

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE DISCOURS DE RESPONSABILITÉ SOCIALE DES COMPAGNIES  
PÉTROLIÈRES ET SON APPLICATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT  
DE PRODUITS PÉTROLIERS

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR  
GUYLAINE VIGNOLA

DÉCEMBRE 2008

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

J'aimerais tout d'abord remercier mon directeur de recherche, Monsieur Yves Bélanger, directeur du Groupe de recherche sur la reconversion industrielle et professeur titulaire au département de science politique de l'Université du Québec à Montréal, pour la qualité de son encadrement, sa patience et ses pistes de réflexion tout au long de l'élaboration de mon projet. Je tiens aussi à lui faire part de ma reconnaissance envers la confiance qu'il m'a accordée dès le début, malgré le peu qu'il connaissait de moi.

Je voudrais également remercier Lindsay Jones, Analyste d'accident à la Direction du transport des marchandises dangereuses à Transports Canada, pour les nombreuses informations dont elle m'a fait part, qui ont été primordiales à la rédaction de ce mémoire.

Pour la correction, la relecture, les nombreux conseils et les encouragements, je remercie chaleureusement Monique Drolet qui a toujours su trouver les mots et les idées pour me motiver à persévérer dans ce projet.

Je tiens également à remercier mon conjoint Pierre-Yves Morin, de même que mon amie Alexandra Roy, pour leur soutien et leur aide précieuse dans la réécriture et la mise en page de mon travail. Sans eux, la finalisation de ce mémoire n'aurait pas été possible.

Finalement, un remerciement des plus sincères à mes parents, mes sœurs et mes amis qui m'ont soutenue et encouragée tout au long de la rédaction de ce mémoire. Un merci particulier à mon père, Jacques Vignola, pour sa générosité, sa confiance et son soutien infaillible.

# TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES .....	v
RÉSUMÉ.....	vi
INTRODUCTION.....	1
OBJECTIFS, HYPOTHÈSES ET MÉTHODOLOGIE	
Objectif .....	5
Hypothèses .....	5
Méthodologie.....	6
CHAPITRE I	
CADRE CONCEPTUEL ET DÉFINITIONS .....	9
1.1 L'éthique et la morale .....	9
1.2 La responsabilité.....	13
1.3 L'entreprise .....	14
1.4 Responsabilité sociale de l'entreprise.....	16
CHAPITRE II	
LES COMPAGNIES PÉTROLIÈRES ET LEUR DISCOURS DE RESPONSABILITÉ SOCIALE .....	26
2.1 Institut canadien de produits pétrolier .....	27
2.2 Ultramar .....	30
2.3 Impériale Esso .....	32
2.4 Shell .....	34
2.5 Petro-Canada.....	37
2.6 Conclusion .....	40
CHAPITRE III	
LES ACCIDENTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS .....	41
3.1 Mise en contexte.....	41
3.2 Comptabilisation des accidents 1996-2006 .....	43
CHAPITRE IV	
LE PROJET DE L'OLÉODUC DU SAINT-LAURENT .....	53
4.1 Processus .....	53
4.2 État de la situation .....	55

4.3	Le projet .....	55	
4.4	Les avantages.....	60	
4.5	Les inquiétudes.....	61	
CHAPITRE V			
LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT ET L'APPROCHE DES			
ENTREPRISES.....			63
5.1	Désinvestissement en transport .....	63	
5.2	Désinvestissement dans l'immobilier et dans l'actionnariat.....	70	
CHAPITRE VI			
CONFRONTATION ENTRE LE DISCOURS ET LES ACTIONS .....			72
6.1	Étude documentaire.....	73	
6.2	Étude statistique .....	78	
6.3	Étude de cas .....	82	
6.4	Retour sur le cadre conceptuel.....	89	
6.5	Conclusion .....	93	
CONCLUSION .....			95
But, nature et démarche du travail .....			95
Principaux résultats obtenus .....			97
Pistes de réflexions et solutions .....			99
LISTE DES RÉFÉRENCES .....			105
Sites Internet.....			111

## LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 3.1	
Nombre d'accidents par année et selon le mode de transport, Canada .....	44
Tableau 3.2	
Facteur responsable de l'accident par année et selon le mode de transport .....	48
Tableau 3.3	
Entreprise responsable de l'accident par année et par mode de transport.....	51
Figure 1	
Tracé du projet retenu .....	58

## RÉSUMÉ

La responsabilité sociale de l'entreprise est une notion managériale née dans les années 50 et de plus en plus intégrée dans le discours des entreprises. Plus de 65 % des grandes compagnies à travers le monde ont produit un rapport de responsabilité sociale en 2005. Les compagnies pétrolières n'échappent pas à cette tendance. Ce mémoire cherche à analyser plus à fond en quoi consiste ce discours afin de le confronter avec les actions de ces mêmes firmes.

En effet, lorsque nous observons le comportement des compagnies pétrolières, nous remarquons que certaines de leurs actions semblent entrer en contradiction avec leurs propos. C'est notamment le cas si nous nous penchons sur la question du transport des produits pétroliers. En effet, le retrait de ce secteur d'activité pourtant névralgique dans l'industrie pétrolière dénote un manquement flagrant à toute forme de responsabilité sociale puisque les conséquences de ce désengagement sont une augmentation des risques pour la sécurité du public et pour l'environnement de même qu'une diminution des conditions de travail et de la qualité des moyens de transport utilisés.

Nous voyons dans cette recherche, à travers une étude documentaire qui nous permet de définir notre cadre conceptuel, ce que l'on entend par la notion de responsabilité sociale de l'entreprise. À partir d'une étude statistique et d'une analyse de cas, nous voyons comment le désinvestissement des compagnies pétrolières dans le transport de produits pétroliers nous laisse conclure à un fossé entre le discours des firmes et leur comportement. Enfin, le désengagement des entreprises de ce secteur est selon nous imputable à l'interprétation que donnent les pétrolières de la liberté entrepreneuriale et de la notion même de responsabilité sociale.

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE, ÉTHIQUE, MORALE,  
ENTREPRISES PÉTROLIÈRES, TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS,  
ACCIDENTS PÉTROLIERS, OLÉODUC DU SAINT-LAURENT

# INTRODUCTION

La grande entreprise a un tel pouvoir dans la société qu'elle n'a plus seulement un rôle économique. En effet, lorsque nous observons les rapports de force en présence, nous pouvons avoir l'impression que quelques grandes firmes dictent à elles seules, par leurs décisions, les orientations sociales. L'entreprise est ainsi un acteur majeur de notre milieu et nous pouvons parfois la percevoir comme un maître ultime, un dictat de notre économie. Nous avons l'impression que les firmes ont la possibilité d'agir comme elles l'entendent, en plus d'avoir la capacité d'influencer fortement les décisions des agents qu'elles côtoient tels les gouvernements et les individus. Cependant, depuis quelques années, une des perceptions véhiculées face aux actions de l'entreprise se fait de plus en plus entendre. Cette vision pourrait nous laisser croire que celle-ci est davantage à l'écoute de son environnement. L'entreprise, vue traditionnellement comme une source de richesse pour ses propriétaires et ses actionnaires, serait-elle en voie de devenir responsable des gestes qu'elle pose et de leurs impacts?

Cette perception d'une entreprise responsable est l'énonciation d'une théorie managériale née dans les années 1950 et intégrée depuis peu dans le discours d'un nombre toujours croissant de firmes. Cette éthique de l'entreprise, que nous pouvons également nommer responsabilité sociale de l'entreprise, se trouve en effet au centre de plusieurs débats à la suite de scandales financiers et environnementaux ayant éclaté depuis le début des années 1970. Ainsi, selon ce modèle, si l'entreprise occupe toujours une place prépondérante dans notre système, elle doit également conjuguer avec une pression de la part de la société civile afin de transformer ses façons de faire, de produire et de gérer ses activités.

Depuis une dizaine d'années, ce courant est non seulement transmis par les écoles de management et véhiculé par les firmes, mais est également devenu une préoccupation des gouvernements. L'idée d'une éthique de l'entreprise est ainsi discutée, tant sur le plan théorique que dans son application au quotidien pour s'adapter sans cesse aux réalités de l'entreprise et de son environnement.

Elle est désormais un mode de gestion bénéfique à mettre sur pied au sein de la compagnie, mais aussi à faire valoir à l'externe. De fait, près de 65 % des grandes entreprises dans le monde ont produit un rapport de responsabilité sociale en 2005, sous différentes appellations : bilan social, bilan environnemental, rapport de gestion participative à l'interne, etc. (Parent, 2007)

Cette nouvelle approche reflète-t-elle une véritable transformation de l'entreprise ou est-elle une stratégie de relation publique afin de redorer l'image de l'organisation? À l'heure où la prise en compte des enjeux environnementaux fait de plus en plus partie des préoccupations de la population, car considérée essentielle à la survie des générations futures, les compagnies font-elles réellement preuve d'une responsabilité sociale?

Si nous regardons du côté des compagnies pétrolières, nous trouvons également, depuis environ une décennie, chez la plupart d'entre elles, un discours de responsabilité sociale bien ficelé, identifiant les valeurs que l'entreprise s'est données et par quels moyens elles concrétisent ses principes. Que ce soit sous la forme de Rapports aux collectivités (Impériale Esso), de Codes d'éthique (Shell), d'Énoncés de politique environnementale (Ultramar) ou de Rapports sur la responsabilité sociale (Péto-Canada), les quatre pétrolières canadiennes travaillent à véhiculer une image positive, crédible, à l'écoute des besoins locaux et laissant paraître un haut niveau de conscientisation face aux enjeux actuels.

La pertinence de s'attarder à l'étude spécifique de telles compagnies est liée à plusieurs raisons. Tout d'abord, sur le plan de leur discours de responsabilité sociale, les pétrolières présentent une documentation bien étoffée et une analyse cohérente dans chaque organisation, de même qu'au sein des organismes qui les représentent. Les firmes ont également les moyens de médiatiser leur message, sous la forme de publicité ou d'information directement sur leur site Internet. D'un autre côté, leurs actions, tant quotidiennes que sporadiques, sont de plus en plus connues du grand public. Comme ce sont de grandes firmes qui travaillent dans plusieurs sous-secteurs, leurs activités peuvent avoir des répercussions environnementales, économiques, sociales et politiques. Elles sont implantées partout, tant à grande échelle (comme dans les activités

d'extraction des sables bitumineux) qu'au plan local (dans les milliers de points de vente au détail). Elles affectent donc les milieux naturels autant que les centres urbains. Enfin, leurs activités de base étant polluantes et la population étant de plus en plus sensible aux impacts environnementaux de l'activité humaine, il est intéressant de voir comment ce type d'industrie traite de la responsabilité sociale alors que son défi est de taille.

Mais ce discours se traduit-il véritablement dans les gestes posés? Les compagnies pétrolières sont-elles, comme elles le prétendent, devenues des leaders dans le domaine de la responsabilité sociale, des citoyennes corporatives exemplaires qui agissent de façon parfaitement cohérente face à leur environnement?

Pour répondre à cette interrogation, il faut regarder à la fois du côté de leur discours respectif et du côté de leurs actions. En ce qui concerne le discours, une étude des versions les plus récentes de la documentation accessible sur la responsabilité sociale semble suffisante. Puisque l'évolution du discours n'est pas l'objet de ce travail, nous n'avons pas à comparer les différents documents émis par une même firme à travers les années. Nous nous baserons donc sur les sources les plus récentes que nous avons pu analyser. Deuxièmement, comme chacune des entreprises couvre plusieurs activités à la fois (exploration, exploitation, transport, raffinage, distribution, pétrochimie), l'analyse de tous les secteurs de l'industrie apparaît ici trop vaste. Nous limiterons donc notre étude à un domaine particulier, celui du transport des produits pétroliers, sujet pour lequel il existe beaucoup de documentation. De plus, comme nous en ferons état à maintes reprises au cours de cette étude, le transport de produits pétroliers se retrouvant à toutes les étapes de la chaîne, il est un aspect névralgique de cette industrie. Les compagnies pétrolières doivent toutes se préoccuper du transport des produits pétroliers qu'elles extraient, produisent, raffinent ou vendent. Elles utilisent pour ce faire des pétroliers, des trains-blocs, des camions-citernes et des oléoducs pouvant leur appartenir ou être des locations négociés avec des tiers. Le transport étant une source importante de pollution, tant par l'émission de gaz à effet de serre que par les risques liés aux incidents, les compagnies pétrolières sont de plus en plus pointées du doigt pour leurs actions menaçant

l'environnement. Nous pourrions ainsi nous attendre à ce que le transport soit intégré au discours de responsabilité sociale des pétrolières. Il nous sera alors aisé de comparer ce que les firmes disent d'un côté et ce qu'elles font de l'autre. Est-ce qu'elles se comportent de façon responsable dans le domaine du transport de leurs produits?

Concernant les compagnies étudiées, nous avons choisi de limiter leur nombre de même que leur étendue. En effet, nous avons cru bon de voir le discours des quatre plus grandes compagnies pétrolières en activité au Canada. Vu leur taille, elles sont implantées dans plusieurs sphères d'activité et ont un discours bien défini. Elles sont également membres des plus importants regroupements de producteurs et de fournisseurs de produits pétroliers et ont adapté un ensemble de mesures en lien avec ces associations. Nous traiterons des filiales canadiennes de ces compagnies, celles-ci étant pour la plupart propriété de firmes plus importantes ayant des activités dans d'autres régions du monde. Comme nous le verrons dans la section suivante, une partie des informations utilisées proviennent de la comptabilisation de données d'événements rapportés dans le domaine du transport des produits pétroliers. Ces données n'étant pas répertoriées sous la même méthodologie d'un pays à l'autre, nous croyions plus simple d'utiliser des informations provenant d'une seule source.

Avant d'amorcer la question des compagnies pétrolières, nous devons toutefois formuler notre cadre conceptuel, ce qui constitue un travail considérable de recherche et de débroussaillage. Que signifie pour une firme d'être responsable socialement? Quels en sont les concepts sous-jacents? Comment lier ces termes aux perceptions des différents acteurs réfléchissant au rôle de la firme au cœur de la société? Dans le prochain chapitre, nous approfondirons ces questions dans le but de décrire notre méthodologie et d'établir de façon plus formelle les hypothèses que nous nous engageons à soutenir.

# OBJECTIFS, HYPOTHÈSES ET MÉTHODOLOGIE

## Objectif

L'objectif de ce mémoire est de vérifier si les compagnies pétrolières sont cohérentes avec le discours qu'elles tiennent quant à la responsabilité sociale. Pour ce faire, nous allons confronter le discours respectif de quatre compagnies pétrolières canadiennes à leurs actions dans le domaine du transport de produits pétroliers.

## Hypothèses

Nous soutiendrons dans cette étude une hypothèse principale de même que deux sous-hypothèses. Ainsi, nous nous sommes tout d'abord questionnés à savoir si les compagnies pétrolières canadiennes qui ont intégré dans leur gestion un discours de responsabilité sociale agissaient en cohérence avec celui-ci.

À ce moment-ci, nous posons comme hypothèse que les compagnies pétrolières ne se comportent pas de façon responsable, bien qu'elles prétendent le faire.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, nous avons dû limiter notre recherche au domaine du transport des produits pétroliers, qui constitue à la fois un champ bien documenté et regroupant l'ensemble des éléments incluent dans le discours de chacune des entreprises. Nous soutenons ainsi, comme première sous-hypothèse, que le comportement non responsable des entreprises pétrolières découle d'un désinvestissement financier qui se traduit notamment par la déresponsabilisation face au transport.

## **Méthodologie**

Afin d'appuyer nos hypothèses, nous réaliserons une étude en trois étapes dont nous décrivons la méthodologie dans la section suivante.

### ***Étude documentaire***

L'étude documentaire comporte une importante littérature incluant la recherche conceptuelle dont nous avons fait état plus haut. Nous avons consulté de nombreux ouvrages de référence, monographies et articles de revues scientifiques. Nous présenterons les résultats de cette recherche dans le chapitre I.

Nous allons analyser le discours des quatre plus grandes compagnies pétrolières au Canada qui reflètent bien la vision de l'industrie quant à la responsabilité sociale de l'entreprise. Nous allons également étudier le discours de l'Institut canadien des producteurs pétroliers, un organisme regroupant les firmes exerçant leurs activités en aval de l'industrie, soit dans les secteurs du raffinage, du transport, de la distribution et de la vente au détail.

Ce que nous verrons en analysant plus en détail les propos de chacune des quatre pétrolières, c'est qu'au-delà de leur objectif premier de fournir de l'énergie au plus grand nombre de clients possibles, elles ont ajouté au cours des années les priorités décrites par l'Institut et reflétant un intérêt pour la responsabilité sociale. Une connaissance exhaustive des discours des compagnies nous permettra de confronter ceux-ci à leurs actions.

Enfin, afin d'avoir une meilleure vision d'ensemble de ce qui s'est écrit quant à la responsabilité sociale et de son lien avec l'industrie pétrolière, nous avons également consulté un certain nombre d'ouvrages, de monographies, d'études empiriques et d'articles de revues scientifiques, dont nous nous servons pour présenter au dernier chapitre les arguments appuyant nos hypothèses quant à la responsabilité sociale des compagnies pétrolières dans le domaine du transport de produits pétroliers.

Nous avons également consulté certaines études financières concernant les compagnies pétrolières canadiennes afin de mieux circonscrire l'effort consenti à la fonction transport. Nous en ferons brièvement état au chapitre V.

### ***Étude statistique***

En vue de confronter le discours à la réalité, nous avons retenu l'idée d'étudier les données sur les accidents dans le transport de produits pétroliers, notamment en regard des déversements. Il est pertinent de préciser à ce moment que le type d'incident est un enjeu crucial en tant qu'indicateur de la responsabilité sociale. En effet, comme nous le verrons dans notre étude, ces événements affectent la société à plusieurs niveaux : l'environnement, la santé, la sécurité, l'opinion publique. La population réclame des actions concrètes face à la responsabilité des fautifs. Les chiffres que nous présenterons proviennent pour la plupart de l'analyste d'accidents de la direction du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada et de l'Office national de l'énergie. Nous présenterons ces données au chapitre III. Nous nous servirons de ces données pour l'analyse dans le chapitre VI.

### ***Étude de cas***

Comme nous voulions arrimer notre étude à un enjeu à la fois concret et contemporain, nous avons également opté pour la réalisation d'une étude de cas. Celle-ci portera sur la possible construction d'un oléoduc par la compagnie Ultramar (Oléoduc Pipeline Saint-Laurent) entre Lévis et Montréal-Est (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2007) et sera présentée au chapitre IV. Ce projet a reçu en juillet 2007 une recommandation favorable de la part du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Il n'a cependant pas évolué depuis.

Suite aux audiences de l'organisme public, une somme considérable de documentation fut publiée. Lorsque nous avons étudié les différents documents, nous avons constaté que le projet suscitait énormément d'inquiétudes de la part des différents acteurs touchés. Comme ces préoccupations étaient pour la plupart liées à l'un ou l'autre des éléments de la responsabilité sociale de la compagnie, nous allons regarder comment celle-ci répond aux questions. Le

projet étant en phase de concrétisation, notre étude est d'autant plus actuelle. Nous ferons l'analyse des documents plus à fond dans le chapitre concernant les contradictions entre le discours et les actions des compagnies pétrolières, au chapitre VI.

# CHAPITRE I

## CADRE CONCEPTUEL ET DÉFINITIONS

### 1.1 L'éthique et la morale

La responsabilité sociale de l'entreprise est née de questionnements par rapport à l'éthique, à la morale et à la responsabilité d'une entreprise, quelle qu'elle soit. Il est donc logique que nous décrivions ces différents concepts, qui font intrinsèquement partie de notre recherche, afin d'en arriver une définition somme toute complète et satisfaisante de notre modèle principal.

Nous pourrions évidemment consacrer de nombreuses études uniquement sur chacun des termes d'éthique et de morale. Nous les amenons conjointement, car ils sont souvent liés tant dans leur histoire que dans leur signification. Les deux termes peuvent être rattachés à celui de responsabilité.

