des véhicules et, d'autre part, de se conformer aux nouvelles réglementations environnementales [3]. En France on peut observer que ces préoccupations apparaissent de manière dissociée et que, dans un premier temps, économie d'énergie et diminution des émissions polluantes des voitures ne sont pas des considérations étroitement associées dans les objectifs poursuivis par les industriels.

La crise pétrolière de 1973, comme celle de 1979, permettra non seulement la réalisation d'études visant à améliorer les rendements énergétiques des véhicules mais elle favorisera également un regain d'intérêt pour les carburants de substitution. Cette crise énergétique aura aussi des répercussions sur les industries de l'automobile qui apporteront des modifications tant sur les moteurs (alimentation, combustion) que sur les véhicules (conception d'ensemble, aérodynamisme) [3]. Les caractéristiques et les spécifications de l'essence et du gazole ne seront guère affectées par la recherche-développement déployée par les motoristes qui tentent de conserver les performances acquises lors de la période précédente et de l'associer à une amélioration des rendements. Néanmoins les objectifs de réduction de consommation des carburants d'origine fossile, auront pour conséquence de remettre à jour la possi-

bilité de recourir à des produits autrefois plus ou moins massivement utilisés dans les moteurs. Il est instructif de rappeler que le développement de l'industrie pétrolière atteignit de telles proportions que le recours aux huiles végétales et les études consacrées à ces produits disparurent presque totalement. Bien que la diversification des sources d'énergie soit alors un sujet largement discuté, le contre-choc pétrolier de 1986 bouleverse à nouveau la donne, et les filières énergétiques susceptibles de proposer des alternatives plus ou moins viables et compétitives voient s'évanouir leur possibilité de développement. Il faudra attendre les problèmes soulevés par la saturation des marchés alimentaires européens et les difficultés d'exportation vers des marchés solvables pour que l'activité des industriels de l'agriculture renoue avec une histoire et des procédés qui avaient momentanément disparu. Entre 1960 et 1975, un produit comme l'éthanol disparaît presque complètement dans tous les pays, alors que des carburants obtenus à partir de la biomasse avaient été autrefois utilisés dans des moteurs.

La volonté des agro-industriels de se diversifier pour maintenir ou accroître leurs parts de marché se manifestera de multiples manières, qu'il s'agisse des actions classiques de lobbying auprès des élus et des institutions, de la création d'associations, de la collaboration avec des organismes de recherche liés à l'industrie ou à l'environnement. De fait, les nouveaux mécanismes de régulation adoptés par la Communauté européenne en mai 1992 entérinent la reconnaissance d'une légitimité pour la production de biocarburants. En France, quelles que soient les conclusions du rapport Lévy sur les carburants d'origine agricole, son existence même prouve que les questions soulevées rencontrent les préoccupations des autorités gouvernementales.

Parallèlement à la mise en place de politiques d'économies d'énergie, on assiste dès la fin des années 70, notamment aux États-Unis et au Japon, à la nécessité de réduire fortement la pollution atmosphérique d'origine automobile. Selon l'histoire industrielle, politique et culturelle des nations, cette pression environnementale engendrera des situations et des stratégies entrepreneuriales quelque peu distinctes. En France, la reconnaissance sociale et politique de la pollution automobile étant plus tardive que dans d'autres États, la réglementation antipollution trouve en grande partie son origine dans les initiatives développées au niveau communautaire. La réglementation concerne aussi bien les émissions que les carburants. Dès 1971, celle fixant des normes au rejet à l'échappement des véhicules (CO et HC) évolue dans le sens d'une plus grande sévérité et les prises de décision au niveau européen de 1979 à 1998 confortent et approfondissent ce durcissement réglementaire. Il en est de même pour la réglementation de la qualité des carburants. Généralisation de l'essence sans plomb, diminution de la teneur en soufre du gazole... ont obligé motoristes et raffineurs à des adaptations ou à des anticipations sur le processus de sévérisation des normes. Aujourd'hui ces considérations environnementales et de santé publique portent aussi bien sur la protection de l'environnement local que sur des questions globales comme l'accroissement de l'effet de serre. Ces nouvelles contraintes participeront de la redéfinition des rapports de coopération entre les compagnies pétrolières et les constructeurs automobiles. Les approches innovatrices seront développées par chacune de ces industries, mais chacune d'entre elle exprime le désir de voir son partenaire s'impliquer encore davantage dans des investissements susceptibles de faciliter le respect des normes antipollution. Les motoristes ont la tentation de mettre en exergue la nécessité d'une reformulation des carburants et les compagnies pétrolières ne manquent pas de rappeler tout l'intérêt des recherches sur les moteurs. Des oppositions parfois très vives se sont donc manifestées dans des proportions que l'on n'avait jamais observées auparavant [5]. Elles renvoient non seulement à l'émergence de nouveaux impératifs mais à la naissance d'une nouvelle configuration d'acteurs.