Emmanuel Kant a réfléchi longuement à la question de l'éthique et de la morale. Sa doctrine est perçue comme étant très rigoureuse et elle a le mérite d'avoir renouvelé la façon de penser l'éthique. On considère que c'est à partir de sa contribution que l'on peut parler d'une éthique moderne. Il s'agit d'une éthique du devoir (d'où le fondement de l'éthique déontologique) dans le sens où tout se détermine en fonction de ce que l'on croit devoir faire. Ce type d'éthique rationnel stipule qu'une action ne peut être bien ou mal en soi. Ce qui compte, c'est « la volonté de la personne qui agit » (Canto-Sperber, 2004). La personne qui agit de façon rationnelle selon ce qu'elle considère bon pense que son action pourrait être dictée par une loi universelle. Cette éthique universelle se rapproche de la définition que plusieurs donnent à la morale. Ainsi, Kant propose d'agir seulement en faisant comme si les actions que l'on pose pouvaient constituer une loi universelle. L'action que l'on juge morale ne doit donc pas tenir compte de ses intérêts personnels. Ce sont nos actions qui nous rendent dignes du bonheur. L'auteur condamne ainsi toute forme d'éthique indulgente aux

faiblesses humaines. Tout le monde se doit de suivre une éthique rigoureuse et universelle qui fera un monde meilleur. L'intransigeance du philosophe nous semble ici trop stricte dans le sens où la responsabilité sociale de l'entreprise constitue, comme nous le verrons plus loin, une solution des externalités négatives qu'entraînent les actions des compagnies. Ces dernières ne sont initialement pas sans failles.

Emmanuel Lévinas introduit une idée tout à fait différente. Sa pensée, davantage axée sur l'altruisme et considérée comme humaniste, n'est pas sans intérêt. En effet, à l'opposé d'une éthique dans laquelle la fin est composée de l'accomplissement et du perfectionnement personnel, Lévinas propose une éthique tournée vers la responsabilité envers autrui. « L'éthique pour Lévinas est ce qui est en moi, mais ne vient pas de moi » (Zarader, 2002). Le rapport fondamental de tout être humain à autrui en est un de transcendance. Lévinas explique l'autrui par l'image du visage de l'autre en tant qu'être subjectif et qui me rappelle sans cesse ma responsabilité face à lui, mon obligation devant l'autre, sans attendre à une quelconque réciprocité. « Être face à cet autre, c'est être face à ce qui nous dépasse » (Zarader, 2002). Si cet autrui nous dépasse, Lévinas l'interprète comme étant un vaste champ de découvertes et de réflexions à l'infini. Finalement, nous nous retrouvons dans une relation asymétrique, en mode obéissance, et non pas dans un mode d'égal à égal. La liberté, pour Lévinas, n'est plus pensée sous le signe de l'autonomie, mais sous celui de la responsabilité.

Cette définition de l'éthique liée à la responsabilité nous semble pertinente si nous la plaçons dans le contexte de la responsabilité sociale de l'entreprise. En effet, comme nous le verrons plus loin, celle-ci consiste en une responsabilité envers autrui, la société, l'environnement ou les actionnaires, à travers lesquelles la firme se fait juger pour ses actes.

Fernand Dumont s'est également penché sur le sujet de l'éthique dans son *Traité des problèmes sociaux* (Dumont, 1994) C'est à travers une recherche sur la production du social qu'il se pose la question des valeurs de la société. Il reconnaît une distinction, propre à notre époque, entre les concepts de morale et d'éthique. En effet, il stipule que la morale touche la personne tandis que

l'éthique touche la collectivité. Si la morale est changeante d'un individu à l'autre (il dit qu'elle est plurielle), comment peut-on définir l'éthique?

Dumont tente de répondre à cette question en nous présentant toute une série de « stratégies utilisées dans nos sociétés afin de répondre à la demande d'éthique », en posant comme condition que l'éthique suppose une certaine objectivité puisqu'elle doit regrouper tout un ensemble d'individus et de groupes différents. Elle doit tenir compte de l'expérience morale des individus et du contexte social et culturel de ceux-ci. Ces normes ne doivent pas être prescrites par des gens extérieurs à la société, et même s'il s'agit d'experts en faisant partie, ils seront peut-être perçus comme issus de certains intérêts dominants plutôt que de provenir d'un réel processus démocratique. Ainsi, selon Dumont, l'expansion de la justice peut se traduire par une certaine défaillance de l'éthique en ce sens qu'elle favorise un règne de l'expert, au détriment des valeurs propres des citoyens et de leur place au centre de la société. Ceci est un aspect pertinent à souligner puisqu'une des critiques émises à l'égard de la responsabilité sociale de l'entreprise est justement la création de normes par les compagnies elles-mêmes, plutôt qu'issues de la communauté. Nous y reviendrons dans notre étude.

Pour sa part, Godin définit l'éthique comme la « partie de la philosophie qui théorise la morale (...), qui concerne la morale, mais plus particulièrement les mœurs d'un groupe ou d'une société, les principes auxquels un individu adhère de manière spontanée et profonde ou qu'il s'est lui-même forgés. » (Godin, 2004) Il distingue ainsi l'Éthique d'une activité éthique. Pourtant, il indique par la suite que l'éthique « se pose comme spécifique au sujet de l'action et au domaine de l'action », elle s'écarte des « présupposés religieux de la morale et se définit comme une technique, voire comme une pragmatique de l'action ». En second lieu, en tant que nom, l'éthique est pour lui « l'ensemble des règles et des normes de comportement ». L'éthique semble ici plus proche de ce qui constitue l'éthique appliquée.

De son côté, la morale est définie comme la « théorie de l'action humaine qui tente d'établir de façon normative la valeur des conduites. »(Godin 2004) Nous pouvons ainsi dire que l'éthique est le penchant plus pratique de l'établissement

de normes morales. La morale fait référence aussi au sens plus large, plus universel, d'un jugement portant sur le bien et le mal.

Enfin, Etchegoyen fait une distinction importante entre l'éthique et la morale. Pour lui, la morale correspond à l'acte par devoir, tandis que l'éthique est davantage un comportement qui est conforme au devoir : « La morale est un impératif catégorique; l'éthique est un impératif hypothétique. »(Etchegoyen, 1995, p.78) Ceci nous paraît en cohérence avec l'idée de responsabilité sociale de plusieurs firmes, en ce sens qu'elles décident par elles-mêmes, de façon autonome et volontaire, de mettre sur pied des mesures de responsabilité sociale. L'éthique qu'elles dégagent est donc soumise à leur volonté et est en ce sens hypothétique. L'action réalisée par un sujet est-elle imposée inconditionnellement ou provient-elle de l'hypothèse que se fait le sujet quant à une meilleure façon d'agir (de façon prudente)?

La morale étant ainsi généralement associée au sens plus large et universel, le concept d'éthique nous apparaît plus proche de ce que les auteurs traitent lorsqu'ils abordent la notion de responsabilité sociale de l'entreprise. Ainsi, lorsque nous argumenterons au sujet de la responsabilité sociale des compagnies pétrolières dans le domaine du transport de produits pétroliers, nous utiliserons la notion d'éthique. Toutefois, comme Godin l'a écrit, si l'éthique est l'application de la morale sur un groupe, la responsabilité sociale pourrait donc ici correspondre, en tant qu'éthique, à la mise en place des mesures concrètes traduisant les valeurs (la morale) du groupe (des firmes, de l'industrie) L'éthique telle que définie par Lévinas, liée à la responsabilité face à autrui, nous semble tout à fait de circonstance avec nos hypothèses. L'importance de la création de normes intérieures à la société, tel que stipulé par Dumont, semble également primordiale à l'acceptation par celle-ci, mais également conditionnelle à l'application de ses règles au sein de l'entreprise ancrée dans une communauté. L'éthique touche ainsi la collectivité.

## 1.2 La responsabilité

Les fondements philosophiques de la notion de responsabilité, comme l'écrivent Ballet et De Bry, sont nombreux et controversés. (Ballet et De Bry, 2001) Nous pouvons présenter cette responsabilité comme une obligation de répondre de ses actes ou même de se porter garant de ceux des autres. Le terme provient du latin *spondere*, qui signifie promettre, s'engager. (Godin, 2004) De plus, dépendamment si nous parlons de responsabilité morale, civique ou pénale, celle-ci est engageante devant différents acteurs (soi-même, l'autre, la loi). Pour Ballet et De Bry, cette responsabilité provient du fait que nous avons été libérés dans nos agissements, car nous devons avoir une certaine liberté d'action pour en être responsables. Être responsable, c'est donc assumer ses actes et agir en acteur conscient des conséquences possibles.

Pourquoi lier l'éthique à l'idée de responsabilité, en tant que responsabilité sociale de l'entreprise? Parce que l'on juge qu'une personne ou une institution responsable va agir en conformité avec un code de conduite légitimement reconnu (les normes intrinsèques de Dumont) : « La responsabilité implique des règles de conduite qui doivent être gouvernées par la prudence : le marché doit laisser à l'entreprise la possibilité d'agir librement, mais de manière prudente. Le comportement prudent définit alors une entreprise responsable. » (Ballet et De Bry, 2004, p.144) Une entreprise responsable correspondrait donc à une firme qui se comporte de façon éthique, et qui tout en étant libre, se limite à des actions prudentes qui n'ont pas de répercussions négatives sur de tierces parties. Dans le cas contraire, elles sont assumées par l'entreprise.

Pour Marc Neuberg (Godin, 2004), la responsabilité réfère à des devoirs et des obligations face aux autres acteurs et liés à son rôle ou sa fonction dans la société. Alors que la firme ne doit pas faire face aux mêmes responsabilités selon la perception de l'acteur qui en parle, elles vont donc se transformer selon le rôle que l'on attribue au concept de compagnie dans la société.

Pour Ballet et De Bry, la notion de responsabilité était auparavant liée à la prudence et à la liberté. Elle serait désormais davantage tournée vers une responsabilité envers autrui. (Ballet et De Bry, 2001) L'idée de prudence pourrait être résumée par le principe de précaution selon lequel, lorsqu'un doute surgit, il est préférable de s'abstenir d'agir.

Pour sa part, Sponville affirme que la responsabilité est toujours personnelle et qu'elle ne se délègue pas. (Sponville, 2004) En ce sens, il voit mal comment il pourrait y avoir une éthique d'entreprise. Il prétend que l'action morale n'est pas le fait de l'entreprise, mais des personnes qui la constituent. Toutefois, celles-ci possèdent un pouvoir décisionnel majeur; elles ont la possibilité de diriger la compagnie comme elles l'entendent, de façon responsable ou non. Ainsi, ces individus représentent et forment en quelque sorte l'entreprise.

Nous concluons en retenant que la responsabilité ne peut être dissociée d'une forme d'éthique. Elle sous-tend ainsi un système de valeurs, système qui devrait être reconnu et défini par la communauté du milieu concerné. Être responsable, c'est donc agir en fonction d'autrui, dans un contexte donné, en tenant compte que l'individu ou l'entreprise a contribué à le façonner et en fait intégralement partie.

### **1.3 L'entreprise**

La notion d'entreprise, qui semble au premier regard fort simple, est sujette à de nombreuses discussions, non en tant que « centre de décision indépendant chargé d'assurer la coordination d'un projet productif durable » (Charreaux, 2008), mais quant à son rôle et sa fonction de façon plus globale. Ceux-ci vont varier selon les points de vue, l'idéologie à laquelle adhère l'individu ou la relation qu'il entretient avec l'entreprise. Certains stipulent que puisqu'une entreprise fait partie intégrante d'une communauté, elle doit s'assurer de la respecter et maximiser son utilité sociale, créer des emplois ou de la richesse collective. D'autres prétendent, comme Sponville, que la firme n'a comme but que de créer du profit et qu'il serait naïf de prétendre autre chose. (Sponville, 2004) En ce sens, il s'accorde avec la critique que fait Milton Friedman de la nouvelle

responsabilité sociale développée à partir des années 70. Pour lui, la seule responsabilité d'une entreprise est d'augmenter les profits. Elle est donc seulement redevable devant les propriétaires, c'est-à-dire les actionnaires : « Dans une économie libre, le business n'a qu'une responsabilité sociale, et une seule : utiliser ses ressources et s'engager dans des activités destinées à accroître ses profits, et cela aussi longtemps qu'il pratique une concurrence ouverte et libre, sans tromperie, ni fraude. » (Friedman, 1970)

Dans le cadre d'une consultation publique sur la responsabilité sociale de l'entreprise, des chercheurs ont interrogé différents acteurs de la société à propos de la vision qu'ils avaient de l'entreprise. (Champion, Gendron et Lapointe, 2005) Les trois principaux groupes intéressés ont eu des réponses très différentes. Les Organisations non gouvernementales (O.N.G.) ont parlé de la firme comme d'un lieu de régulation puissant et non démocratique qui définit elle-même ses propres normes sociales. C'est pour éviter les abus de toutes sortes que l'État devrait réglementer l'industrie de l'extérieur. L'acteur corporatif abonde dans le même sens que les O.N.G. par rapport à l'auto-construction des normes par les compagnies. Par contre, il s'oppose à toute forme de législation et propose des consultations avec les acteurs concernés par ses actions pour discuter des améliorations possibles à apporter. Pour sa part, le patronat insiste sur le fait que la firme est créatrice d'emplois, ainsi garante du développement économique d'un pays. Toute réglementation la contraindrait dans l'exercice de son rôle et constituerait une forme de taxation supplémentaire. Il est, tout comme l'acteur corporatif, pour l'instauration de mesures volontaires par la firme, ce que nous retrouvons actuellement dans le modèle le plus répandu de responsabilité sociale de l'entreprise.

Finalement, nous pouvons ajouter ici qu'un autre acteur, le gouvernement du Canada, se positionne sur la fonction de l'entreprise et prend pour acquis qu'elle a un rôle essentiellement de création d'emplois et de richesses. (Industries Canada, 2008) L'État développe à partir de cette définition sa vision de la responsabilité que nous verrons à l'instant.

## 1.4 Responsabilité sociale de l'entreprise

### 1.4.1 *La Responsabilité sociale de l'entreprise en tant que théorie managériale : des années 50 aux années 70*

Nous devons à ce stade-ci faire un bref historique de l'apparition et de l'évolution de la notion de responsabilité sociale de l'entreprise, afin de comprendre le pourquoi de la naissance de ce concept et la finalité que lui donnent les théoriciens et les gestionnaires aujourd'hui. Nous ferons un très bref survol du contexte dans lequel il est apparu.

La grande majorité des auteurs s'accordent pour situer la naissance du concept de responsabilité sociale dans les années 50, bien que certains le voient plutôt comme une continuité du paternalisme du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Cette notion est décrite comme « un état d'esprit qui se traduit par une attitude tendant à établir artificiellement des relations familiales entre un supérieur et son inférieur quel que soit le niveau hiérarchique. » (Ballet et De Bry, 2001, p.32)

Les années 50 sont caractérisées par de grands changements tant sur le plan politique, économique que social. La seconde Guerre mondiale a laissé des usines hautement transformées par le fordisme. Ce mode de production est défini par la division du travail, ce qui entraîne une croissance de la productivité et, incidemment, l'augmentation des salaires des employés. Cette situation accentue la vision hiérarchique de l'entreprise et sa place prépondérante dans la sphère économique. L'après-guerre est également une période de transition politique. La crise économique qui a sévi dans la décennie 1930 a accru la nécessité pour les gouvernements de réagir pour assurer un minimum de niveau de vie à la population. Les États prendront ainsi de plus en plus de place dans la vie des citoyens à travers de nombreuses mesures sociales et économiques. Cette nouvelle protection sociale, accompagnée d'une augmentation du pouvoir d'achat des ouvriers, transforme la société. Ainsi, pendant que les compagnies sont une source de création de richesses, l'État sécurise le filet social.

C'est dans cette effervescence que la réflexion autour d'une responsabilité sociale de l'entreprise se développe. On reconnaît à Howard Bowen, un

économiste américain, d'avoir introduit ce concept dans la littérature managériale en 1953 en relatant les pratiques et les déclarations des managers américains des années 50. (Acquier et Gond, 2005) L'auteur a permis ainsi d'analyser le contexte d'émergence du débat entourant la responsabilité sociale. Notons toutefois que c'est vers les dirigeants d'entreprises qu'il centre ses recherches et non pas vers l'entreprise en tant qu'entité propre. Le désir de certains chefs de compagnies d'agir de manière responsable au sein des entreprises date de plus longtemps que l'apparition de la théorie managériale et Bowen la fait remonter dans son livre au début du 20<sup>ème</sup> siècle, au moment où la grande entreprise voit le jour. Son ouvrage s'adresse aux centaines de grandes firmes américaines qui, par leur pouvoir, affectent quotidiennement la vie de millions de gens. Une grande responsabilité pèse ainsi sur leurs épaules, non seulement dans la recherche de profit et d'une plus grande compétitivité, mais également au niveau de la gestion du travail et de la recherche de solutions aux problèmes sociaux. L'auteur croit que la responsabilité sociale consiste « en obligations des hommes d'affaires de prendre des décisions ou de suivre les orientations qui sont désirables en termes d'objectifs et de valeurs pour notre société ». (Acquier et Gond, 2005, p.3) Cette définition, comme nous le verrons plus loin, se rapproche beaucoup de celle d'aujourd'hui.

L'œuvre de Bowen est ainsi l'extension et le témoignage de la présence de certaines firmes dans le courant de la responsabilité sociale à cette époque. Un des enjeux qu'il identifie et qui est toujours d'actualité est la question de la place que devrait prendre le gouvernement dans la régulation et la supervision du comportement des entreprises. Dans quelle mesure les actions peuvent-elles être volontaires et dans quelle autre faut-il les imposer via les pouvoirs publics? L'auteur affirme que l'État doit trouver ses propres intérêts, non en tant que force compétitive, mais bien comme représentant de l'intérêt général. L'activité économique privée des entreprises paraît ainsi cohérente avec la présence interventionniste du gouvernement, tant que celle-ci ne vise qu'à encadrer la volonté des entrepreneurs dans leur recherche de responsabilité sociale. L'ouvrage de Bowen est ainsi une des sources littéraires importantes et novatrices à étudier, car en plus de mettre en contexte l'émergence du discours de la responsabilité, il nous permet de constater qu'encore aujourd'hui, une

grande réflexion reste à faire à ce sujet. Beaucoup des questions qu'il a posées à cette époque n'obtiennent toujours pas de consensus.

#### **1.4.2 Différentes écoles**

À la suite de Bowen, plusieurs théories ont vu le jour. Les années 50 sont marquées par l'absence de tout consensus au sein des écoles de « business ». Deux courants principaux se confrontent à cette époque : celui des partisans d'une forme de contrat entre les entreprises et la société opposé à celui défendant la liberté totale de marché. (Ballet et De Bry, 2001) Selon ce dernier, seules les responsabilités économiques devraient incomber à l'entreprise.

La première école de pensée faisant la promotion d'un contrat social née dans les années 50 est la *Business Ethics*; elle constituera une théorie fondamentale aux États-Unis. Elle relève d'une logique utilitariste, donc purement matérialiste, et n'a aucun intérêt à s'épancher sur une cause plus noble. Elle combine une certaine morale (des principes qui lui sont utiles) et le droit, sous forme de contrats. On l'appelle également le courant moraliste éthique. Il s'agit d'une école pragmatique qui réfléchit à la façon la plus efficace de mettre en forme la responsabilité sociale de l'entreprise et ne s'interroge pas sur les fondements ou la pertinence du concept en lui-même, se préoccupant du comment et non du pourquoi. Ainsi, ceux qui affirment que la nouvelle éthique dont font preuve les grandes entreprises n'est qu'un mode de gestion des compagnies afin de redorer leur image critiquent les tenants de cette école.

Entre les deux courants diamétralement opposés que nous venons d'évoquer, nous retrouvons une panoplie de théories de l'organisation, que Capron pose autour de trois niveaux de lecture : « (...) un centré sur l'entreprise, (un deuxième qui) place l'entreprise au cœur d'un réseau de relations avec un ensemble de parties prenantes, (et un troisième qui) insère l'entreprise au sein d'un champ social qui inscrit les décisions stratégiques dans une recherche de légitimité et de conformité aux valeurs dominantes de la société. » (Capron et Quairel-Lanoizelée, 2004, p.93)

Mentionnons notamment le courant *Business and Society*, inspiré de la pensée de Bowen. Cette école ne voit pas de cloison étanche entre les deux principaux

acteurs de la société, l'entreprise et la société civile. Les deux sont en interactions constantes et se structurent mutuellement. (Capron et Quairel-Lanoizelée, 2004) Ainsi, la firme est construite par la société et en son sein. Elle lui est donc redevable à travers une forme de contrat social.

Pour sa part, le courant Social Issue Management est à la fois utilitariste et stratégique. (Capron et Quairel-Lanoizelée, 2004) Il ne remet pas en cause le système capitaliste, mais stipule que l'entreprise est un acteur de son milieu et qu'il se doit de répondre aux demandes sociales. Il étudie les mécanismes sociaux susceptibles de contrôler le comportement des firmes et voit la responsabilité sociale de l'entreprise comme un tout ayant plusieurs facettes. Ce courant se pose la question du comment, mais également celle du pourquoi : pourquoi la firme devrait-elle interagir avec la société dans laquelle elle est ancrée? (Wood, 1991)

Finalement, nous pouvons mentionner l'école française, définie comme un courant plus critique. Il s'agit, pour les tenants de ce modèle, de confronter le discours de l'entreprise avec son comportement, un peu comme nous nous proposons de le faire. Etchegoyen se réclame de cette tendance. Elle a cependant l'énorme désavantage de n'avoir actuellement aucun cadre d'analyse clairement défini; il s'agit d'un courant assez éclectique.

Un débat a toujours cours aujourd'hui entre les deux principaux courants nés dans les années 50. Il y a tout d'abord le modèle des « shareholders » qui favorise, comme son nom l'indique, la primauté des actionnaires au sein de l'entreprise. Comme ceux-ci possèdent le capital, ils sont les premiers concernés par le comportement de la firme et doivent faire partie du processus décisionnel. Ils détiennent le contrôle; en ce sens, il est facile pour eux de se retirer d'une entreprise qui n'agit pas selon leurs intérêts, enlevant du même coup à la firme une part de son capital.

Pour sa part, le modèle des « stakeholders », fut développé par Edward Freeman dans les années 80. (Freeman, 1984) Les parties prenantes peuvent être identifiées comme tout groupe ou individu affecté par les actions de l'entreprise. Cette théorie stipule que la société sortirait gagnante dans son ensemble si la

firme tenait compte des impacts de ses actions. D'un côté, les différents groupes de la société sentiraient leurs demandes écoutées. De l'autre, la firme augmenterait son capital de sympathie, agrandissant du même coup son influence sur son environnement. (Gendron, Lapointe et Turcotte, 2003) La prise en compte et la consultation des parties prenantes devraient, selon Freeman, se faire de façon volontaire par la firme sans être le fruit d'une quelconque réglementation; cela s'avérerait plus coûteux et moins efficace. (Descolonges et Saincy, 2004) Un des problèmes identifiés de cette théorie est le fait que les différents acteurs n'ont pas tous la même influence sur l'entreprise, bien qu'ils soient tous considérés comme des parties prenantes. Un de ces acteurs peut détenir davantage de pouvoir selon la vision de la firme, cette dernière structurant les rapports entre les parties, même si cet acteur ne constitue pas un représentant effectif d'une partie de la population ou de ses intérêts. De plus, la compagnie va donner spontanément plus de voix aux parties qui orientent leur discours dans le sens de celui de la firme, ce qui biaise tout processus de consultation véritablement équitable. De plus, l'entreprise n'est pas elle-même une partie prenante; elle structure plutôt leurs rapports. Elle se retrouve donc dès le départ au-dessus des autres, peut faire subir son influence et contrôler le processus de consultation. (Gendron, 2002)

#### ***1.4.3 Différents facteurs de la naissance du discours de responsabilité sociale au sein des entreprises***

Plusieurs auteurs se sont penchés sur les facteurs qui ont favorisé la naissance et l'intégration du concept de responsabilité sociale par les firmes. Lipovetsky identifie quelques explications de cet intérêt pour l'éthique au sein de l'entreprise. (Lipovetsky, 2002) Tout d'abord, une multitude de catastrophes naturelles, causées entre autres par l'activité des entreprises, a accéléré une prise de conscience de la population par rapport à l'importance de la préservation de l'environnement. Dans le même sens, les firmes n'ont pas plus intérêt que les citoyens à travailler « dans un environnement saccagé. » (Sponville, 2004, p.181) Aménager des infrastructures dans un milieu qui doit être préalablement décontaminé ou faire travailler des employés dans un environnement pollué augmente les coûts de production et est un facteur de risque non négligeable

pour l'entreprise. Capron fait mention, dans cette même logique, d'une baisse du niveau d'acceptabilité aux risques : la population craint pour sa santé, la firme a peur pour son image, les actionnaires ont peur de perdre de l'argent, les salariés appréhendent des pertes d'emplois. (Capron, 2006) Bref, face au niveau d'insécurité qui augmente, une pression est mise sur la firme pour qu'elle change son comportement et intègre un discours plus responsable. Deuxièmement, le contexte de mondialisation actuel a favorisé les dérèglementations dans certains pays, occasionnant une série de fraudes et de la corruption. Combinées à un contexte de précarisation d'emplois, celles-ci ont terni l'image de l'entreprise, qui a dû chercher à améliorer sa réputation. En laissant apparaître son intérêt pour les revendications citoyennes, les firmes s'assurent de sauvegarder une image de marque. De plus, dans l'objectif d'acquérir des parts de marché de plus en plus importantes, certaines compagnies ont fait de l'éthique une stratégie de marketing visant à faire paraître la firme encore plus responsable et morale. Lipovetsky, paraphrasant Clausewitz, affirme ainsi que « le positionnement éthique est la continuation de la guerre économique par d'autres moyens. » (Lipovetsky, 2002, p.61) Enfin, l'instabilité économique des années 80 et 90, la recherche de profits à court terme et de solutions pour demeurer concurrents dans un marché en continuelle progression, ont amené les entreprises à faire appel à des employés à temps partiel, à contrat déterminé et d'emplois précaires. Afin de créer une certaine cohésion dans l'entreprise et favoriser une rétention du personnel, la firme doit alors se doter d'une meilleure culture d'entreprise, axée sur la concertation, l'esprit d'équipe, la confiance, toutes des valeurs véhiculées dans bien des codes d'éthique d'entreprises.

#### ***1.4.4 Les années 80-90 : désengagement de l'État et montée du néolibéralisme. La montée du discours de Responsabilité sociale***

Les années 80 constituèrent un tournant majeur dans la gestion politique et économique des sociétés. Après les années de prospérité qu'avaient connues les pays industrialisés, voici que la crise des années 70 (avec les deux chocs pétroliers et la chute des prix des matières premières au niveau mondial) et la récession (qui pointa son nez au début des années 80) transformèrent radicalement la pensée des principaux dirigeants. Cette crise de l'État-

providence, ajoutée à la crise financière, provoqua pour certains une perte de légitimité de l'institution étatique comme régulateur des normes sociales. (Ballet et De Bry, 2001) Les mesures interventionnistes créèrent des déficits dans les pays industrialisés et furent interprétées par plusieurs comme un échec. On mit alors en place des politiques budgétaires et monétaires plus austères. Les vagues de privatisations et de déréglementation qui suivirent remirent l'entreprise au premier plan.

« Cette nouvelle configuration des relations États-Entreprises a progressivement miné le pouvoir régulateur des États à l'égard d'agents économiques en position de négocier leurs conditions d'opération. »

(Gendron, Lapointe, Turcotte, 2004, p.7)

C'est dans ce contexte de retrait de l'État et d'absence d'institutions de régulation vers lesquelles se tourner que l'on assiste à la réappropriation du discours de Responsabilité sociale de l'entreprise par les dirigeants eux-mêmes. Cette situation est accompagnée d'événements catalyseurs qui permirent à l'entreprise de justifier son nouveau rôle. (Lipovetsky, 2002)

Comme nous l'avons mentionné plus haut plusieurs catastrophes environnementales ont accéléré la prise de conscience des entreprises : diminution de la couche d'ozone, pollution atmosphérique, émission de gaz à effet de serre, destruction de la forêt amazonienne, utilisation d'OGM, etc. (Lipovetsky, 2002) La déréglementation et les privatisations ont également entraîné une intensification des fraudes et de la corruption, mais également d'abus au plan humain (travail des enfants, usines de misère). La confiance des consommateurs fut ébranlée devant ces manquements à l'éthique au nom du simple profit, semblait-il. La médiatisation de plus en plus grande de tous ces événements a pu aussi contribuer à accentuer la pression populaire. Il s'agissait donc d'essayer de redorer l'image de la firme afin de regagner le cœur des acheteurs.

#### **1.4.5 Éléments de la responsabilité sociale de l'entreprise**

Ce que comprend la responsabilité sociale de l'entreprise varie d'une définition à l'autre, d'une entreprise à l'autre, voire d'un gouvernement à l'autre. Dans

l'ensemble, nous y retrouvons les principes évoquant le développement durable, la sécurité, la bonne gouvernance, la transparence et l'investissement socialement responsable. Industries Canada indique qu'il s'agit d'un moyen utilisé par le secteur privé pour gérer les impacts économiques, sociaux et environnementaux de ses activités. (Industries Canada, 2008)

Selon le gouvernement du Canada, la responsabilité sociale de l'entreprise se doit d'englober les éléments suivants : « engagement d'apporter une valeur sociale ajoutée dans ses actions, avantages pour la société et les parties prenantes, comportement éthique, performance environnementale. » (Ressources naturelles Canada, 2008) Il s'agit donc, pour ce gouvernement, de mesures volontaires. Également, la Commission européenne publia un livre vert sur la responsabilité sociale et la définit ainsi : « Le concept de responsabilité sociale des entreprises signifie essentiellement que celles-ci décident de leur propre initiative de contribuer à améliorer la société et rendre plus propre l'environnement. » (Gendron, Lapointe et Turcotte, 2004, p.20) Il s'agit d'un plus pour la firme, mais non d'une obligation. Le gouvernement perçoit la responsabilité sociale comme un engagement des firmes à dépasser les niveaux de conformité aux lois imposées par l'État.

Le ministère de l'Industrie mentionne qu'une des constituantes essentielles de la responsabilité sociale est la consultation et la participation des principaux intervenants dans les processus de décision tels les actionnaires, les employés, les clients, les fournisseurs, les gouvernements et les organismes internationaux.

Comme nous le verrons plus loin, nous pouvons définir quelques grands thèmes revenant régulièrement dans le discours des compagnies. Industries Canada en mentionne également : santé et sécurité, environnement, développement communautaire, protection des consommateurs, protection des travailleurs, relations avec les fournisseurs, déontologie des affaires et droits des intervenants. (Industries Canada, 2008)

Les différentes mesures sont la plupart du temps traduites dans ce que nous appelons un code d'éthique, un bilan social ou un rapport de responsabilité sociale. Ceux-ci sont aujourd'hui en pleine expansion dans les entreprises, tant

au Canada qu'en Europe. Ils sont sans doute la mesure la plus connue du grand public et la plus communiquée par les firmes. En ce sens, nous pouvons rappeler que plus de 65 % des grandes entreprises mondiales ont publié un rapport de responsabilité sociale en 2005. Comme nous l'avons également mentionné plus haut, ce que nous retrouvons dans ces codes et ce qui est inclus dans le discours varie d'une compagnie à l'autre et peut couvrir un large éventail de thèmes.

Gendron en identifie quatre types principaux. (Gendron, 2002) Tout d'abord, les codes de conduite dictent de grands principes qui orientent les actions des entreprises. Ces dernières, en y adhérant, deviennent sujettes à des sanctions si elles y contreviennent. Il existe également des outils de gestion pour les firmes voulant implanter des politiques sociales. Il s'agit non pas de normes générales, mais davantage d'une méthode organisationnelle afin d'intégrer des principes que l'entreprise aura choisis elle-même. Nous pouvons mentionner entre autres la certification ISO 14 000 en matière environnementale. Toutefois, et comme nous le reverrons au chapitre suivant, « ce n'est pas la performance environnementale qui est vérifiée, mais bien la conformité du système de gestion à la norme, qui ne contient elle-même aucune prescription de performance » (Gendron, 2002, p.12-13) Une autre catégorie de normes ressemble à celles identifiées précédemment. Cependant, elles introduisent des comportements spécifiques à respecter afin d'obtenir ce type de certification. Finalement, des codes d'éthique misant sur la communication et les bilans rendus publics par les firmes constituent une autre façon de faire reconnaître sa responsabilité sociale en tant qu'entreprise.

En conclusion, ce que nous constatons est qu'aucun cadre national ou international n'est imposé à l'ensemble des entreprises. Celles-ci sont libres d'adhérer ou non à des regroupements de firmes qui se donnent des normes, se fixent des objectifs entre elles et approuvent le bilan social produit par chacun de ses membres.

Nous verrons ainsi dans la prochaine section quels sont les éléments inclus dans le discours de responsabilité sociale de chacune des firmes à l'étude. Nous

pourrons aussi mentionner à quels regroupements elles ont décidé de participer et quelles normes elles privilégient.

## **CHAPITRE II**

# **LES COMPAGNIES PÉTROLIÈRES ET LEUR DISCOURS EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ SOCIALE**

Après avoir constaté dans la section précédente comment nous pouvions décrire de façon théorique le concept de responsabilité sociale, nous en sommes à étudier quelle place prend cette notion dans le discours des compagnies pétrolières. Nous pourrions par la suite, dans un chapitre ultérieur, voir à quelle définition de la responsabilité sociale les firmes adhèrent, mais également vérifier en observant leurs actions si elles respectent les engagements qu'elles ont pris.

La présentation des compagnies pétrolières et d'une des principales associations qui les représente semble une introduction incontournable à l'analyse subséquente. En effet, il nous semble pertinent de présenter chacune des firmes individuellement pour ensuite tirer une tendance de l'industrie concernant le discours de responsabilité sociale. Il sera ainsi plus opportun par la suite de tirer des généralités de ce secteur lorsque nous exposerons les contradictions inhérentes entre le discours et les actes.

Ainsi, dans le présent chapitre, nous situons l'Institut canadien de produits pétroliers et les quatre compagnies pétrolières canadiennes en décrivant leur profil et leurs activités. Nous limiterons les informations de la présente section à celles dont nous aurons besoin dans les chapitres suivants. Nous nous contenterons donc de quelques phrases sur l'historique de chacune des firmes afin de mentionner les faits majeurs de leur évolution. Nous dirons ensuite quelques mots concernant leur profil actuel et rendrons compte rapidement de l'ensemble des activités qu'elles pratiquent et leur importance respective dans l'économie canadienne.

Enfin, nous nous arrêterons sur les éléments constitutifs de leur responsabilité sociale telle que les firmes elles-mêmes la décrivent. Nous mentionnerons les priorités que les entreprises se donnent et comment elles appliquent les principes véhiculés dans leurs engagements. Nous ne ferons ici qu'une énumération des aspects que chaque compagnie met de l'avant, laissant l'analyse de ceux-ci pour le chapitre VI. Notons que nous diviserons le discours de responsabilité sociale de l'entreprise en quatre grands thèmes généraux : environnement, santé et sécurité, conditions de travail et droits humains et collectivités.

Par environnement, nous entendons tout ce qui est inclus dans le discours par rapport à l'empreinte environnementale de l'entreprise, de la prise de conscience des impacts de ses actions sur le milieu et des gestes proposés pour y remédier. Nous entendons par collectivités les populations, les communautés et les groupes ne faisant pas partie de l'entreprise qui sont ou pourraient être affectés par leurs actions. Le volet de la santé et de la sécurité concerne tout ce que la firme met en place dans son discours pour diminuer les risques liés à ses activités. Ceci inclut donc un élément important de prévention. Finalement, les conditions de travail et les droits humains concernent les employés des compagnies pétrolières, mais également les emplois indirects créés par cette industrie.

Ces sujets reflètent les principales composantes de la notion de responsabilité sociale. Nous identifierons les mesures prises par les entreprises pour chacun d'eux. Nous indiquerons également à quels regroupements, ou à quelles normes chacune d'elle est soumise, afin de compléter le portrait.

## **2.1 Institut canadien de produits pétroliers**

L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) regroupe parmi ses membres les quatre compagnies en cause dans ce mémoire. En donnant les lignes directrices que les pétrolières suivent dans l'élaboration de leur discours de responsabilité sociale, la description de cette organisation devient pertinente.

L'ICPP, née en 1989, est une association regroupant les principales compagnies œuvrant dans le secteur en aval de l'industrie pétrolière. Le secteur en amont est constitué des domaines venant à la source de l'industrie, soit l'exploration et la production de pétrole brut, de gaz naturel et des sables bitumineux, (ICPP, 2008) tandis que le secteur en aval regroupe les activités de raffinage, de distribution, de transport (maritime, ferroviaire, routier), de vente au détail et de pétrochimie.

L'Institut représente les compagnies auprès « des gouvernements, des médias et des groupes d'intérêt pour ce qui est des questions d'intérêt commun touchant les politiques gouvernementales et de la réputation de l'industrie. » (ICPP, 2008) Il travaille également en collaboration avec les différents paliers de gouvernement à l'élaboration des « politiques officielles sur des sujets d'intérêt commun ». (ICPP, 2008) L'ICPP représente environ 86 % de la capacité de raffinage au Canada (17 raffineries sur les 19 existantes). Ses membres sont aussi responsables de plus de 50 % de tout le pétrole transporté sur les eaux canadiennes. (ICPP, 2008) Les firmes adhérant à ce regroupement s'engagent à respecter certaines normes et à suivre une ligne directrice. L'Institut est donc un acteur majeur faisant consensus autour d'enjeux tant économiques et politiques qu'environnementaux. Il est intéressant de noter que bien que toutes les compagnies pétrolières consultées emploient le terme de responsabilité sociale il n'est pas utilisé dans le langage de l'ICPP. Ce dernier nous présente tout de même des éléments tels la performance environnementale, les principes et stratégies en matière d'environnement, les directives sur la santé et la sécurité, tous des aspects de la responsabilité sociale des membres de l'Institut.

L'organisme a également proposé en 2001 au Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) un Cadre national de réduction des émissions des raffineries de pétrole (CNRÉRP) auquel collaborent tous les ordres de gouvernement, les acteurs de l'industrie et plusieurs organismes non gouvernementaux. Il s'agit d'une première dans ce secteur puisque c'est une politique amenée par l'industrie et reprise par le gouvernement. (Conseil Canadien des ministres de l'Environnement, 2005) Le cadre définit des méthodes permettant aux instances gouvernementales de « calculer un plafond d'émissions propre à chaque installation pour les principaux polluants atmosphériques et

toxiques atmosphériques provenant des raffineries de pétrole.» (Conseil Canadien des ministres de l'Environnement, 2005, p. 5) Le but de cette démarche est d'améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions des raffineries.

Enfin, l'ICPP fait partie de nombreux autres groupes de travail sur l'élaboration de politiques étatiques implantées par différents paliers gouvernementaux et de normes concernant les activités de ses membres.

Les compagnies adhérant à l'Institut suivent une liste de dix principes directeurs en matière d'environnement, de santé et sécurité développée par l'organisme et s'engagent à agir, à l'intérieur de leur entreprise, conformément à ceux-ci. Ces normes visent notamment à intégrer, à chaque étape de leurs activités (planification, gestion, recherche, réalisation de leur travail), les préoccupations principales de l'ICPP liées à la protection du milieu, de même qu'à la santé et à la sécurité de leurs clients, de leurs voisins et du public en général. Les firmes s'engagent aussi à monter des plans de mesures d'urgence dans les cas de tout type d'incident, à utiliser de façon efficace et responsable les matières premières et à inciter leurs partenaires à en faire autant. (ICPP, 2008)

L'Institut publie depuis 1996 un *Rapport annuel sur la performance* dans lequel sont décrits les principaux efforts réalisés par l'industrie et le niveau d'atteinte des objectifs fixés l'année précédente. En ce qui a trait à la question de l'environnement, au cœur du discours de l'Institut, plusieurs stratégies ont été élaborées afin d'appliquer les principes cités plus haut. Elles consistent en la mise sur pied des mesures pour assurer la protection de l'environnement, appuyer les politiques allant dans le sens des principes établis, préparer des systèmes de gestion pour faire l'évaluation des aspects environnementaux des projets, assurer une utilisation efficace des ressources naturelles, prévenir les rejets accidentels et partager les connaissances acquises avec les acteurs qui peuvent en bénéficier. (ICPP, 2008)

Concrètement, ce sont les compagnies pétrolières qui appliquent les mesures de responsabilité sociale, en suivant les lignes directrices de l'ICPP qui s'inspire lui-même du *Global Reporting Initiative*, dont nous reparlerons plus loin. Pour le

moment, nous regarderons plus en détail ce que chaque entreprise met de l'avant en matière de responsabilité sociale.