La définition des produits pétroliers, les propriétés caractérisant ces produits et les valeurs limites des caractéristiques furent pendant longtemps l'apanage des industriels et de la Direction des hydrocarbures et des carburants (DHYCA). Les évolutions des définitions administratives, fiscales, tout comme les changements relatifs aux spécifications, résultaient d'un ensemble d'interactions se limitant pour l'essentiel aux professionnels de l'industrie et aux représentants des ministères de l'Industrie et des Finances. C'est au sein d'organismes comme le Comité technique d'utilisation des produits pétroliers (CTUPP) que se discute et s'établit la normalisation des produits pétroliers. La production législative et réglementaire trouve donc sa source dans les cercles restreints de spécialistes qui ont institué des rapports et des procédures qui maintiennent les discussions sur la normalisation des produits pétroliers dans une perspective technique. Les conflits sont d'autant plus limités que les liens entre les milieux industriels et ceux du ministère de l'Industrie sont très étroits. Cela peut être illustré par la carrière et la trajectoire sociale des responsables de la DHYCA, issus des compagnies pétrolières pour certains, pour d'autres y prolongeant leur carrière. Certes, à l'image des cristaux, les produits pétroliers ont plusieurs facettes puisque selon les ministères (Industrie ou Finances) ils se définissent différemment, chaque acteur empruntant des outils propres à son univers professionnel et intellectuel pour caractériser le produit. Cependant tant que les opérations de normalisation resteront dans un cadre national et orientées par les seules applications d'industriels soucieux d'accroître les performances des moteurs, les discussions sur les interactions relatives aux carburants et aux technologies des moteurs revêtiront une forme technique qui masquera le fait que cette autodétermination des moyens est aussi politique. L'élargissement des impératifs et des intervenants dans la production des spécifications des carburants

modifiant la configuration issue de ce que nous avons dénommé la première période, nous assisterons à la prise en charge des questions relatives aux carburants par un nombre croissant d'agents opérant dans des espaces territoriaux distincts.

Dès 1972, le groupe de travail du CTUPP sur la diminution de la teneur en plomb dans l'essence formule ses conclusions d'un triple point de vue : santé publique, raffinage et motoristes. Cette montée des exigences sanitaires sera par la suite de plus en plus étroitement associée à l'environnement et les processus de mobilisation, plaçant au cœur de leurs revendications des préoccupations environnementales, se trouveront facilités par le caractère inégal et diversifié que chaque pays européen accorde à la pollution d'origine automobile. La construction de l'espace communautaire aura pour conséquence de confronter des stratégies industrielles différentes et de favoriser l'éclosion d'oppositions dont pourront s'emparer les associations environnementalistes.

En France, les pétroliers doivent intégrer l'action des milieux de l'industrie agricole qui, renouant avec la mémoire des betteraviers, font valoir la possibilité d'incorporer des produits d'origine agricole dans les carburants. Des structures telle que l'ADECA (Association de défense pour le développement des carburants agricoles) ne cesseront de se renforcer et de promouvoir des liens ou des associations avec des partenaires issus de l'agriculture, de l'industrie (motoristes ou raffineurs), de la recherche, de l'énergie et de l'environnement. Leurs actions pour légitimer les biocarburants seront diversifiées et le lobbying auprès des parlementaires français efficace et parfois couronné de succès. Fins connaisseurs des réseaux européens, grâce à l'expérience acquise avec la politique agricole commune et les négociations internationales, les exploitants agricoles ne seront toutefois guère en situation de peser sur la coopération et les discordes des motoristes et des raffineurs.