## **2.2 Ultramar**

Ultramar Limitée est née en 1961, à Terre-Neuve, sous le nom de Golden Eagle. En 1996, la compagnie a fusionné avec la compagnie américaine Diamond Shamrock. Enfin, depuis la fin de 2001, l'entreprise est une propriété exclusive de Valero Energy Corporation, une multinationale ayant vu le jour en 1980 au Texas. Ultramar, qui possède un siège social à Montréal, exerce ses activités dans les domaines du raffinage, de la distribution et de la vente au détail et emploie plus de 3700 personnes (10 000 si on y additionne les emplois indirects – mise en marché, exploitation des points de service, etc.). Son réseau est étendu à travers plus de 909 stations-service, 85 postes d'approvisionnement et 150 000 clients de mazout domestique. (Ultramar, 2008) La compagnie est le premier distributeur de produits pétroliers au Québec de même que dans les provinces de l'Atlantique et le deuxième raffineur dans l'est du Canada. (Ultramar, 2008) Ultramar possède la raffinerie Jean-Gaulin de St-Romuald, près de Québec. Celle-ci est une des plus grosses raffineries au Canada, avec une capacité de production de 265 000 barils par jour. Cependant, puisque le rapport financier d'Ultramar est inclus dans celui de Valero, nous ne pouvons connaître avec précision la valeur des actifs actuels de la pétrolière au Canada. Le rapport annuel de Valero nous apprend que l'année 2007 fut l'un des meilleurs exercices financiers de son histoire avec un bénéfice net de 5,2 milliards de dollars, donnant ainsi un rendement exceptionnel aux actionnaires. (Valero, 2007)

### ***2.2.1 Responsabilité sociale de l'entreprise***

La vision de l'entreprise s'articule ainsi : « Nous serons le fournisseur numéro un de carburants propres, services et produits axés sur la commodité ». (Ultramar, 2008) Ultramar véhicule six valeurs fondamentales qu'elle s'est données à travers une panoplie d'activités. Ces principes sont la sécurité et la responsabilité environnementale, la famille et la communauté, l'engagement, l'excellence et l'esprit d'entrepreneur, le respect, l'intégrité et l'honnêteté.

Ainsi, nous voyons, dès l'énoncé de sa mission et de ses valeurs, que l'entreprise mise sur la responsabilité sociale. Elle insiste surtout sur le thème de l'environnement. Afin de faire la promotion de sa responsabilité sociale, la compagnie publie chaque année un *Énoncé de politique environnementale*. En plus de traiter d'environnement, le document expose également les efforts de la firme pour la sécurité, mais toujours sous l'angle de la protection du milieu.

Ultramar affirme travailler ardemment afin de construire des installations à la fine pointe de la technologie dans le but de réaliser ses activités de façon responsable et respectueuse de l'environnement qu'elle partage à la fois avec ses employés, ses voisins, de même qu'avec ses différents partenaires. Elle a investi à travers les années plusieurs millions de dollars pour produire des carburants plus propres. Elle a aussi déployé de l'énergie dans différents projets liés à l'environnement : diminution des gaz à effet de serre émis lors de ses activités (dont une réduction de 60 000 tonnes de gaz carbonique par année d'ici la fin de 2007, réduction des émissions fugitives en améliorant les matériaux utilisés dans la fabrication des conduites et en installant des épurateurs captant les hydrocarbures (les émissions fugitives concernent l'émission de différents gaz volatils issus de fuites dans les équipements et les installations de la compagnie telles les conduites ou les pompes). (Ultramar, 2008) Ultramar travaille aussi à créer des espaces verts entre ses installations et les populations vivant à proximité afin de diminuer les désagréments et les risques liés à sa présence. Elle affirme par cette initiative vouloir préserver la faune et la flore présente dans le milieu.

L'implication dans la communauté trouve écho dans quelques lignes sur le site Internet. Celle-ci prend la forme de dons et de bénévolat des employés et de prise en compte des communautés locales dans les projets qui pourraient avoir des répercussions sur l'environnement. Ultramar fait mention également des relations étroites qu'elle développe avec les différents acteurs des localités dans lesquelles elle s'implante afin de mettre sur pied des projets respectueux des citoyens et des organismes locaux.

Bien qu'elle présente dans ses valeurs l'importance qu'elle accorde à la sécurité et à la santé de ses employés, on ne retrouve rien sur le sujet dans ses

publications. Ainsi, parmi les quatre grands thèmes sur lesquels repose le discours de responsabilité sociale d'Ultramar, nous observons principalement des éléments liés à l'environnement de même que quelques mots sur les collectivités.

Dans sa documentation, Ultramar fait mention d'une seule certification, ISO-9001 qui s'applique à sa raffinerie de Saint-Romuald. Une certification ISO-9001 signifie que l'entreprise a atteint certaines « exigences relatives au système de management de la qualité » (ISO, 2008) en démontrant que la compagnie est capable d'offrir des produits conformes aux demandes des clients et des lois en vigueur et qu'elle oriente ses activités dans le but d'améliorer continuellement son système de gestion de la qualité. Un tel type de norme, très générale, peut s'appliquer à tous les modèles d'entreprises qui répondent à la liste de critères exigés et qui se divisent en quatre domaines : responsabilité de la direction, gestion des ressources, réalisation du produit, amélioration continue et est basée sur huit principes de management.

### **2.3 Impériale Esso**

L'Impériale Esso appartient à plus de 70 % à Exxon Mobil, suite à une série de fusions et d'acquisitions. La firme est née en 1880. Elle est présente dans tous les secteurs de l'industrie, tant en amont (prospection et production de gaz naturel et de pétrole, entre autres sous forme de sables bitumineux) qu'en aval (fabrication, distribution et commercialisation de produits pétroliers pour le chauffage, l'éclairage, la lubrification, le transport). (Impériale Esso, 2008) La firme est le principal raffineur de pétrole du pays, elle a accès aux plus grandes ressources à exploiter au Canada et possède plus de 2000 stations-service, 80 concessions de production, 13 pipelines, quatre raffineries (Edmonton, Sarnia et Nanticoke en Ontario, Darmouth en Nouvelle-Écosse) et 30 dépôts de distribution en vrac.

L'Impériale a vu la valeur de son action s'apprécier de 800 % entre 1995 et 2005, (Impériale Esso, 2007) rendant aux actionnaires plus de 2,1 milliards de dollars

seulement en 2005. Enfin, elle a fabriqué et vendu un cinquième des produits combustibles consommés au Canada.

### **2.3.1 Responsabilité sociale de l'entreprise**

L'Impériale Esso consacre une section complète de son site Internet à la mission sociale de l'entreprise. Elle donne de nombreux indicateurs sur les quatre éléments constituant la responsabilité sociale. Elle a mis à la disposition du public un document intitulé Rapport sur la mission sociale. Bien que sa priorité demeure encore de fournir une énergie fiable et avantageuse pour les clients et les actionnaires, l'Impériale affirme, des dires même de son président et chef de direction, Tim Hearn, qu'il faut remplir cet objectif dans le respect de l'environnement.

Dans son rapport, la rétrospective de grands projets d'exploration et d'exploitation de sables bitumineux côtoie les réalisations sur le plan environnemental et social. Celles-ci touchent à plusieurs aspects de ses activités : abaissement de la teneur en soufre dans l'essence, production d'énergie peu polluante, diminution du nombre d'accidents d'exploitation ayant une incidence sur l'environnement, captage de gaz polluant lors de ses activités, élimination de tout déversement au niveau des raffineries et des pipelines, interventions pour augmenter la sécurité sur les lieux de travail. En ce qui concerne ce dernier point, l'Impériale se base sur le Système de gestion de l'intégration des activités opérationnelles (SGIAO), encadrant, à travers 11 éléments, la gestion de la santé, de la sécurité et des risques aux installations. (Impériale Esso, 2006) « Le SGIAO permet à la compagnie de mesurer les progrès réalisés, de planifier les améliorations à apporter et de tenir la direction responsable des résultats. »(Impériale Esso, 2006, p.4) La firme a d'ailleurs enregistré un des meilleurs résultats de toute l'industrie canadienne en 2006, en légère hausse par rapport à 2005. En 2004, un organisme autonome, le Lloyd's Register Quality Assurance, a mentionné que les normes inscrites dans le SGIAO répondaient à tous les critères de la certification ISO 14 001. (Impériale Esso, 2006) La certification ISO 14 001 vise les systèmes de management environnemental et confirme que l'entreprise dispose à la fois de principes

valables en matière d'environnement et qu'elle a un système efficace de gestion qui appuie ces principes. (Impériale Esso, 2006)

Sur le plan social, la compagnie affirme investir en éducation via de multiples programmes éducatifs, et ce, à tous les niveaux, de même qu'auprès des communautés autochtones dans le but de contribuer à « façonner le présent et l'avenir des Canadiens ». (Impériale Esso, 2006, p.28) Elle s'implique dans différents organismes sous forme de bénévolat des employés. De plus, elle communique avec les communautés locales et les consulte sur les actions entreprises par la pétrolière. Elle a également élaboré un programme d'aide d'urgence pour les sinistrés des catastrophes naturelles.

Nous pouvons conclure que cette pétrolière possède un discours de responsabilité sociale complet et bien défini. Sur le plan environnemental, elle affirme travailler à la recherche de nouvelles technologies pour réduire l'impact de ses activités. L'entreprise investit également du côté des collectivités. Au niveau de la santé et de la sécurité, elle a établi de nombreuses normes rigoureuses et fait participer ses employés à des formations sur la sécurité. Elle mise enfin sur des conditions de travail avantageuses pour son personnel à travers une flexibilité des horaires.

L'Impériale participe à de nombreux groupes et associations qui se donnent des normes en matière environnementale et de gestion responsable : *Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement*, *l'American Petroleum Institute*, *Système de gestion de l'intégration des activités opérationnelles*, *l'Integrated Co2*. La pétrolière fait également figure de leader de l'industrie en étant certifiée ISO 9002. Il est toutefois intéressant de noter que malgré cette dernière mention dans le site Internet de l'entreprise, la norme ISO 9002 n'existe plus et est désormais intégrée à la certification ISO 9001.

## 2.4 Shell

Shell Canada est une branche de la société Royal Dutch Shell, une création de la fusion de deux compagnies: la Royal Dutch et Shell Group of Companies. Le

holding est propriétaire de 100 % des actions de la filiale canadienne. Plus précisément, 78 % des parts sont détenues par Shell Investments Limited, qui appartient à Shell Petroleum NV, détenu à son tour par la Royal Dutch. Elle a des activités dans trois grands secteurs : l'exploration, les sables bitumineux et les produits pétroliers (dont trois raffineries situées à Montréal-Est, à Sarnia et à Edmonton). Au Canada, elle fait travailler plus de 4793 personnes directement, dont 4556 à temps plein et ayant un statut permanent. (Shell, 2006) Shell Canada possède plus de 1600 stations-service et 22 terminaux de distribution à partir desquels sont livrés les carburants aux « établissements de détail, aux relais routiers, aux installations agricoles et aux entreprises. »(Shell, 2006, p.11) La firme compte ainsi parmi ses clients des compagnies de transport aérien et routier, de même que des entreprises dans les secteurs agricole et industriel. Shell a vu ses bénéfices reculer pour l'année 2006 comparativement à l'année précédente, passant de 2 milliards de dollars à 1,738 milliard. La compagnie explique cette baisse par la diminution du prix du gaz naturel et par la révision d'un projet d'exploitation de sables bitumineux. (Shell, 2006) Les actifs de la firme s'élevaient en 2005 à 13,7 milliards de dollars. Un fait intéressant est à mentionner concernant la recherche et le développement de Shell; elle fut la première pétrolière canadienne à commercialiser l'essence sans plomb dès 1970. (Shell, 2008)

#### **2.4.1 Responsabilité sociale de l'entreprise**

Shell a publié de nombreux documents décrivant les façons de faire de sa compagnie, leurs actions concrétisant ses principes et sa vision de la responsabilité sociale. Elle dispose d'un guide des *Principes d'affaires généraux*, d'un *Code d'éthique pour les employés*, d'un *Engagement à l'égard du développement durable*, d'un *document sur le Principe en matière de santé et sécurité* et d'un autre qui s'intitule *Principe de bon voisinage*. Ces différentes publications forment en elles-mêmes les quatre grands thèmes touchant les éléments de responsabilité sociale de l'entreprise.

En fait, Shell s'est dotée de sept principes fondamentaux qui couvrent un éventail très large de sujets : offrir une bonne rentabilité (ceci correspond à l'engagement que la firme a pris devant ses actionnaires afin de protéger leurs

investissements), répondre aux exigences des clients (ceci correspond à la volonté d'attirer et de fidéliser une clientèle en offrant des services de qualité à des prix compétitifs), protéger l'environnement, gérer les ressources naturelles de façon efficace, respecter et protéger les gens (ceci correspond à la responsabilité de respecter les droits de la personne, d'offrir de bonnes conditions de travail et d'impliquer les employés à tous les niveaux), faire bénéficier les collectivités de sa présence (ceci correspond au désir d'agir comme des citoyens responsables) et travailler avec les intéressés. Tous ces principes sont inscrits dans le Rapport de développement durable que la firme publie chaque année depuis 1997.

Shell a également élaboré un *Système de gestion de la santé, de la sécurité et du développement durable* (SSDD) afin de répondre aux normes environnementales qu'elle s'est elle-même imposées. Un aspect important sur lequel elle travaille vise à réduire son empreinte environnementale et tente de mener ses activités de façon à diminuer les impacts de ses actions sur le milieu. Elle réalise des études d'impact au début de tous les projets qu'elle met sur pied et effectue des suivis rigoureux en cours d'exploitation. Elle cherche avant tout à prévenir tout type d'incident plutôt que d'avoir à réparer, que ce soit un déversement ou tout autre impact négatif sur le milieu. Si ce n'est pas possible d'éviter toutes les conséquences sur l'environnement, comme dans le cas d'installations permanentes désuètes ou qui ne servent plus, elle dit tenter d'effacer l'empreinte et remettre le milieu à l'état d'origine. De plus, voulant voir la population agir elle aussi pour atténuer l'impact de l'action humaine sur l'environnement, Shell a créé, en 1990, le *Fonds de l'environnement* à travers lequel elle remet des bourses pour des initiatives positives pour le milieu.

Les investissements dans la collectivité font aussi partie des implications que Shell juge importantes. Ainsi, elle a élaboré un programme national axé sur trois domaines : l'éducation, l'environnement (par le Fonds Vert) et les activités de bénévolat et les dons de ses employés. (Shell, 2006) La firme désire également consulter toutes les parties prenantes dans l'élaboration de ses projets. Elle sollicite ainsi des universitaires, les administrations publiques touchées, les populations à proximité ou susceptibles d'être affectées. L'objectif avoué de ses

démarches est d'obtenir d'eux l'acceptation sociale requise pour exercer certaines activités dans leur milieu. (Shell, 2006)

Shell Canada a reçu la certification ISO 14 001 pour l'ensemble de ses installations. L'entreprise souscrit également depuis 2004 à un ensemble de directives du *Global Reporting Initiative* (GRI) afin d'élaborer son propre Rapport sur le développement durable. Le *Global Reporting Initiative* est un groupe de travail regroupant des parties prenantes et des experts de différents secteurs d'activités (entreprises, salariés, Organisations non gouvernementales, investisseurs, associations comptables, etc.) à travers le monde qui s'est donné pour « mission de fournir aux organisations de toute taille, tout lieu et tout secteur un cadre fiable et crédible pour leur reporting développement durable » (Shell, 2006, p.12) Le GRI définit ce dernier terme comme une mesure de la performance d'une firme en matière de développement durable qui vise à rendre compte de ces résultats aux parties prenantes à l'interne et à l'externe. (Gobale Reporting Initiative, 2000, p.3)

## 2.5 Petro-Canada

Péto-Canada se distingue des autres grandes pétrolières en activité au Canada par son statut à sa création. En effet, celle-ci fut tout d'abord incorporée comme une société d'État canadienne. Elle fut constituée en 1975 par la *Loi sur la Société Péto-Canada*. La Loi sur la privatisation déposée par le gouvernement Mulroney va toutefois, à partir de 1991, permettre de liquider une part des actions de la société à des intérêts privés. Quatre ans plus tard, 50 % des actions restantes furent vendues et en 2004, l'État s'est départi des dernières parts, soit 19 %.

Péto-Canada est active tant dans les secteurs en amont (gaz naturel, pétrole, sables pétrolifères) qu'en aval pour laquelle elle occupe le deuxième rang à l'échelle nationale. Elle détient deux raffineries à Edmonton et à Montréal, ce qui représente 13 % de la capacité de raffinage du pays, (Petro-Canada, 2006) et elle est présente également dans le commerce de détail. Le siège social de la compagnie est situé à Calgary. La pétrolière emploie actuellement 5156

personnes. Pour l'année 2006, Pétro-Canada a réalisé des bénéfices d'exploitation de 1,8 milliard de dollars. La compagnie possède des activités dans différentes régions du monde : Europe de l'Ouest, Afrique du Nord, Proche Orient et Amérique latine. Finalement, nous pouvons mentionner qu'elle est un commanditaire important de l'équipe canadienne olympique et est un partenaire majeur des Jeux olympiques de Vancouver de 2010.

### **2.5.1 Responsabilité sociale de l'entreprise**

Tout comme l'Impériale Esso, l'objectif avoué de Pétro-Canada est de créer de la valeur à long terme pour les actionnaires (Petro-Canada, 2008) tout en respectant les normes de sécurité élevées, en réduisant l'impact de ses activités, en misant sur une rétention du personnel dans la firme et en dialoguant avec les parties intéressées. (Petro-Canada, 2006) L'entreprise travaille également dans l'optique de ficeler un discours de responsabilité sociale dans tous les domaines. La firme publie depuis 2001 un *Rapport à la collectivité* annuel, dans lequel elle examine la performance de sa gérance environnementale, de ses interventions en matière de santé et de sécurité de même que de ses investissements dans la collectivité. Elle exprime à plusieurs reprises le désir de mener toutes ses activités de façon sécuritaire. Une grande partie de son implication sociale dont elle fait part dans ses différentes publications concerne ses investissements dans les Jeux olympiques et paralympiques. Elle s'implique aussi en éducation en formant des étudiants désirant poursuivre des études dans des « disciplines reliées au domaine pétrolier et gazier », (Petro-Canada, 2008) de même qu'en offrant des bourses d'excellence à des étudiants inscrits dans des programmes connexes (ingénierie, géophysique, science de l'environnement, etc. Elle s'est donné quatre thématiques sur lesquelles baser ses engagements : déontologie des affaires, environnement, collectivité et conditions de travail et droits de la personne.

En ce qui a trait aux normes environnementales, la firme affirme qu'elle aspire à exercer ses activités tout en laissant le moins de traces possible sur le milieu. Elle s'engage aussi à transmettre ses connaissances sur la protection de l'environnement aux parties intéressées et à les consulter dans l'élaboration des projets qui peuvent les affecter. De plus, les études d'impacts environnementaux

constituent pour Pétro-Canada une étape charnière de tout projet, de même que le suivi des impacts lorsque les installations sont en exploitation.

La firme s'est dotée de règles très strictes quant à la pratique de ses affaires à travers un *Code de pratiques commerciales* dans lequel elle s'engage non seulement à respecter les lois en vigueur, mais à adapter ses façons de faire aux différentes cultures à proximité desquelles elle s'établit. En plus d'exiger une attitude exemplaire de ses propres employés, les partenaires commerciaux et les entrepreneurs faisant affaire avec Petro-Canada doivent aussi se soumettre à ses exigences.

Les implications dans la collectivité se manifestent dans des investissements sur le plan local, lors de commandites d'événements et dans des subventions à divers projets humanitaires.

Pétro-Canada mentionne aussi l'importance de conditions de travail valorisantes, favorisant la diversité et une bonne conciliation travail-famille. C'est ainsi qu'elle offre, entre autres choses, un congé parental prolongé, le partage d'emploi, la flexibilité des heures de travail et une garderie sur certains de ses lieux de travail. (Petro-Canada, 2006)

Finalement, en plus de suivre les directives du *Global Reporting Initiative*, Pétro-Canada a participé au *Carbon Disclosure Project* (CDP). Ce projet est formé d'investisseurs institutionnels du monde entier qui gèrent une étude examinant les risques liés aux changements climatiques. La compagnie participe aussi à un programme dirigé par le *World Business Council for Sustainable Development*, relatif à la protection et à l'approvisionnement en eau. La firme est également membre de plusieurs autres organismes tels le *Canadien Business for Social Responsibility* et le *Boston College for Corporate Citizenship*. Sa raffinerie de Montréal-Est a également reçu la certification ISO 14 0001.

## 2.6 Conclusion

Plusieurs éléments peuvent être repris afin d'identifier une tendance centrale par rapport au discours des quatre pétrolières que nous venons de décrire ici. Tout d'abord, nous repérons très rapidement dans les publications produites la présence d'un fort discours de responsabilité sociale. En ce sens, nous pouvons affirmer que les compagnies pétrolières se sont bien approprié ce discours en l'adaptant à leur type d'industrie afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la société civile.

Le point central du discours, l'élément qui sert de point d'ancrage de la tendance de l'industrie, est celui de l'environnement. Il s'agit effectivement de l'aspect le plus développé de toutes les publications étudiées, correspondant également à l'intérêt le plus grand du public. Le discours répondrait-il ainsi à une demande sociale? Puisqu'il semble y avoir un consensus social à l'idée d'agir dans ce domaine, les firmes insistent davantage sur cet élément. Ceci donne alors une impression à la fois que la firme est sensible aux préoccupations de la population, mais également qu'elle défend des principes vertueux et ayant des impacts positifs pour la collectivité.

L'environnement et la consultation de parties intéressées semblent être devenus les pierres angulaires de la culture organisationnelle des entreprises. C'est en effet ce que chacune d'elles affirme dans son discours. Ces grandes tendances apparemment suivies par les compagnies pétrolières dans leur discours se reflètent-elles dans les actions au quotidien dans le domaine du transport de produits pétroliers? C'est ce que nous analyserons dans le prochain chapitre.

## CHAPITRE III

# LES ACCIDENTS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT DE PRODUITS PÉTROLIERS

### 3.1 Mise en contexte

Nous avons exposé, dans le chapitre précédent, ce que les compagnies pétrolières s'engageaient à faire à travers leur discours de responsabilité sociale. Avant d'aller plus loin, à savoir si l'action des firmes suit leurs intentions, nous désirons appuyer ces dites actions sur des faits. Puisque nous étudions la question de transport des produits pétroliers, nous présenterons donc ici des faits relatifs à ce secteur sous la forme de données statistiques sur les événements mettant en cause le transport. Plus précisément, cette section consiste en la description de données sur le nombre d'accidents répertoriés par les instances gouvernementales mandatées pour ce faire.

Avant toute chose, mentionnons les organismes responsables de ce secteur au niveau du gouvernement et expliquons leur rôle. Ces informations nous permettront de mieux appréhender les chiffres présentés.

Transports Canada est un organe du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Son mandat est d'« établir et d'administrer des politiques, des règlements et des services pour le meilleur réseau de transport pour le Canada, un réseau sécuritaire, efficace, abordable, intégré et écologique ». (Transports Canada, 2008) En ce sens, pour assurer la sécurité du système, l'organisme doit voir à ce que les matières dangereuses soient transportées de façon sécuritaire par le biais de trois modes de transport (routier, ferroviaire et maritime). Il doit analyser de façon rigoureuse les accidents et leurs causes afin de légiférer efficacement pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Transports Canada définit les matières dangereuses comme des « produits, matières ou organismes inscrits, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux

(neuf) classes (...)», dont deux nous préoccupent ici : la classe deux comprenant les gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température et la classe trois qui inclut les liquides inflammables et les combustibles. Ces deux classes contiennent effectivement les produits pétroliers.

Pour sa part, l'Office national de l'Énergie est un organisme fédéral indépendant qui s'occupe de la réglementation des aspects internationaux et interprovinciaux du secteur pétrolier. Il a aussi comme mandat de faire la promotion de la sécurité et en ce sens comptabilise les événements relatifs aux oléoducs. L'Office réglemente plus de 104 sociétés qui possèdent des pipelines, ce qui représente « plus de 45 000 kilomètres de canalisations. » (Office national de l'énergie, 2006)

Transports Canada définit un accident comme un événement qui inflige une blessure à un individu, entraîne la mort d'une personne ou cause un dommage matériel considérable, ce qui signifie qu'il y a une incidence sur la sécurité des opérations. L'Office national de l'énergie désigne tout événement, peu importe sa gravité, sous le terme d'incident. De plus, l'organisme détermine une série de cas pour lesquels un rapport doit être déposé auprès de l'Office : un accident mortel ou une blessure grave, un effet environnemental négatif important, une explosion ou un incendie non intentionnel, le rejet non intentionnel ou non confiné de 1500 litres d'hydrocarbures à basse pression de vapeur, le rejet non intentionnel ou non contrôlé de gaz ou d'hydrocarbures à haute pression de vapeur, l'explosion d'un pipeline au-delà de ses tolérances de conception déterminées selon les normes canadiennes, tout événement qui a, ou qui pourrait avoir, un effet négatif important sur les biens matériels, l'environnement ou la sécurité des personnes dans une usine de traitement. (ONE, 2006)

Transports Canada a élaboré des « critères de rapportage » afin d'informer l'industrie des cas où un rapport doit être émis ou non au ministère. Ces critères sont édictés dans le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* et concernent la quantité d'émissions ou de produits échappés, le niveau de bris du matériel, les blessures et la quantité de personnes ou d'instances impliquées. (Transports Canada, 2008) Le compte-rendu de l'événement devrait être transmis s'il y a un déversement qui pourrait s'avérer risqué pour la sécurité

publique, qui aurait une durée de plus de dix minutes ou encore un déversement de plus de 200 litres. Toutefois, même dans le cas où un incident n'a pas à être rapporté, tous sont comptabilisés à des fins statistiques par la direction du transport des matières dangereuses.

## **3.2 Comptabilisation des accidents 1996-2006**

Les données que nous exposerons ici sont de trois types. Premièrement, nous présentons le nombre d'accidents par mode de transports, et ce, pour les années 1996 à 2006. Nous verrons ensuite les facteurs responsables et leur proportion pour chaque mode. Nous expliquerons aussi brièvement ce que signifie chacune de ces causes. Une dernière série de données nous indiquera qui fut tenu responsable lors des accidents répertoriés. Nous ferons alors la distinction entre un facteur et une responsabilité.

### **3.2.1 *Le nombre d'accidents***

La première série de données qui est présentée dans le tableau 3.1 rapporte le nombre d'accidents par mode de transport au Canada pour les années 1996 à 2006. Les quatre modes de transport, comme nous l'avons mentionné précédemment, sont le transport routier (par camion), ferroviaire (par train-bloc), maritime (par pétrolier) et par oléoduc. Pour ce qui est de ce dernier mode de transport, nous avons différencié les rejets des déversements. Un rejet est « causé par une rupture ou une perforation dans le corps d'une canalisation tandis qu'un déversement est habituellement survenu au cours de la construction ou de l'entretien d'un pipeline ou de l'exploitation d'un gazoduc. » (ONE, 2006)

**Tableau 3.1**  
Nombre d'accidents par année et selon le mode de transport, Canada

Année	Mode de transport			
	Routier	Ferroviaire	Maritime	Oléoduc
1996	164	26	0	78
1997	130	13	1	88
1998	130	11	1	78
1999	133	18	0	74
2000	157	17	1	47
2001	154	12	2	68
2002	147	11	1	43
2003	142	6	1	49
2004	174	16	0	52
2005	220	12	1	50
2006	193	6	0	55
Totaux	1744	148	8	682

*Source : Transports Canada et Office national de l'énergie, 2008*

Nous constatons que le plus grand nombre d'accidents a lieu dans le transport routier, peu importe l'année observée. Le nombre total d'accidents comptabilisés pendant cette période est de 1744. Chaque année, nous dénombrons entre 130 et 220 accidents, le nombre maximal ayant été atteint en 2005. Nous pouvons également mentionner que les chiffres les plus élevés se retrouvent dans les dernières années (soit 174 en 2004, 220 en 2005 et 196 en 2006). Ces nombres peuvent s'expliquer par le fait que puisque le camion est le mode de transport contenant la plus petite quantité de produits pétroliers, le nombre de voyages à faire pour arriver à la même contenance transportée est plus grand. Le risque d'accident s'accroît donc. Ajoutons que ce type de transport est davantage soumis aux aléas des conditions météorologiques, que les conducteurs ont à partager la route avec de nombreux autres usagers (ce qui augmente les risques) et que puisque le camion est le seul moyen de livrer les produits pétroliers à tous les points de service, il est utilisé de façon continue. Cependant, malgré les raisons que nous venons d'évoquer, nous aurions pu nous attendre à de meilleurs résultats de la part des transporteurs étant donné les sensibilités

environnementales apparaissant à la fois dans le discours des compagnies pétrolières et au sein même de la société.

À l'opposé, la fréquence d'accident la moins élevée est attribuée au transport par navire. Pour les années 1996 à 2006, seulement huit accidents impliquant des navires pétroliers furent répertoriés. L'année où le plus grand nombre d'événements fut comptabilisé est 2001 (deux accidents). Pour près de la moitié des années étudiées, aucun cas n'a été signalé. Encore ici, l'important volume pouvant être expédié dans une seule livraison, de même que la plus petite utilisation de ce mode de transport, diminuent les risques d'accident. Dans l'est du Canada (provinces de l'Atlantique et Québec), c'est davantage par voie maritime que se fait le transport de plusieurs produits pétroliers jusqu'aux différents terminaux (excepté pour le transport entre la raffinerie d'Ultramar à Québec et ses usines de Montréal-Est). Pour ce qui est des autres provinces du Canada, l'utilisation du train est plus fréquente. (Ressources naturelles Canada, 2005)

Au fil des années et de l'implantation de nouvelles réglementations, nous assistons à des changements quant au nombre d'accidents. La plus grande diminution d'événements est attribuable au transport par train, passant de 26 en 1996 à seulement six en 2006. Ceci peut s'expliquer principalement par deux raisons. Premièrement, il y a eu une diminution au cours des dernières années du commerce d'Est en Ouest au Canada. Or, cette traversée s'effectuait plus aisément par la voie ferroviaire. De plus, les échanges ont tendance à se stabiliser entre les différents intervenants. L'utilisation de l'oléoduc, assurant à la fois un flux continu de produits et une plus grande flexibilité, est devenue ainsi de plus en plus populaire, diminuant du même coup les expéditions par train. Deuxièmement, Transports Canada a lancé au début des années 2000 une campagne de sensibilisation auprès des transporteurs ferroviaires et a augmenté la sévérité des règles de sécurité. Nous pouvons donc conclure à des résultats positifs.

En ce qui a trait aux oléoducs, l'Office national de l'énergie présente un bilan qui montre une diminution des incidents au cours de la dernière décennie. En 1997, l'organisation a comptabilisé 88 événements et 55 en 2006. Une légère hausse

en 2006 par rapport à 2005 est attribuable, selon l'organisme, à la sensibilisation des firmes quant à l'importance du signallement des événements survenant à leurs installations.

### **3.2.2 Les facteurs d'accidents**

Nous avons identifié neuf facteurs pouvant contribuer à un accident dans chacun des modes de transport : humain, mécanique, équipement, emballage, infrastructure, externe, conditions météorologiques, autre et inconnu. Un facteur mécanique concerne un bris ou une défaillance sur un véhicule (bris de moteur, explosion d'un pneu par exemple) tandis qu'un facteur dit d'équipement se rapporte au contenant en tant que tel (garnitures défectueuses, fatigue du métal). Les facteurs externes peuvent être de plusieurs natures : un incendie dans une installation voisine, un animal ou une roche sur une route. Le facteur intitulé autre ne fut répertorié qu'une seule fois : il s'agissait d'un réchauffement intensif du produit qui a entraîné son ébullition. Évidemment, pour chacun des incidents, il peut y avoir plus d'un facteur impliqué, mais ni Transports Canada, ni l'Office national de l'énergie ne font une liste exhaustive des incidents en identifiant pour chacun d'eux la ou les causes.

Concernant le transport routier, les causes les plus souvent évoquées sont les facteurs humains et les conditions météorologiques. Au total, sur les 1748 événements répertoriés, plus de 1139 sont imputables au facteur humain tandis que 241 reviennent aux conditions de la météo. La répartition entre les années ne diverge pas significativement et aucune tendance ne semble transparaître des données. Ces chiffres sont logiques, puisqu'il y a davantage de camionnage que tout autre mode, donc plus d'individus impliqués, ce qui augmente le risque que l'humain cause des accidents. De plus, les conditions météorologiques influencent grandement la conduite des véhicules routiers, plus que les autres modes de transport.

Les accidents dans le transport ferroviaire sont le plus souvent attribuables aux infrastructures (chemin de fer glacé, passage à niveau inadéquat). Nous observons quand même une diminution des cas, et ce, même pour les

infrastructures. L'important travail effectué pour sécuriser les passages à niveau y est sans doute pour quelque chose.

Dans le transport maritime, deux facteurs reviennent : humain et inconnu. Cinq incidents sur 19 ont en effet eu pour cause un facteur humain. La diminution du personnel utilisé sur les bateaux et leur formation parfois déficiente peuvent contribuer à ce nombre. L'utilisation de navires qui appartiennent à des tiers constitue peut-être une partie de l'explication puisque la compagnie locative ne peut être entièrement assurée de leur état. Nous reviendrons plus loin sur cet aspect.

La catégorisation des facteurs varie sensiblement lorsque nous étudions les données comptabilisées par l'Office national de l'énergie. L'organisme retient six causes : défaillance d'une composante, soudure défectueuse, corrosion, externe, manquement à la sécurité sur les lieux de travail et autre (qui inclut les erreurs humaines et opérationnelles). Nous devons ajouter à ces causes une section « enquêtes en cours ». Les facteurs qui reviennent le plus fréquemment sont la défaillance d'une composante et le facteur autre.

Dans le cas plus particulier des ruptures de pipelines, deux catégories de causes sont mentionnées par l'Office (Jegli, 2004) : immédiates (l'incident se produit en même temps que la cause qui le produit) et différées (résulte de la détérioration des matériaux en raison du temps). Les incidents provoqués par le vieillissement des canalisations sont les plus courants.

**Tableau 3.2**  
Facteur responsable de l'accident par année et selon le mode de transport

		Années											
		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Modes de transport	Routier	Humain	109	93	87	87	107	102	98	87	122	129	118
		Mécanique	4	5	2	3	6	5	2	10	10	19	12
		Équipement	3	5	3	12	10	6	16	11	13	8	11
		Emballage	7	3	0	1	0	3	1	1	2	4	3
		Infrastructure	5	4	12	3	9	10	9	3	2	24	12
		Externe	2	4	5	6	7	12	10	4	0	10	2
		Météo	28	16	21	21	18	16	10	26	25	26	34
		Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Inconnu	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
		Totaux	159	131	131	134	158	155	148	143	175	221	193
	Ferroviaire	Humain	5	1	2	4	5	1	4	0	1	2	0
		Mécanique	1	2	0	2	2	0	0	2	1	1	0
Équipement		2	1	0	0	0	0	2	0	1	0	1	
Emballage		2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Infrastructure		14	8	6	9	9	8	4	4	11	8	5	
Externe		1	0	0	3	1	2	1	0	0	0	0	
Météo		1	1	2	0	0	1	0	0	2	1	0	
Autre		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Inconnu		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Totaux		27	14	12	19	18	13	12	7	17	13	7	
Maritime	Humain	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	
	Mécanique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Équipement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Emballage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Infrastructure	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Externe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Météo	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	
	Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Inconnu	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Totaux	1	2	2	1	2	3	2	2	1	2	1	
Oléoduc	Défaillance d'une composante	22	25	21	19	17	19	18	25	20	23	21	
	Soudure	5	6	4	6	3	2	1	2	2	2	4	
	Corrosion	5	6	2	2	3	5	4	1	2	3	3	
	Externe	6	7	8	2	1	4	1	2	1	2	3	
	Autre -Humaine	24	27	25	28	17	29	14	16	19	16	19	
	SSt	16	17	15	15	4	6	2	0	4	2	2	
	Enquete en cours	0	0	3	2	2	3	3	3	4	2	3	
	Totaux	78	88	78	74	47	68	43	49	52	50	55	

Source : Transports Canada et Office national de l'énergie, 2008

### 3.2.3 *Entreprises responsables*

La troisième série de données concerne l'attribution de responsabilité lorsqu'il y a un accident. Bien que des causes aient pu être identifiées, il reste dans certains cas à identifier à qui revient la responsabilité de réparer, de dédommager ou d'effectuer les modifications recommandées aux installations ou au matériel afin de rendre le tout plus sécuritaire.

Il est important de spécifier à ce moment que cette information n'a pu nous être transmise par l'Office national de l'énergie. Nous n'avons donc pas en notre possession les données concernant à qui est attribuée la responsabilité dans les cas de ruptures de pipelines. Nous traiterons ainsi uniquement des trois autres modes de transport dans cette section.

Nous observons tout d'abord que peu importe le mode de transport ou l'année, le transporteur est dans la grande majorité des cas tenu responsable des accidents. Plus de 98 % (1724 sur 1744) des événements se déroulant sur le système routier est attribuable au transporteur. C'est davantage encore pour le transport ferroviaire (147 sur 148) et le transport maritime (7 sur 8). Cependant, Transports Canada nous a appris qu'aucune information n'était disponible concernant l'identification du transporteur. S'agit-il de la compagnie pétrolière elle-même ou d'un sous-contractant? Nous verrons plus loin qu'avec le récent désinvestissement des compagnies dans le transport des produits pétroliers, le transporteur est souvent un tiers. Mais comme les entreprises présentées dans le précédent chapitre affirmaient assumer leurs responsabilités face à la collectivité, il est raisonnable de présumer qu'il en est de leur intérêt de s'assurer que les produits soient transportés de façon sécuritaire peu importe celui qui assume cette activité de transport. N'est-ce pas là une question de responsabilité sociale? Mais pour l'instant, limitons-nous à l'analyse des chiffres recueillis.

Les installations sont pour leur part rarement jugées responsables. En effet, au cours des années 1996 à 2006, seulement deux incidents routiers furent imputés aux installations et un seul pour le transport maritime. Pourtant, beaucoup d'incidents sont signalés aux quais de chargement et de déchargement de même

qu'aux différents terminaux. Ce serait donc l'utilisation que les transporteurs font des installations qui semble inadéquate plutôt que l'équipement lui-même.

Dans le domaine naval, le responsable pénal en cas d'incident est le capitaine du bateau, soit la personne qui représente le transporteur. (Estival, 2004) Si nous transférons cette logique au mode routier ou ferroviaire, le conducteur serait donc le responsable. Celui-ci est toutefois un employé du transporteur, qui détient l'actif qu'est le mode de transport. L'employeur en est donc le véritable responsable. Le concept de responsabilité en cas d'incident est au cœur de notre présente étude. C'est toutefois dans le chapitre VI que nous analyserons plus en détail cette thématique.

Globalement, nous pouvons conclure en affirmant que le nombre et la répartition par mode de transport des accidents n'ont pas significativement changé au cours des dix dernières années sauf en ce qui a trait au ferroviaire. Le transport routier est toujours le mode pour lequel il y a le plus d'événements répertoriés tandis que le transport maritime est celui pour lequel il y en a le moins.

**Tableau 3.3**  
 Entreprise responsable de l'accident par année et par mode de transport

Année	Modes de transport															Oléoduc					
	Routier					Ferroviaire					Maritime					T	E	D	I	A	
	T	E	D	I	A	T	E	D	I	A	T	E	D	I	A	T	E	D	I	A	
1996	162	2	0	0	0	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	Données non disponibles					
1997	130	0	0	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
1998	128	1	1	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
1999	130	0	1	0	2	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
2000	157	0	0	0	0	17	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
2001	153	0	1	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	1	0						
2002	144	2	0	1	0	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
2003	140	2	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
2004	171	3	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
2005	219	1	0	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	0	0						
2006	190	2	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
<b>Totaux</b>	1724	13	3	2	2	147	1	0	0	0	7	0	0	1	0						

T= Transporteur  
 E= Expéditeur  
 D= Destinataire  
 I= Installation  
 A= Autres

Source : Transports Canada et Office national de l'énergie, 2008

Il est primordial de retenir que c'est le transporteur qui est le plus souvent pris en faute, peu importe le propriétaire du mode de transport. C'est donc sur cet aspect que nous devons revenir, notre sujet étant effectivement de regarder la responsabilité par rapport au transport. Il semble donc logique de soulever cette question.

Afin de concilier la notion de responsabilité sociale de l'entreprise concernant les transports, nous regarderons justement comment une compagnie justifie un projet de transport. Dans le prochain chapitre, nous étudierons le plan de la compagnie Ultramar de construire un oléoduc. Nous verrons ainsi une entreprise qui utilise certaines données statistiques concernant le transport afin de légitimer la réalisation d'un projet.

## CHAPITRE IV

### L'OLÉODUC DU SAINT-LAURENT : LE PROJET

Nous présenterons maintenant le projet de l'oléoduc du Saint-Laurent, comme nous l'avons souligné précédemment. Avant d'entrer dans l'analyse et de confronter le discours d'une des compagnies (ici Ultramar) et son comportement dans le cadre de ce projet, nous devons expliquer quels enjeux y sont rattachés.

Nous procéderons à la description du projet de la façon suivante : description du processus suivi par la firme, mise en contexte à l'aide d'un état de la situation, présentation du projet en tant que tel et finalement conclusion avec énumération des avantages et des préoccupations que suscite la construction de l'oléoduc. Cette dernière partie servira de base à notre travail de la section du chapitre VI consacrée au sujet.