La construction de l'espace communautaire aura pour conséquence de confronter des stratégies industrielles différentes et de favoriser l'éclosion d'oppositions dont pourront s'emparer les associations environnementalistes.

Dans le cadre du programme Auto-oil [6], dont la phase finale devait permettre à la Commission européenne de se déterminer sur les modalités de réduction des polluants, l'accord des industriels sur les émissions des véhicules et la qualité des carburants se constituera sur la base d'une analyse coûts-efficacité marginalisant les aspirations des promoteurs des biocarburants. Il n'en demeure pas moins que la création par le gouvernement français, en 1983, du Comité consultatif pour la production de carburants de substitution (CCPCS) a contribué à diversifier et à étoffer les rapports annuels de la DHYCA sur l'industrie pétrolière. La diversité des sujets et des réflexions développés sur l'activité pétrolière tranche avec les publications des années 60. La nouvelle formule reflète de nouvelles préoccupations : de la politique communautaire sur les pluies acides et des débats qui en résultent sur la spécifications des carburants, à la mention du bio-éthanol dans les rapports annuels à partir de l'année 1987, le ministère de l'Industrie élargit substantiellement ses champs d'investigation et de prise de position. Les évolutions des organigrammes de la DHYCA traduisent ces modifications ; en 1993 apparaît le service biocarburant-sécurité et en avril 1997 celui de la pollution atmosphérique et de la qualité de l'air. Si les comptes rendus de l'activité pétrolière des années 1968 et 1969 contenaient déjà des interrogations sur les effets des oxydes d'azote et le problème de la teneur en plomb des essences, ces centres d'intérêts demeurèrent secondaires. Il faudra attendre le milieu des années 80 pour que les préoccupations relatives à la qualité des produits, aux carburants de substitution et à leur compétitivité, à la réglementation en matière d'émission, prennent de l'ampleur. Ce remodelage des services et des pouvoirs situés à l'échelon national est aussi la conséquence de la libéralisation des échanges, du marché unique et de l'influence de la politique environnementale européenne sur la politique française.

Influence de l'Europe

Dans le domaine des produits tels que l'essence et le gazole, l'influence de la politique environnementale européenne se manifeste aussi bien pour ce qui concerne la mise sur agenda que pour ce qui a trait au contenu même de la politique mise en œuvre. Si l'impulsion de cette politique trouve en partie son centre de gravité dans un mouvement international ponctué par la conclusion de conventions et de protocoles relatifs aux pluies acides, aux atteintes à la couche d'ozone et aux changements climatiques [7], le processus d'élaboration et l'édiction des normes européennes participent de la constitution et de la visibilité de certains enjeux environnementaux par les Français. Corinne Larrue donne à juste titre l'exemple de la directive ozone qui « est à l'origine de la mesure de la qualité de l'air respiré dans les villes françaises au regard de leur teneur en ozone » et qui de ce fait « se trouve responsable de l'émergence de la perception des problèmes de pollution estivale de l'air liée à la circulation automobile » [8].

Cet impact de l'Europe s'est exprimé lors de la sévérisation des normes à l'origine de l'équipement des véhicules en pots catalytiques et par l'élargissement des enjeux et des acteurs qui bouleversent le jeu institutionnel français. La législation supranationale suppose que l'adoption de normes communes résulte d'un processus de confrontations et de négociations se dégageant de la seule prise en compte d'intérêts économiques limités à l'espace national.

Désormais les spécifications de l'essence et du gazole concernent des pays comme l'Allemagne et la Suède qui, comme la France, doivent prendre en considération la stratégie de leurs constructeurs automobiles, les intérêts des raffineurs et les mobilisations de l'opinion publique. Tant que les spécifications dépendaient du CTUPP et étaient générées par les besoins stratégiques des raffineurs et des constructeurs, les débats relatifs à la qualité des produits restèrent dans les cercles restreints de spécialistes opérant dans un cadre institutionnel national. Avec la construction européenne, la confrontation de points de vue « techniques » transforme la nature du débat. Ce sont les définitions mêmes des produits qui sont l'objet de conflits où se confrontent des cultures administratives et énergétiques différentes et les intérêts de grandes entreprises opérant à l'échelle internationale. Selon les autorités allemandes, les biocarburants ne sont pas des carburants comme peut l'entendre l'administration française puisqu'ils ne sont pas soumis à la taxe sur les carburants ; quant aux Italiens, ils considèrent les biocarburants comme des combustibles. Les discussions sur les spécifications ont donc des conséquences sur la possibilité d'intégrer des biocarburants dans les produits pétroliers. L'exercice même de la définition suppose la capacité d'imposer et de légitimer un point de vue dont les conséquences pour tel ou tel intervenant économique peuvent être de première importance. Carburant, produit pétrolier, combustible, chacun de ces termes reçoit une acception différente selon les pays, résultat d'une histoire où les économies et les stratégies industrielles et étatiques exercent un rôle majeur.