#### 4.1 Processus

La compagnie Ultramar a déposé en février 2005 un avis de projet au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) « visant à transporter des produits pétroliers à basse tension de vapeur de ses installations de Lévis vers son centre de distribution de Montréal-Est » via un oléoduc. (Ultramar, 2005) La pétrolière avait déjà, à ce moment, élaboré un échéancier détaillé afin de mettre en service son pipeline en 2009. Le projet devait passer par différentes étapes : série de séances publiques d'information et de consultation étalée sur plus d'un an, dépôt d'une étude d'impact en mai 2006, consultations publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en novembre 2006, obtention des autorisations gouvernementales en juillet 2007, début des travaux en septembre 2007 et mise en service en 2009. (Ultramar, 2006)

La compagnie a dû se soumettre à une série d'exigences et d'études afin de se conformer aux critères du ministère et des différents paliers administratifs. Le MDDEP a ainsi exigé dès le départ l'intégration dans le projet des objectifs de développement durable et le reflet de ceux-ci dans l'étude d'impacts. L'objectif était donc de « répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » (MDDEP, 2005, p.12) Trois cibles plus précises ont également été identifiées plus spécifiquement par le gouvernement : « le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique. » (MDDEP, 2005, p.12) Ultramar a ainsi déposé son rapport en quatre volumes en mai 2006. Celui-ci constitua une importante documentation sur laquelle le BAPE se basa pour émettre son avis sur le projet. Le mandat général de l'organisme est :

« (...) d'informer et de consulter la population des questions relatives à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects biophysique, social et économique. » (BAPE, 2008)

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement fut donc pris à parti dans le dossier en mars 2007, beaucoup de citoyens étant touchés par le projet et inquiets face aux impacts possibles de l'oléoduc.

En juillet 2007, le BAPE a remis son *Rapport d'enquête et d'audience publique* dans lequel il a formulé un avis favorable à la construction de l'oléoduc. L'organisme a jugé que ce projet était justifié par la demande en énergie et avantageux par rapport à la sécurité et la fiabilité de ce mode de transport. Le Bureau a toutefois émis des réserves quant au choix de certains tronçons du tracé retenu. (BAPE, 2007) Avant de faire état de ces recommandations, voyons d'abord en quoi consiste le projet présenté par la firme.

## 4.2 État de la situation

Le projet de la compagnie Ultramar vise à faire passer un oléoduc de la raffinerie Jean-Gaulin de Saint-Romuald, dans la région de Québec, au principal centre de distribution de la firme, situé à Montréal-Est. L'objectif était d'une part d'accroître l'autonomie de la compagnie en termes d'approvisionnement en pétrole et d'autre part, de répondre à une augmentation de la demande.

Actuellement, Ultramar fait transiter de Lévis à Montréal-Est entre 45 000 et 50 000 barils de carburant par jour. Des travaux récents à la raffinerie ayant permis d'augmenter sa capacité de production, Ultramar pourrait doubler, avec la réalisation de son projet, la quantité de produits pétroliers transportés quotidiennement. Présentement, le pétrole raffiné est transporté par trains-blocs, par navires côtiers et par camions-citernes entre Lévis et Montréal-Est. Plus de 80 % des produits voyagent par chemin de fer, ce qui constitue environ sept à huit convois par semaine, soit 40 000 barils par jour ou 68 wagons-citernes. En moyenne, un ou deux voyages hebdomadaires se font par la voie maritime. Ce dernier mode de transport s'avère être le plus dispendieux pour Ultramar et le tonnage varie considérablement selon les navires disponibles. Ces fluctuations influent sur le prix du carburant, les coûts de main-d'œuvre et les frais de surestaries (le temps d'attente d'un navire). (Ultramar, 2006) Finalement, les différents facteurs hors de contrôle de la compagnie (conditions météorologiques, entretien des chemins de fer et des installations n'appartenant pas à la compagnie) augmentent les frais en même temps que le niveau d'incertitude quant à la régularité des livraisons.

## 4.3 Le projet

L'oléoduc projeté est constitué d'un tuyau de 16 pouces de diamètre appelé à parcourir environ 240 kilomètres. De Boucherville à Montréal-Est, des conduites existent déjà et pourraient compléter le parcours envisagé. En plus de la canalisation principale, Ultramar prévoit installer deux stations de pompage, une à la raffinerie Jean Gaulin, à Saint-Romuald, et l'autre à Sainte-Marjorique-de-

Grantham. Celles-ci serviraient à assurer le débit au départ du pipeline et à « compenser les pertes de charges et faire face aux (...) dénivellations » à l'aide d'une station intermédiaire (Houssin, 2008). La compagnie prévoit également poser 27 vannes de sectionnement qui permettraient d'arrêter l'écoulement en cas de fuite ou d'incident. Enfin, elle envisage la construction de quatre gares de raclage, afin de nettoyer l'intérieur des canalisations.

Pour des questions de sécurité, l'emprise (soit la portion extérieure à l'oléoduc, mais faisant partie intégrante du projet) serait de 18 mètres, À cela s'ajouteraient une aire supplémentaire de 15 mètres pendant la durée des travaux. À l'intérieur de cet espace, beaucoup d'activités seraient restreintes et soumises à des autorisations spécifiques, tels « la construction, l'installation, l'érection ou le montage de fosses, de puits, de fondations, de pancartes publicitaires ou d'autres structures hors terre. » (BAPE, 2007, p.113)

Dans son projet initial, Ultramar a retenu trois tracés qu'elle a analysés avant de se prononcer sur celui qu'elle a jugé le plus avantageux. Pour ce faire, la compagnie a tout d'abord déterminé certaines conditions. L'oléoduc devait être le plus court possible, pouvoir se raccorder à des emprises existantes ou ayant des équipements compatibles, éviter les milieux sensibles ou densément bâtis et préserver la qualité de vie des citoyens. (BAPE, 2007) Ultramar a de plus identifié 34 critères de discrimination afin de réaliser une analyse multicritère qualitative. Ce type d'étude consiste à attribuer un pointage à chacun des critères en fonction de l'importance qu'on leur accorde et d'évaluer pour chacun des tracés la proportion des critères en présence. Le tracé ayant récolté le moins de points devient ainsi le mieux coté.

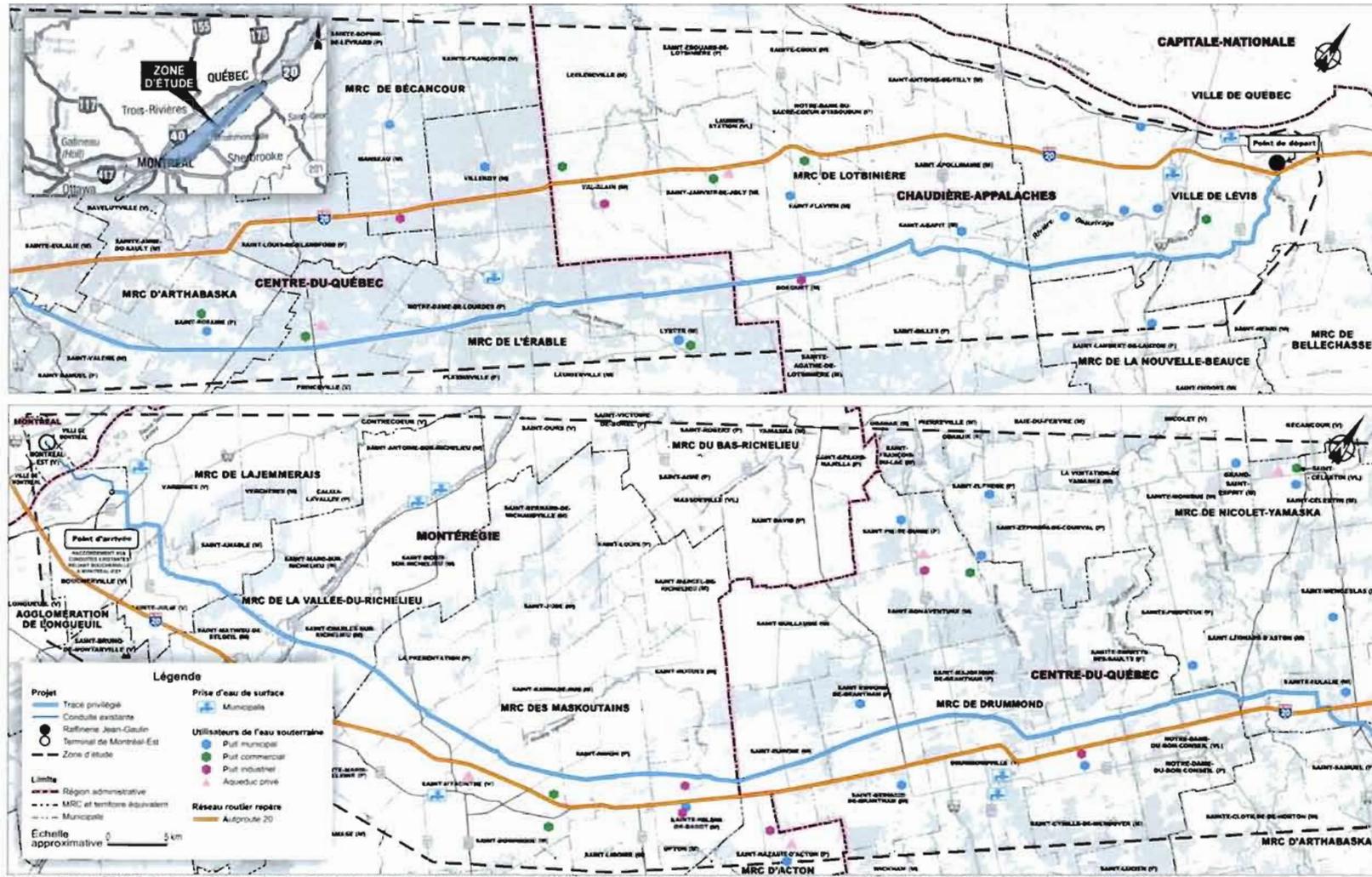
Le projet retenu par cette étude passe à travers cinq régions administratives (Chaudières-Appalaches, Centre-du-Québec, Montérégie, et Montréal), huit Municipalités régionales de comté (MRC) (de Lotbinière, de l'Érable, d'Arthabaska, de la Jammerais, de la Vallée-du-Richelieu, des Maskoutins, de Nicolet-Yamaska et de Drummond) et plus de 700 propriétés. Ainsi, en plus de nombreuses autorisations que la compagnie devra obtenir de différents paliers administratifs afin de réaliser son projet, des demandes de modifications aux

règlements municipaux et particulièrement aux règlements de zonage de certaines municipalités devront être approuvés par les instances locales.

L'oléoduc enjambrerait également plus de 252 cours d'eau, dont 243 mineurs et 9 majeurs (pour ce qui est de ces derniers, le rapport du BAPE nous indique que ce sont les rivières Etchemin, Chaudière, Beaurivage, Bécancour, Nicolet, Nicolet Sud-Ouest, Saint-François, Yamaska et Richelieu). (BAPE, 2007, p.44) (Mentionnons ici que la rivière Etchemin est une des sources d'approvisionnement en eau potable de la ville de Saint-Romuald, mais elle est également un des cours d'eau les moins pollués au Québec.) Les traversées de plan d'eau s'effectueraient selon deux méthodes différentes, soit le forage directionnel (qui consiste à faire passer la conduite sous le lit de la rivière) ou la traversée en tranchée ouverte. (BAPE, 2007)

Plus de 189,9 hectares de milieux boisés seraient voués à disparaître avec le tracé retenu par Ultramar. Le projet couvrirait également 123 kilomètres de milieux cultivés, affecterait 3,7 hectares de milieux humides composés surtout de tourbières, et de marécages situés sur des propriétés privées. Enfin, il toucherait six érablières, éliminant plusieurs entailles. (BAPE, 2007)

Figure 1 - Tracé du projet retenu



Sources : adaptée de PR3.2, figures 5 et 6, PR3.5, figure 3, cartes régionales du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne] (19 juin 2007) [www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartes/quebec/region\\_06\\_13.pdf, region\\_12.pdf, region\\_16.pdf et region\\_17.pdf](http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartes/quebec/region_06_13.pdf, region_12.pdf, region_16.pdf et region_17.pdf)

Afin d'augmenter l'acceptabilité de son projet, Ultramar s'engage à dédommager les citoyens touchés par celui-ci. Les indemnités payées aux propriétaires par la compagnie seraient évaluées en fonction :

« des relevés techniques et de l'arpentage, de l'acquisition de la servitude permanente, de la signature des conventions (d'option, de droit de propriété superficière et de servitude, d'aire de travail temporaire), de la participation du propriétaire au moment de l'acquisition des droits et permis et au cours de la construction, des inconvénients et des dommages occasionnés durant la construction, de la présence de structures hors sol, de pertes de récoltes et de certains honoraires professionnels. » (BAPE, 2007, p.47)

Ultramar a estimé à 250 % de la valeur marchande du terrain l'indemnité offerte pour l'acquisition de celui-ci. Selon la compagnie, ce montant serait nettement suffisant pour combler les inconvénients et les restrictions liées à l'emprise.

En échange de cela et afin de garantir une collaboration pleine et entière de tous et toutes, la pétrolière a demandé au gouvernement de légiférer pour donner le droit d'exproprier ceux qui refuseraient l'accord négocié entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles (UPA) au nom des agriculteurs, qui inclut des droits de servitude pour l'emprise. Ceux-ci concernent les droits de passage, le renoncement à une parcelle de leur terre pendant toute la durée de service de l'oléoduc de même qu'une portion plus grande au cours de la phase de construction. Par cet accord, les propriétaires s'engagent à respecter certaines conditions quant aux travaux et activités pouvant être effectués sur cette portion de terre. Ces droits sont établis à titre perpétuel. Cependant, si la compagnie « abandonnait l'oléoduc projeté ou en cessait l'exploitation pendant une période continue de dix ans, les droits de servitude seraient automatiquement rétrocédés aux propriétaires. » (BAPE, 2007, p.104)

Les autres tracés soumis à l'étude de la Commission étaient celui de l'autoroute 20, celui des lignes d'Hydro-Québec et celui de l'emprise existante de l'Impériale Esso. Le premier aurait suivi l'axe de l'autoroute 20 dans presque la totalité du trajet. Toutefois, suite à des vérifications des normes techniques établies par le ministère des Transports du Québec, aucune construction n'est permise dans l'emprise d'une autoroute provinciale. De plus, un tel projet aurait eu à traverser

un nombre important de viaducs, ce qui aurait considérablement complexifié les travaux et augmenté la congestion automobile, car des sections de route auraient dû être fermées ou obstruées lors de la réalisation des travaux.

Pour sa part, le tracé Hydro-Québec a été rapidement écarté, car il ne respecterait pas la réglementation actuelle concernant la distance minimale qu'il doit y avoir entre une ligne électrique et un oléoduc. Puisque ce tracé ferait passer l'oléoduc entre deux lignes électriques adjacentes, leur espacement n'est pas suffisant.

L'assiette du tracé dans l'emprise de l'Imperial Esso est une conduite hors de service depuis 1990, située entre Drummondville et la jonction de l'autoroute 30 et l'autoroute 20. Cependant, le diamètre du tuyau existant (huit pouces) ne permettrait pas de répondre à une augmentation de la demande, tel qu'envisagé actuellement par Ultramar. De plus, certains secteurs traversés par cet oléoduc sont désormais densément peuplés et bâtis, ce qui compliquerait significativement sa remise en service.

#### **4.4 Les avantages**

Ultramar identifie plusieurs avantages à son projet. La compagnie affirme d'abord que le transfert vers l'oléoduc diminuerait de façon substantielle les émissions de gaz à effet de serre (GES), car les modes de transports actuels, le train, le bateau et le camion, en émettent une grande quantité. Elle évalue à environ 19 000 tonnes de GES non émis par an pour le transport de 50 000 barils par jour. En plus de répondre à une demande croissante en énergie, la réalisation du projet permettrait à Ultramar de diminuer sa dépendance face aux tierces parties. Elle rapporte également des arguments liés à la sécurité et à la fiabilité pour justifier l'importance de son projet. En effet, la pétrolière compare le nombre d'accidents des différents modes de transport utilisés actuellement. L'oléoduc a le moins d'évènements répertoriés. En moyenne, 0,09 accident par année, soit un à chaque onze ans. Cette probabilité est 4 000 % plus élevée via le transport ferroviaire et de 750 % par le bateau. (Ultramar, 2006, p.31) L'Office national de l'énergie a également établi que le « temps moyen écoulé entre l'implantation du

pipeline et la rupture, dans le cas des mécanismes de rupture différé est de 28 ans ». (ONE, 2008)

En ce qui a trait à la fiabilité, Ultramar rappelle qu'elle est actuellement soumise aux aléas des conditions météorologiques. L'approvisionnement en période hivernale, via le train-bloc, le bateau ou le camion-citerne peut ralentir voire complètement cesser. La firme prétend que les retards ou interruptions de services seraient moins fréquents avec l'oléoduc. De plus, le transport par chemin de fer est conditionnel à un accord signé entre l'entreprise et le Canadien National (CN) est sujet à changements et à renégociations périodiques. Cela ne favorise pas toujours la pétrolière. Enfin, puisque les navires appartiennent à des tiers, Ultramar ne peut pas en contrôler la disponibilité.

Notons que la firme, en plus de présenter son projet, a étudié d'autres options qui s'offraient à elle dans l'éventualité où l'oléoduc ne serait pas construit. Ainsi, elle pourrait utiliser des navires plus grands ou augmenter la fréquence de voyages faits par les trains et les pétroliers actuels. Toutefois, Ultramar affirme que ces solutions sont plus difficiles à adapter à court terme en raison de la « capacité des installations maritimes d'Ultramar à Lévis et à Montréal-Est ou des contraintes d'achalandage sur le réseau ferroviaire du Canadien National. » (Ultramar, 2006) L'oléoduc est donc la solution optimale pour la pétrolière et présentant le moins de risques tant pour la firme que pour l'environnement

## 4.5 Les inquiétudes

Les inquiétudes soulevées par le projet de l'oléoduc du Saint-Laurent sont nombreuses et ont été exprimées à maintes reprises lors des audiences du BAPE. Elles touchent plusieurs aspects du projet. Nous en mentionnons quelques-unes ici et y reviendrons plus en détail au chapitre VI.

Une série de questions touche l'environnement et l'impact du projet sur le milieu récepteur, notamment le déboisement de secteurs déjà sensibles, à forte valeur écologique ou peu boisés, de même qu'une importante perte du couvert forestier, soulèvent une désapprobation de la part de plusieurs participants à la

Commission. La peur de contamination de nombreux cours d'eau qu'enjamberait l'oléoduc, dont ceux servant à l'approvisionnement en eau potable de municipalités, est aussi une source de préoccupations, malgré l'engagement de la compagnie à remettre en leur état original tous les éléments affectés par les travaux. Il en est de même pour les milieux agricoles. Les agriculteurs ont des craintes liées aux risques de pollution et à la possibilité que leur terre perde de la valeur. Les producteurs biologiques ont de plus des appréhensions quant aux certifications qu'ils pourront obtenir à l'avenir si le projet est réalisé. Une inquiétude s'est aussi manifestée face à une augmentation des primes d'assurances, causée par l'existence d'un oléoduc dans le sol. La perte d'autonomie sur leur domaine et le risque d'être tenus responsables dans le cas d'un accident font également partie des peurs évoquées par les propriétaires.

Finalement, les désagréments quotidiens suscités par la présence de l'oléoduc sont également mentionnés. Le bruit, les impacts visuels, les risques technologiques, les restrictions sur les activités, les dédommagements limités à quelques années alors que les risques sont étalés à travers le temps, sont autant de sujets qui ont été abordés et sur lesquels nous reviendrons plus loin.

La documentation consultée sur le projet de l'oléoduc du Saint-Laurent, rédigée tant par Ultramar que par les différentes instances gouvernementales, les entreprises voisines du projet, les agriculteurs et la population apportent certaines réponses aux craintes suscitées. Comme nous le verrons plus loin, ces solutions nous semblent peu convaincantes et entrent en contradiction avec le discours officiel d'Ultramar quant à sa vision de la responsabilité sociale.

## CHAPITRE V

# LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT ET L'APPROCHE DES ENTREPRISES

Jusqu'à maintenant, nous avons présenté les données et les informations officielles des compagnies pétrolières de même que celles transmises par les instances mandatées pour les réglementer. Nous allons maintenant nous pencher sur les écrits d'auteurs et chercheurs intéressés par la question qui nous concerne. Ces informations nous permettront de travailler sur notre sous-hypothèse stipulant que le comportement non responsable des entreprises pétrolières découle d'un désinvestissement se traduisant notamment par la déresponsabilisation financière face au transport. Ces renseignements nous aideront à établir le lien entre les données présentées au chapitre III concernant la responsabilité dans le cas d'accident et nos sous-hypothèses. En effet, alors que les événements sont dans la majorité des circonstances imputables au transporteur et que le transport est une activité centrale dans le secteur du pétrole, est-ce que les compagnies pétrolières sont concernées par cet enjeu? Nous verrons maintenant dans quelle mesure les firmes étudiées sont présentes dans le domaine du transport.