Tant que les spécifications dépendaient du CTUPP et étaient générées par les besoins stratégiques des raffineurs et des constructeurs, les débats relatifs à la qualité des produits restèrent dans les cercles restreints de spécialistes opérant dans un cadre institutionnel national.

On assiste non seulement à des confrontations suscitées par l'accroissement du nombre d'intervenants mais également à l'élargissement des contraintes à l'origine des modifications de la qualité des produits. Les impératifs environnementaux et sanitaires obligent chaque profession à légitimer ses propositions en intégrant des questions relatives à la pollution de l'air. Les enjeux sur les définitions des produits ne sont pas à négliger car elles peuvent légitimer des additifs, des procédés, des politiques fiscales et d'énergie. Cependant, les antagonismes se sont davantage cristallisés sur les spécifications ou les valeurs limites que devait respecter telle ou telle caractéristique. S'il était possible, auparavant, de modifier la composition chimique des essences et du gazole sans changer les spécifications, ce n'est plus toujours le cas. Les délibérations européennes sur la composition chimique des produits pétroliers d'origine fossile ont explicitement abordé les teneurs limites de certains composants. Les impératifs environnementaux ont posé le cadre dans lequel chacun s'est évertué à discuter des mérites comparés de tel ou tel composant pour la qualité de l'air.

Cette mise en place de spécifications environnementales européennes a donc des répercussions économiques importantes : qu'il s'agisse de modifications des processus de raffinage, de l'équipement des véhicules, de leurs motorisations et de la possibilité d'accroître les débouchés non alimentaires pour certains secteurs agricoles. Malgré l'expression de divergences, les industriels ont tenté de cantonner leurs oppositions dans des limites raisonnables et de ne pas donner prise à un jeu de forces pouvant engendrer une sévérisation accrue des normes. Les travaux et les différentes phases du programme Auto-oil ont effectivement permis de constater que l'analyse coûts-efficacité, de par la mise en relation entre le montant des investissements et les améliorations apportées à la qualité de l'air, instituait un cadre de référence incontournable pour les agents économiques. Cette vision a fédéré les industriels sans pour autant supprimer leurs exigences parfois contradictoires. Elle n'a pas toujours fait prévaloir ses points de vue à cause des mécanismes institutionnels mis en place au niveau européen.

Dans les domaines de l'environnement et de la santé publique, les pouvoirs du Parlement européen sont assez importants ou ne peuvent être négligés. Et les différents rapports rédigés par les parlementaires sur la qualité des carburants et les émissions des véhicules, comme les discussions menées au sein de l'enceinte parlementaire en 1997 et 1998, révèlent que les accords intervenus dans le cadre du programme Auto-oil entre les industriels et la Commission européenne n'ont pas toujours convaincu. À l'analyse coûts-efficacité, le Parlement a opposé l'analyse coûts-bénéfices voulant ainsi internaliser les coûts environnementaux et sanitaires de la pollution automobile. Ce sont donc des discussions ardues qui se sont développées, d'une part sur la réduction de tel ou tel polluants et, d'autre part, sur la sévérisation des normes pour les prochaines années.

Sans discuter des appréciations divergentes portées sur le contenu de la directive concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel, l'accord intervenu entre le Conseil de l'Union européenne et le Parlement, dans le cadre de la procédure de codécision, permet de dresser quelques constats. Les prises de position du Parlement européen sur les limites du programme Auto-oil pour les chiffrages des coûts engagés par les industriels et la formulation de propositions sur les spécifications attestent que la directive sur la qualité de l'essence et du carburant diesel fut l'objet d'âpres discussions. Des questions relativement pointues comme la teneur en soufre ou en

substances aromatiques, l'appréciation des composés oxygénés et l'augmentation des aldéhydes ont donné lieu à d'incessantes discussions. Elles ont été facilitées par le fait que bien des acteurs économiques ont tenté d'instrumentaliser les enjeux environnementaux pour leurs propres fins. Malgré l'absence de consultation des associations environnementales, des ONG et des consommateurs durant la première phase du programme Auto-oil, des parlementaires européens, et les rapports de la Commission environnement en attestent, ont relayé quelques-unes des préoccupations exprimées par des intervenants extérieurs au monde économique. Privilégier la référence à l'analyse coûts-bénéfices, en considérant que les critères de coûts-efficacité n'en sont qu'une des composantes, élargit le champ d'investigation et de proposition et affranchit les acteurs des considérations étroitement économiques. Désormais l'évolution des carburants apparaît de plus en plus liée aux impératifs environnementaux et sanitaires.

La production de spécifications environnementales pour l'essence et les carburants diesel par les instances communautaires a donc donné lieu à des arbitrages sur des éléments technologiques, scientifiques et au travers de l'opposition entre l'analyse coûts-efficacité/coûts-bénéfices à des appréciations différentes sur l'évaluation économique des décisions publiques. Chaque intervenant (motoristes, raffineurs, exploitants agricoles, Commission, Conseil, Parlement) a par ses stratégies, dont les fondements ne renvoient pas aux seules préoccupations environnementales, participé à la construction de forums hybrides [9] qui ont constitué un nouvel enjeu politique. Le choix d'un carburant pour un moteur et ses spécifications apparaissent désormais dans toutes leurs dimensions institutionnelles et politiques. Les définitions et les qualités des produits pétroliers sont de plus en plus dépendantes des confrontations ou des luttes d'influence qui se développent dans les lieux où elles ont acquis une existence sociale.

La prise de conscience des contradictions entre les processus de la biosphère et ceux des modes de production et de consommation des énergies fossiles donne prise à ce processus de politisation, mais la question écologique engendrée par la pollution des transports routiers préoccupe les acteurs du monde économique dans la mesure où la manipulation stratégique du risque environnemental favorise ou conforte leurs choix industriels. Les conflits au sein du monde économique et l'élargissement du cercle des acteurs, concomitant au renouvellement des procédures et des modalités de décision, ont donc participé à l'émergence d'un espace public qui a modifié les rapports des consommateurs-citoyens avec un problème réputé technique : la qualité des carburants d'origine fossile.

Les transformations opérées au sein de la communauté de politique publique permettent non seulement d'apprécier l'évolution des politiques publiques, mais elles donnent également des indications sur la production actuelle des enjeux politiques. Il est souvent mentionné l'affaiblissement du politique dans les sociétés contemporaines, mais il est tout aussi intéressant de mettre en lumière les interactions qui se développent au sein et entre des institutions supra-étatiques, des grandes entreprises et des associations. La multinationalisation des confrontations facilite aussi la production d'enjeux politiques perceptibles par une partie croissante de l'opinion publique.

Références

1. Gateau P. Les carburants et leur remplacement. Éditions PUF 1997.
2. Le Galès P, Thatcher M. Les réseaux de politique publique. Éditions l'Harmattan 1995.
3. Chanaron JJ, Lung Y. Économie de l'automobile. Éditions La découverte 1995.
4. Guibet JC. Carburants et moteurs. Technologie, Énergie, Environnement. Éditions Technip 1997.
5. Boutaric F. Pollution de l'air : de l'instrumentalisation des enjeux environnementaux. Pollution Atmosphérique 1999 ; 161 : 95-108.
6. Lallier C. Négociations communautaires et processus informels. Un cas d'étude : le programme Auto-Oil, Mém. DEA, IEP, Paris 1998. Dir : P. Muller.
7. Lavieille JM. Droit international de l'environnement. Éditions Ellipses 1998.
8. Larrue C. Le ministère de l'Environnement et la mise en œuvre en France de la politique européenne de l'environnement. In Instituer l'environnement. Vingt-cinq ans d'administration de l'environnement, Dir : Pierre Lascoumes. Éditions l'Harmattan 1999.
9. Callon M. Des différentes formes de démocratie technique. Annales des Mines, série Responsabilité & Environnement 1998 ; 9 : 63-73.