### 5.1 Désinvestissement en transport

L'importance du transport dans l'industrie pétrolière n'est plus à démontrer à cette étape. En effet, nous avons apporté l'idée à maintes reprises que cette activité est incontournable. Nous pouvons même affirmer ici que sans transport, l'industrie elle-même ne saurait exister. Vu les nombreuses étapes à travers lesquelles doit passer le produit (de son extraction à sa vente au détail), il est impossible d'imaginer ce type d'entreprise sans transport. Puisque ces deux activités sont intrinsèquement liées, devraient-elles faire partie de la même

industrie et ainsi être assujetties aux mêmes responsabilités? Le désinvestissement dans le secteur du transport de produit pétrolier par les compagnies pétrolières pourrait nous laisser croire que non. Voyons donc ici comment les firmes se sont retirées de ce secteur.

Notons tout d'abord que les informations que nous présentons ne se limitent pas au Canada. Cela peut sembler contradictoire avec notre étude qui porte uniquement sur les compagnies canadiennes et les événements se déroulant au Canada. Cependant, comme nous l'avons mentionné au chapitre concernant la description des activités des quatre entreprises, elles sont toutes propriétés de sociétés étrangères. Ainsi, ce qui se passe au niveau national reflète une tendance dans l'industrie au niveau international puisque c'est également à ce niveau qu'agissent les firmes. De plus, comme nous l'avons vu dans l'exemple de l'oléoduc du Saint-Laurent d'Ultramar, les compagnies doivent importer le pétrole nécessaire au raffinage et à ses différentes transformations. Les importations de pétrole constituent donc un autre volet des activités de l'industrie qui se déroule en dehors des frontières nationales.

Les informations concernant le désinvestissement dans le secteur des transports nous proviennent de deux sources. Nous avons consulté de nombreux ouvrages faisant référence au transport maritime des produits pétroliers. En effet, les scandales liés aux déversements de pétrole ont entraîné une abondante littérature touchant la responsabilité des compagnies pétrolières dans ce domaine. Les écrits sont pour la plupart reliés à l'industrie européenne. Toutefois, comme nous venons d'en discuter plus haut, plusieurs des compagnies mises en cause dans ces événements sont rattachées aux entreprises identifiées dans cette étude. Les caractéristiques des compagnies pétrolières en ce qui concerne leur attitude face au transport peuvent donc être transposées au cas des entreprises dont nous traitons.

La deuxième source d'information provient des compagnies pétrolières elles-mêmes, dont nous sommes allées vérifier les installations et les actifs dans le secteur du transport. Il est à noter, et nous y reviendrons au chapitre VI, que certaines firmes ont tout simplement refusé de répondre aux questions d'ordre général que nous leur avons adressées, laissant entendre qu'il s'agissait d'un

sujet sensible. Nous avons tout de même pu vérifier auprès de certaines si les entreprises ont délaissé le secteur du transport pour le soumettre à des sous-contractants.

Patrick Benquet et Thomas Laurenceau nous apprennent que plus de 95% du commerce du pétrole se fait par les voies maritimes. Cela nous paraît cohérent vu les océans qui séparent les pays et la répartition inégale des ressources pétrolifères entre eux. L'importance de ce mode de transport nécessite donc de s'y arrêter, d'autant plus que cette industrie s'est radicalement transformée dans les dernières décennies. Pour expliquer cette métamorphose, remontons quelque peu dans le temps.

Au début des années 70, les principaux pays producteurs de pétrole nationalisèrent leur industrie, devenant ainsi de farouches concurrents aux grandes pétrolières. À cette époque, ces dernières étaient grandement impliquées dans le secteur des transports de produits pétroliers et les chantiers navals tournaient à plein régime afin de répondre à la demande. Non seulement on construisait de plus en plus de navires, mais leur capacité augmentait sans cesse. (Benquet et Laurenceau, 1994) Cette offre excessive de pétroliers causa une chute drastique des coûts de transport, à un moment où le prix du pétrole était à son plus haut. Plusieurs propriétaires de navires durent annuler leurs commandes ou désarmer (retirer l'équipement nécessaire au transport) leur bateau. Les grandes pétrolières se retirèrent peu à peu de cette industrie, laissant des compagnies indépendantes offrir les services de transport. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'à maintenant, les firmes pétrolières ne voulant pas risquer de s'engager dans de lourds investissements face à un marché en constante fluctuation.

De plus, selon Bernard Estival, « (les compagnies pétrolières) redoutent de plus en plus les retombées juridiques, financières et médiatiques des accidents ayant entraîné une pollution. » (Estival, 2004, p.254) En effet, les procès intentés contre les responsables de déversements coûtent cher, tant au plan financier qu'à l'image de la compagnie.

Le retrait de cette sphère s'est également amplifié à la suite de l'accident de l'Exxon-Valdez, un pétrolier appartenant à l'une des plus grandes firmes du monde, Exxon Mobil (qui possède, rappelons-le, l'Impériale Esso). Le déversement de 38 000 tonnes de pétrole lourd sur les côtes de l'Alaska en 1989 a provoqué un grand tapage médiatique. L'opinion publique fut si ébranlée par les images de l'événement que le gouvernement américain adopta moins de 18 mois plus tard le *Oil pollution act*. Cette loi régleme la qualité des navires entrant dans les eaux américaines (qualité de l'équipement, conditions de travail de l'équipage) et augmente la sévérité des peines liées à la pollution (augmentation de la responsabilité des armateurs – propriétaires – en cas de pollution). (Benquet et Laurenceau, 1994)

Le Canada adopta une réglementation semblable en 1990 suite à la Commission Brander-Smith consacrée au trafic pétrolier. Ces nouvelles législations, additionnées aux peurs des compagnies pétrolières de véhiculer une image négative, ont eu raison de leur investissement dans le secteur maritime. En effet, nous pouvons mentionner qu'en 1992, les grandes pétrolières ne détenaient déjà plus que 17 % de la flotte maritime mondiale. (Estival, 2004) Aujourd'hui, Ultramar ne possède aucun navire et procède à des ententes avec un sous-contractant. Pour sa part, Shell détient quelques petits navires, mais fait le plus souvent affaire avec « plusieurs entreprises pour la livraison de (leur) combustible par bateau ». Enfin, Petro-Canada ne possède aucun bateau.

Les grandes pétrolières, plutôt que d'investir dans le transport du pétrole, négocient désormais des contrats à court terme avec des armateurs indépendants. De fait, les contrats à long terme ont chuté de 50 à 25 %. (Buchet, 2003) De plus en plus de compagnies utilisent un type de transaction appelé « spot » qui consiste en « l'affrètement pour une très courte période, parfois même un seul voyage, pour lequel on créera une société enregistrée dans un paradis fiscal, ne disposant, sur le papier, que du seul bateau concerné, afin de dissimuler la responsabilité. » (Buchet, 2003, p.36) La vente de « pied de bac » est également grandement utilisée et se déroule de la façon suivante. Un pays producteur livre du pétrole en occident sans avoir de destinataire spécifique. Le produit est ensuite entreposé jusqu'à ce qu'une compagnie l'achète. Puisque le

pétrole n'appartient pas à la firme acheteuse lors de son expédition, elle ne peut être tenue responsable en cas d'incident. (Benquet et Laurenceau, 1994) En fait, le nombre d'acteurs impliqués dans chaque transaction de produits pétroliers étant sensiblement élevé, il est difficile, dans presque tous les cas, d'identifier qui est imputable lorsqu'un événement survient. Plus d'une dizaine d'intermédiaires provenant de presque autant de pays sont concernés lors d'un échange. Mentionnons le propriétaire, le shipmanager, l'agence de recrutement de l'équipage, l'agent maritime, le courtier, etc. (Buchet, 2003)

La plupart des études que nous avons consultées affirment que ce profond changement dans l'industrie du transport pétrolier augmente les risques d'accident. En effet, même si les compagnies liées par contrat avec des armateurs assurent qu'elles se préoccupent de la qualité des navires qu'elles louent, il est difficile pour elles de le vérifier, vu le « relâchement des mécanismes de contrôle traditionnels (qui) a laissé une marge de liberté aux armements dans la qualité des politiques de personnel et des procédures d'exploitation des navires. » (Estival, 2004, p.254) De plus, dans un contexte de concurrence où les coûts d'exploitation doivent être les plus bas possible, certains auteurs prétendent que les pétrolières sont prêtes à fermer les yeux sur la qualité des bateaux qu'elles emploient. (Benquet et Laurenceau, 1994)

Les gouvernements canadien et américain affirment que leur réglementation respective assure la valeur des navires utilisés par les compagnies. Pourtant, ces mêmes administrations ferment les yeux sur le fait que les navires interdits ici se retrouvent dans des régions du monde où la loi est moins stricte. Les pétroliers n'ayant pas droit de navigation en Amérique du Nord ne disparaissent donc pas du marché. Si leur état nécessite leur retrait, ils se retrouvent dans les « cimetières à bateaux », dont ceux du Bangladesh, où les briseurs d'épaves travaillent dans des conditions inhumaines pour soustraire tout ce qu'ils peuvent de ces épaves abandonnées. (Côté, 2007)

Le désinvestissement des compagnies dans la navigation maritime fait donc en sorte qu'elles ne soient plus montrées du doigt en cas d'incident. Elles ne sont plus tenues responsables puisqu'elles ne sont pas propriétaires des navires avec lesquels elles font affaire.

En ce qui a trait au transport ferroviaire, les compagnies pétrolières canadiennes négocient des contrats avec les propriétaires des chemins de fer : Compagnie des chemins de fer du Canada (CN), Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP), de même qu'une soixantaine d'autres compagnies de « chemin de fer d'intérêt local ou régional exploitant des services au Canada. » (Transports Canada, 2008) Ainsi, ce sont ces dernières qui se chargent du transport et qui possèdent l'équipement pour ce faire. Par exemple, la compagnie Ultramar est depuis 1996 sous contrat avec le CN pour le transport de ses produits légers par trains-blocs entre Lévis et Montréal-Est. La pétrolière n'a jamais possédé de trains-blocs. Shell et Petro-Canada nous ont mentionné qu'elles louent des wagons-citernes de plusieurs fournisseurs. En résumé, le désinvestissement dans le secteur du transport de produits pétroliers ne s'applique pas au mode ferroviaire, puisque celui-ci n'a pas subi de transformations majeures dans sa structure au cours des dernières décennies.

Il en est tout autrement du transport routier, soumis à de profondes mutations depuis les années 1980. Yanick Noiseux, dans une étude sur la déréglementation dans le secteur routier et la précarisation du travail, fait état des changements dans cette industrie depuis 1987. (Noiseux, 2007) Le gouvernement canadien a supprimé par la Loi sur les transports routiers, les règlements qui restreignaient l'accès à cette industrie. Les conséquences furent une prolifération de petites compagnies et de camionneurs indépendants et une baisse des tarifs causée par la forte concurrence. Noiseux reprend ainsi une étude de Lagacé et Brisebois sur le travail indépendant, affirmant que « (...) plusieurs entreprises ont fermé leurs services de transport, vendu leurs camions et fait appel à des camionneurs indépendants. » (Lagacé et Robin-Brisebois, 2004) Statistique Canada a également publié de la documentation sur les transformations dans la réglementation sur le transport routier, faisant état de la baisse des coûts de transport causée par une plus forte concurrence et de la disparition de nombreuses grandes entreprises dans ce secteur. La vente des actifs en transport des entreprises les ont amenés à se tourner vers la sous-traitance.

Les études citées ici faisant référence à l'industrie du camionnage en général nous permettent d'appliquer cette réalité au cas particulier du transport routier de produits pétroliers. En effet, lorsque nous avons abordé cette question avec des acteurs de l'industrie, nous avons reçu des réponses allant dans le même sens. Ainsi, le représentant de la compagnie Ultramar nous a confirmé que la firme s'est débarrassée dans les années 90 de sa flotte de camions-citernes et qu'il fait depuis affaire avec plusieurs compagnies de transport. Shell a gardé quelques petits camions-citernes, mais encore ici, elle fait généralement affaire avec des tiers. Petro-Canada procède de la même manière. La firme n'a cependant pas voulu nous dire si elle s'était débarrassée de sa flotte de véhicules, stipulant qu'il s'agissait d'une information sensible.

Ainsi, comme nous le verrons plus en détail au chapitre VI, le désinvestissement dans le secteur du transport routier des produits pétroliers désresponsabilise les compagnies pétrolières. Celles-ci préférant jouir d'une plus grande flexibilité lorsqu'il y a des fluctuations de la demande de ses produits en se tournant vers la sous-traitance évitent également les risques financiers, environnementaux et de nuisance à leur image en cas d'incident.

Pour ce qui est des oléoducs, ce sont de grandes sociétés qui en sont propriétaires et qui négocient des droits de passages avec les compagnies pétrolières. Les investissements nécessaires à la construction d'un oléoduc sont excessivement élevés et il faut pour les firmes s'assurer de la stabilité de ses partenaires avant d'investir dans un tel projet. Leur plus grand investissement se situerait donc à ce niveau. Mais il faut également rappeler que les oléoducs peuvent traverser le Canada et les États-Unis, où les réglementations sont strictes. Les pétrolières se doivent de garantir que les installations mises sur pied répondent aux critères établis par les autorités gouvernementales en place et peuvent difficilement les contourner. Pour ce qui est des quatre firmes étudiées spécifiquement, Ultramar ne possède actuellement pas d'oléoduc, attendant que celui du Saint-Laurent soit en construction. Les seuls pipelines détenus par Shell servent au transport de produits sur le terrain même d'une raffinerie. Le reste du transport fait par oléoduc provient de contrats avec les grandes sociétés dont nous avons parlé plus haut. Petro-Canada détient des parts dans deux pipelines

qui transportent des produits finis et une autre faisant transiger du pétrole brut. En bref, comme pour les autres modes de transport, les compagnies pétrolières n'ont pas à investir dans ce secteur dans la majorité des cas et se limitent à faire affaire avec des sous-contractants qui sont responsables de leurs oléoducs.

## **5.2 Désinvestissement dans l'immobilier et dans l'actionariat**

Nous désirons présenter certains chiffres des compagnies pétrolières concernant leur retrait dans d'autres secteurs et qui nous semblent en contradiction avec leur discours de responsabilité sociale. Nous nous expliquons. Les nombreuses possessions des compagnies pétrolières (bâtiments, équipements et usines) sont synonymes à la fois d'emplois pour les citoyens, mais également d'une certaine contribution à l'économie canadienne sous la forme d'investissements et de redevances au gouvernement à travers les taxes et les impôts. Ce que nous constatons toutefois dans le cas des compagnies pétrolières, c'est un désinvestissement continu dans ces secteurs. Les quatre compagnies que nous nous sommes engagées à étudier ont diminué leurs actifs au Canada dans les dernières années, supprimant ainsi des emplois offerts à la population. Ces désinvestissements se traduisent notamment par une réduction importante du nombre de stations-service exploitées par les différentes bannières (un retrait de 40 à 51 % du nombre de stations-service entre 1990 et 1999 pour l'Impériale, Shell et Petro-Canada). (Bernard et Lauzon, 1998)

Léo-Paul Lauzon, dans une analyse financière des grandes pétrolières, dénonce ainsi les pertes d'emplois liées à ce désinvestissement de la part des firmes, alors que ces mêmes compagnies enregistrent des profits records qui se traduisent par des dividendes de plus en plus importants remis aux actionnaires. (Lauzon, 2006) Finalement, nous pouvons noter que ces actionnaires sont majoritairement étrangers. Ainsi, en plus des pertes d'emplois causées par le désinvestissement immobilier des compagnies pétrolières, la plus grande part de leurs bénéfices ne profitent pas à l'économie canadienne sous la forme de

dividendes, mais sortent du pays et vont enrichir les actionnaires étrangers. (Bernard, Lauzon, 1996)

Nous reviendrons dans la dernière partie de cette étude sur ces informations supplémentaires que nous avons cru bon ajouter afin de les confronter avec le discours des compagnies pétrolières. En effet, alors que celles-ci affirment investir dans les collectivités et agir dans les intérêts de la communauté d'accueil, nous constatons que leur retrait de certains secteurs affecte négativement les populations et même l'économie canadienne, à travers l'emploi et les dividendes. Ceci s'ajoute au désinvestissement des pétrolières dans le secteur du transport de produits pétroliers, augmentant considérablement les risques d'accident et dégradant les conditions de travail des employés de l'industrie.

## CHAPITRE VI

# CONFRONTATION ENTRE LE DISCOURS ET LES ACTIONS

Nous avons présenté jusqu'à maintenant des données tirées de diverses sources exposant des faits par rapport au discours et aux actions des compagnies pétrolières. L'étape qui nous reste à traverser est de confronter les différentes informations entre elles. Afin de faciliter l'interprétation des éléments que nous présenterons, nous procéderons par étape en élaborant tout d'abord sur les éléments plus spécifiques pour terminer par des commentaires et une argumentation de nature plus générale.

Nous débuterons par un retour sur le discours des quatre compagnies pétrolières à l'étude. En reprenant chacun des thèmes de la responsabilité sociale de l'entreprise, nous comparerons leurs propos avec certains faits relevés qui semblent contradictoires. Nous nous servirons ensuite des chiffres que nous avons présentés au chapitre III afin de les confronter avec l'idée même de responsabilité sociale, telle qu'elle est définie par certains auteurs et que nous avons reprise à notre compte à partir de l'analyse du premier chapitre. Nous utiliserons également dans cette partie les données concernant le désinvestissement des compagnies en matière de transport de produits pétroliers.

Cette première section nous permettra de démontrer que le comportement non responsable des pétrolières découle d'un désinvestissement qui se traduit notamment par la déresponsabilisation dans le domaine du transport de produits pétroliers.

Nous reviendrons ensuite sur le projet de la compagnie Ultramar visant la construction d'un oléoduc, qui constitue un cas intéressant et actuel d'investissement dans le domaine du transport. Nous relèverons ainsi plusieurs

contradictions entre le discours de responsabilité sociale de la firme et son attitude dans ce dossier spécifique.

Enfin, nous reviendrons sur le cadre conceptuel présenté au tout début de cette étude. Nous regarderons si les définitions que nous avons identifiées à ce moment sont cohérentes avec le discours élaboré par les compagnies.

Cette deuxième section nous permettra de réintroduire l'idée que la responsabilité sociale de l'entreprise n'est pas interprétée de la même façon selon l'acteur interpellé. Ceci nous aidera à confirmer notre hypothèse selon laquelle le fossé entre le discours et l'action est imputable à l'interprétation que donnent les pétrolières de la liberté entrepreneuriale et de la notion de responsabilité et se traduit par leur désinvestissement dans le transport de produits pétroliers.

## **6.1 Étude documentaire**

Les compagnies pétrolières, comme nous l'avons vu au chapitre II, ont élaboré un discours de responsabilité sociale assez complet et répondant aux préoccupations de la société civile en matière d'environnement. Toutefois, à travers les lectures que nous avons effectuées dans le cadre de cette étude, nous avons relevé certaines incompatibilités concernant la question du transport, mais aussi des incohérences entre les engagements pris par les firmes et leur comportement. Nous avons encore une fois regroupé notre propos sous les quatre grands thèmes liés à la responsabilité sociale.

### ***6.1.1 Environnement***

En premier lieu, notons que nous n'avons trouvé nulle part dans les discours des mesures concernant la diminution d'impacts environnementaux touchant le transport des produits pétroliers ou leur prévention. Les compagnies mentionnent seulement des précautions prises à leurs installations fixes afin d'éviter des fuites ou des déversements. Ceci nous laisse croire que très peu, voire qu'aucune réflexion n'est en cours sur les enjeux du transport, malgré les risques inhérents

à celui-ci. En effet, cet élément est donc crucial dans notre étude, car il démontre de façon évidente l'absence de volonté des firmes de se conduire de façon responsable.

D'une part, les quatre pétrolières martèlent dans leur discours l'importance de protéger l'environnement. Shell Canada écrit ainsi dans son rapport que « (elle) partage la préoccupation à l'échelle mondiale au sujet des changements climatiques et reconnaît la nécessité d'agir en vue de réduire les émissions de GES. » (Shell, 2006, p.14) D'autre part, sachant que le transport est une source importante de pollution (selon Ressources humaines et développement Canada, le transport était responsable en 2005 de plus de « 26 % des GES estimés au Canada »), les firmes devraient en tenir compte dans leur code de conduite, ce qu'elles ne font pas. (Ressources humaines et Développement Canada, 2008) Enfin, non seulement le transport de produits pétroliers laisse des empreintes importantes sur le milieu, mais les accidents peuvent avoir des conséquences désastreuses sur l'environnement. Le fait qu'aucune mesure n'est prévue par les pétrolières pour pallier à cela démontre le manque de responsabilité.

Plusieurs autres éléments, liés de près ou de loin à l'enjeu du transport nous laisse percevoir l'attitude contradictoire des firmes par rapport à leur discours sur l'environnement. Ainsi, l'extraction des sables bitumineux est non seulement une source importante de pollution en elle-même (Petro-Canada, malgré son discours très engagé au point de vue environnemental a même vu ses émissions totales de GES augmenter entre 2005 et 2006 à cause de la hausse de sa production dans le secteur des sables pétrolifères), mais l'éloignement des sites où se produit cette activité augmente le transport nécessaire pour acheminer la matière en vue de sa transformation. (Petro-Canada, 2006)

Nous retrouvons dans les publications des entreprises, dont celles d'Ultramar et de Petro-Canada, un engagement à réaliser des études d'impacts lors de l'élaboration de projets d'envergure. En fait, ce genre d'étude n'est pas soumis à la volonté de la firme, mais constitue une exigence gouvernementale non liée à l'idée de normes volontaires mises en place par la firme. Ultramar a ainsi dû réaliser une étude d'impact lors de la présentation de son projet d'oléoduc. Elle y a traité des différents modes de transport, de leur sécurité respective, de leurs

coûts et de leurs avantages. Nous pourrions alors affirmer qu'Ultramar aborde la question du transport dans son discours de responsabilité sociale. Toutefois, nous le rappelons, cette étude est obligatoire et non issue d'une volonté de l'entreprise. L'aspect spécifique du transport n'est d'ailleurs pas un élément central dans l'étude d'Ultramar, bien qu'il s'agit d'un aspect fondamental à la réalisation de ce projet.

### **6.1.2 Santé et sécurité**

Puisque nous jugeons que le transport des produits pétroliers est un élément intrinsèque de l'industrie, la sécurité du transport devrait être une préoccupation incluse dans le discours des compagnies pétrolières. Pourtant, il n'en est rien.

Les compagnies mettent toutefois beaucoup d'emphase sur les questions de sécurité. Ce qu'elles entendent par sécurité est la diminution du nombre d'accidents entraînant des blessures ou un ralentissement de la production. Ils sont présentés sous forme d'indices de Fréquence des blessures consignées (FTBC) et Fréquence totale des blessures invalidantes. (Petro-Canada, 2006) Les firmes traitent alors de sécurité sur les lieux de travail des employés, mais non entre les lieux où transigent les produits pétroliers.

Notons par contre que Petro-Canada a commencé à travailler sur un projet pour sélectionner ses fournisseurs en fonction de leur niveau de sécurité. Ceci pourrait peut-être se traduire par la prise en compte de la responsabilité sociale des sous-contractants en matière de transport. Mais ce plan n'en est cependant qu'à l'étape d'ébauche et rien n'est indiqué de très précis en ce moment dans les publications.

Ainsi, la notion de responsabilité sociale liée à la thématique de santé et sécurité semble centrée sur les activités internes et nous paraît fort incomplète quant à la sécurité des autres acteurs impliqués et touchés par les projets des compagnies.

### **6.1.3 Conditions de travail - droits de la personne**

Dans le même ordre d'idée, puisque le transport devrait être au cœur des activités des firmes pétrolières, l'importance véhiculée dans leur discours

d'accorder aux employés de bonnes conditions de travail devrait se refléter dans ce secteur. C'est plutôt le contraire qui se produit pourtant. Nous pouvons à ce moment mentionner quelques exemples concrets démontrant le peu d'intérêt, voire l'irresponsabilité des compagnies pétrolières quant aux conditions de travail dans le secteur du transport de produits pétroliers.

Le désinvestissement des pétrolières dans le transport dont nous avons fait état au chapitre V se traduit par une baisse généralisée des conditions de travail. Les déréglementations du transport routier des années 80 ont également entraîné une diminution des conditions d'emplois des camionneurs, causée par une concurrence accrue, entraînant les prix vers le bas. Il en est de même pour le transport maritime de plus en plus morcelé pour lequel les firmes investissent de moins en moins.

Les conditions de travail des employés des sous-contractants engagés par les pétrolières ne sont donc plus sous leur responsabilité. Les entreprises ont intérêt à obtenir le meilleur prix pour le transport de leurs produits, ce qui peut les amener à fermer les yeux sur certains aspects, dont la qualité de l'équipage des navires qu'elles emploient. Nous avons découvert à travers nos lectures des cas d'accidents, où après enquête, il s'est avéré que le personnel à bord était trop peu nombreux ou trop épuisé par les longs quarts de travail pour réagir de façon efficace en cas d'incident. Il arrive aussi que l'équipage soit composé de travailleurs d'origines diverses, qui n'arrivent tout simplement pas à se comprendre. (Buchet, 2003) Nous pouvons ainsi affirmer que si les conditions de travail sont avantageuses pour les employés des usines ou des raffineries situées au Canada, il en va tout autrement pour celles des sous-contractants dont les compagnies pétrolières se déresponsabilisent totalement.

Le cas des briseurs d'épaves est également troublant. Ainsi, comme nous l'avons décrit rapidement dans le chapitre précédent, les lois canadiennes empêchent les navires de mauvaise qualité de pénétrer dans leurs eaux territoriales et intérieures. Ces navires, autrefois possession des compagnies pétrolières canadiennes, furent vendus et circulent encore sur les mers du monde, faisant des pétrolières les complices indirectes des événements malheureux survenant à cause de l'âge avancé des pétroliers. Les bateaux trouvent « leur dernier repos »

dans ce que l'on appelle des cimetières à bateaux, où ils sont démantelés. (Côté, 2007) Le Canada et les États-Unis possèdent de tels chantiers, mais uniquement pour les navires de petite taille. Les deux tiers des grands pétroliers se retrouvent sur les côtes du Bangladesh, où plus de 20 000 ouvriers travaillent dans des conditions atroces. Pieds nus dans les mares de pétrole, sans aucune protection contre les émanations toxiques, ils découpent les navires et récupèrent chaque partie, dont l'acier, qui est une matière très prisée, 12 à 13 heures par jour, six jours par semaine, pour un salaire horaire de huit cents. La sécurité n'étant pas dans les priorités des propriétaires de ces chantiers, on dénombre en moyenne un accident grave chaque jour et un mort par semaine. Nous avons ainsi appris que les compagnies canadiennes, pour ne pas être impliquées directement dans ce scandale, vendent leurs navires à des tiers qui s'occupent ensuite de leur démantèlement. Il y a quelques années, Greenpeace avait ainsi dénoncé la démolition en Inde du Ferbec, un navire ayant battu pavillon canadien pendant 30 ans. (Côté, 2007)

Ainsi, encore une fois, si les conditions de travail sont un aspect important du discours de responsabilité sociale de l'entreprise des quatre compagnies pétrolières étudiées, elles semblent pourtant fermer les yeux sur les conditions des travailleurs du transport de produits pétroliers, manquant à leur engagement de responsabilité. La volonté d'offrir de bonnes conditions d'emploi toucherait donc davantage un besoin de recrutement de personnel à l'interne dans un contexte de pénurie d'employés que d'un réel souci d'équité de traitement pour les travailleurs de l'industrie, qui inclut, nous le rappelons, le secteur du transport.

#### **6.1.4 Collectivités**

Nous pouvons finalement nous questionner sur les véritables intérêts qui se cachent derrière l'engagement des pétrolières de s'impliquer socialement dans la communauté. Nous y reviendrons en conclusion de cette étude; nous nous pencherons pour le moment uniquement sur le cas du transport.

En se détachant du secteur du transport, les compagnies pétrolières se dégagent face aux collectivités en cessant de prendre des précautions pour éviter les accidents. En cas d'événements, les collectivités sont les premières affectées

(lors d'accident causant des blessures ou des décès, ou d'un déversement de carburant s'infiltrant dans le sol). En se désresponsabilisant et en fermant les yeux sur certains aspects de la sécurité du transport, c'est la collectivité qui se retrouve à risque.

Ainsi, si les firmes ont élaboré un discours cohérent répondant aux préoccupations citoyennes, nous voyons qu'en se dégageant d'une partie de leurs activités liées au transport, secteur fondamental de l'industrie, elles se dégagent de leurs responsabilités dans la cour d'un tiers. Ce désengagement lié au transport dans chacun des quatre grands thèmes du discours de responsabilité sociale des compagnies pétrolières (environnement, santé et sécurité, conditions de travail et droits humains, collectivités) nous semble un manquement flagrant à la notion même de responsabilité telle que nous l'avons définie au début de cette étude.

## **6.2 Étude statistique**

L'absence d'un discours dans le domaine du transport est d'autant plus remarquable lorsque nous analysons les données concernant les accidents survenus dans ce secteur. Rappelons brièvement quelques faits présentés au chapitre III.

Dans la dernière décennie, le nombre d'événements répertoriés a nettement diminué dans le transport ferroviaire, mais il a sensiblement augmenté dans le cas du transport routier. Le recours plus grand à ce mode de transport de même que la déréglementation dans ce secteur sont en partie responsables de cette situation.

La responsabilité est le plus souvent mise sur le compte du transporteur, ce qui démontre l'importance d'étudier qui est ce transporteur. Enfin, les causes qui reviennent le plus fréquemment sont liées à des erreurs humaines. Les causes sous-jacentes peuvent être nombreuses : fatigue, inattention, inexpérience, autres usagers de la route, etc. Toutefois, la littérature consultée propose que ce

soient les conditions de travail et la formation des employés qui seraient le plus souvent responsables de ces événements.

En effet, si l'employé n'a pas suffisamment de périodes de repos entre ses quarts de travail, si la formation sur les pratiques sécuritaires de conduite, de chargement ou de déchargement de produits pétroliers lui fait défaut, les risques de manœuvres inadéquates entraînant un accident augmentent inévitablement. (Transports Canada, 2008)

L'employeur est directement impliqué, identifié comme une cause implicite des événements puisqu'il a peut-être négligé la formation ou n'a pas vu à la sécurité de ses employés, de ses équipements ou des autres usagers de la route. Toutefois, et c'est ici qu'est notre point central, la compagnie pétrolière qui donne le mandat à ce sous-contractant de livrer ses produits ne devrait-elle pas être également responsable? Peu importe si l'entreprise utilise ses propres transports ou si elle fait affaire avec des tiers, ne devrait-elle pas vérifier la sécurité et la fiabilité des modes de transport?

Ainsi, comme nous l'avons mentionné précédemment, la responsabilité incombe le plus souvent au transporteur et ce, peu importe le mode de transport. Les compagnies pétrolières, en tant que propriétaires des produits pétroliers transigés, devraient en être également responsables. Être responsable signifierait donc de s'assurer de la sécurité et de la fiabilité du transport, à chacune des étapes, de l'extraction à la distribution. Nous nous retrouvons plutôt face à des risques liés au transport des produits pétroliers et des pétrolières qui se déresponsabilisent de ces probabilités d'accidents en transférant sa charge à des tierces parties.

Non seulement les compagnies se sont dégagées de la propriété des moyens de transport qu'elles utilisent, mais elles n'abordent même pas la question du transport dans leur discours de responsabilité sociale. Nous avons retrouvé un seul document faisant référence aux normes exigées dans le transport routier sur le site de l'Institut canadien des produits pétroliers (il s'agit d'un programme de certification des conducteurs professionnels, initié par l'organisme). (Institut canadien des produits pétroliers, 2008) L'organisme rejette cependant la

responsabilité d'agissement éthique aux sous-contractants. Notons toutefois qu'aucune des pétrolières ne fait mention de l'existence de ce document dans ses propres publications.

Enfin, le gouvernement du Québec a également implanté en 1998 une loi concernant la coresponsabilité du camionneur et de la firme qui l'emploie dans le cas de négligence. (Noiseux, 2006) Encore une fois, la pétrolière est blanchie de toute responsabilité.

Certains affirmeront que nous semblons donner une responsabilité illimitée aux pétrolières alors qu'une compagnie ne peut être tenue responsable de toutes les autres. Nous rétorquons qu'une firme est responsable des gestes qu'elle pose et que le choix d'un sous-contractant ou d'un équipement en particulier plutôt qu'un autre fait partie des actions dont elle doit être responsable. Comme nous l'avons vu dans la section sur le désinvestissement, les modifications importantes qu'a subies l'industrie du transport augmentent le risque d'accident, puisque les compagnies ont moins de contrôle sur la qualité des équipements.

Les propos de certains auteurs abondent dans le sens de notre hypothèse. Plusieurs dénoncent la déresponsabilisation des compagnies pétrolières dans le secteur du transport de produits pétroliers qui augmente les risques d'accident sans responsable connu. Lauzon dénonce l'attitude des compagnies pétrolières qui ne veillent qu'aux besoins de leurs actionnaires « en réalisant le plus de profits dans le plus court laps de temps possible et de toutes les manières inimaginables, quitte à saccager l'environnement, exploiter ses travailleurs, fermer des usines et des raffineries, transférer des revenus dans les paradis fiscaux afin de ne pas payer d'impôt localement (...) » (Lauzon et Hasbani, 2007, p.31)

Il est ainsi pertinent de s'en remettre à certains chercheurs qui démontrent de façon explicite le niveau de déresponsabilisation dont les compagnies pétrolières font preuve et qui semble paradoxal avec leur discours. Ces firmes seraient donc prêtes à admettre que les coûts de transport qu'elles supportent en ce moment ne sont pas suffisants pour faire vivre les armateurs (les propriétaires des

bateaux) et du même coup assurer une flotte plus sécuritaire, mais elles ne sont pas prêtes à payer plus pour changer la situation. (Benquet et Laurenceau, 1994)

La responsabilité en cas d'accident est pour la plupart des cas celle du transporteur, ce qui pour nous est un non-sens. Buchet affirme que

« Tant que ne sera pas déclarée la responsabilité conjointe et solidaire de l'Armateur, de l'affréteur-chargeur, de la société de classification, mais aussi de l'État du pavillon, on ne fera de progrès sensible parce qu'on ne frappera pas la complaisance et la grande criminalité écologique là ou elles craignent de l'être : à la caisse. » (Buchet, 2003, p.61)

Il va même plus loin, affirmant que les compagnies pétrolières doivent être tenues responsables de tous les impacts de leurs actions sur l'environnement, « de leur extraction à leur utilisation finale, en passant par leur transport. » (Buchet, 2003, p.142) L'intérêt qu'elles ont eu de renoncer à tout investissement dans ce secteur les rend irresponsables, ne tenant compte que d'une partie des impacts de leurs actions sur le milieu.

Pour sa part, Bernard Estival stipule qu'il faut rendre les pays responsables. (Estival, 2004) Toutefois, comme nous le voyons dans le cas du Canada et des États-Unis, ce n'est pas parce que l'État se donne une législation plus stricte que les compagnies pétrolières deviennent plus responsables. Il y aura toujours des États plus flexibles dans leur législation qui laisseront une échappatoire pour les grandes pétrolières en soif d'économies de coût.

Ainsi, en cessant d'investir dans le secteur du transport de produits pétroliers, les compagnies pétrolières ont mis la responsabilité entre les mains de tiers engagés au plus faible coût possible, diminuant la sécurité et augmentant le risque d'accident causant des méfaits non seulement à l'environnement, mais également aux collectivités affectées. Ce désinvestissement des firmes est un manquement à la responsabilité, alors qu'elles affichent dans leur discours un engagement profond à agir de façon responsable.

### 6.3 Étude de cas

L'étude de cas nous apparaît éclairante pour notre analyse de la responsabilité sociale des entreprises. En effet, comme nous avons soulevé dans un premier temps une forme de déresponsabilisation des compagnies pétrolières par leur désinvestissement dans le transport des produits pétroliers, il est intéressant d'étudier le cas opposé, soit celui d'un investissement dans ce même secteur. Nous verrons toutefois que les contradictions sont quand même nombreuses entre le discours de l'entreprise et son comportement dans le dossier présenté au chapitre IV (l'Oléoduc du Saint-Laurent, compagnie Ultramar).

En présentant son projet, la firme tente de démontrer que le transport par oléoduc est le plus sécuritaire des modes de transport. En effet, comme nous l'avons spécifié au chapitre IV, les accidents répertoriés sont plus rares dans ce type de transport. Toutefois, la firme tait les dommages plus importants qui peuvent survenir en cas de déversements ou de fuites, vu la profondeur des installations dans le sol ou les cours d'eau. Le projet d'Ultramar suscite dans les milieux touchés de nombreuses inquiétudes et des questions sans réponses.

Pour plusieurs des intervenants, des failles importantes ralentissent depuis plus d'un an le début des travaux malgré un accord favorable du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

#### 6.3.1 *Environnement*

Ultramar, comme nous l'avons vu dans le chapitre II alors que nous avons exposé les principaux aspects de son discours de responsabilité, se concentre sur le thème de l'environnement. Une de nos premières constatations est qu'il paraît contradictoire de favoriser à la fois le développement durable, et la promotion d'un projet répondant à une demande toujours plus grande de produits pétroliers, source de pollution. La firme stipule qu'elle doit remplir sa mission première d'offrir des produits pétroliers, mais les impacts de cette industrie nous paraissent si élevés qu'on ne peut comprendre comment l'augmentation de l'exploitation pétrolière (alors que les ressources globales s'amenuisent) peut

être cohérente avec la définition du développement durable (réussir à répondre aux besoins des générations futures).

Pour éviter des coûts supplémentaires au passage de son oléoduc, Ultramar est prêt à déboiser certains secteurs à forte teneur écologique, dont 32 hectares de peuplements forestiers d'intérêt (érablières, boisés protégés et peuplements de 90 ans et plus). (BAPE, 2007) C'est le cas par exemple du boisé de Verchères, pour lequel le gouvernement a passé une loi interdisant les coupes à blanc, dans les propriétés privées. (BAPE, 2007) Et voici que la compagnie pourrait effectuer ces coupes pour la réalisation du projet!

Dans un contexte où les ressources mondiales en eau potable sont de plus en plus prisées, Ultramar va également risquer de contaminer des cours d'eau constituant une source d'approvisionnement pour certaines municipalités. De plus, pendant que de nombreux organismes et les gouvernements travaillent avec acharnement à créer des réglementations visant à protéger les plans d'eau, le passage de l'oléoduc pourra entraîner des perturbations sur le milieu aquatique, accentuer l'érosion des berges et augmenter la quantité de sédiments. (BAPE, 2007)

Les terres agricoles ne représentant que deux pour cent de la superficie du territoire québécois, ces terres sont essentielles à notre souveraineté alimentaire. Pourtant, le projet traversera presque la totalité de ce secteur : « de 80 % à 98 % de la superficie des huit MRC touchées par l'oléoduc projeté est constituée de territoire zoné agricole. » (BAPE, 2007, p.48)

La souveraineté et la sécurité alimentaire faisant de plus en plus partie des préoccupations de la population, celle-ci se tourne vers une demande de produits plus naturels, voire biologiques. Le fait que le projet passera également par des terres actuellement certifiées biologiques en inquiète beaucoup face aux impacts que les perturbations ou les risques de déversements pourraient avoir sur leurs cultures et la capacité dans un futur plus ou moins proche de recevoir encore la certification biologique.

Ainsi, malgré les tentatives du promoteur de rassurer les différents intervenants sur l'importance qu'il accorde à l'environnement (que nous avons vu dans le

chapitre II), les insécurité et les impacts non connus du projet le rendent inacceptable pour plusieurs des participants aux audiences du BAPE. La compagnie affirme qu'elle compenserait pendant une certaine période tous les producteurs pour les pertes encourues par le projet. Mais comment savoir si après ce temps, d'autres impacts ne se feront pas sentir? La firme ne peut l'assurer, de même qu'elle ne peut prouver que le rendement actuel des terres sera maintenu. (BAPE, 2007) Les probabilités de fuites, bien qu'elles aient été étudiées à l'égard d'autres projets, ne constituent qu'une moyenne que l'on ne peut garantir. Nous reviendrons sur ces chiffres sous le thème de la santé et sécurité.

Si l'environnement est un thème central lorsque nous analysons la question de la responsabilité sociale des compagnies pétrolières dans le secteur du transport, cette branche de l'industrie s'inscrit dans un cadre plus vaste où de nombreux enjeux se posent. Nous les avons présentés précédemment, lorsque nous avons défini les quatre grands thèmes de la responsabilité sociale. Nous les reprenons ici afin de les étudier à travers le projet d'Ultramar.

### **6.3.2 Santé et sécurité**

Un des grands thèmes apportés dans le discours de responsabilité sociale est celui de la santé et de la sécurité sur les lieux de travail. Ce que nous pouvons retenir du projet de l'oléoduc du Saint-Laurent, c'est que ce type de transport est celui pour lequel les fuites sont les moins fréquentes; mais elles ne sont pas pour autant inexistantes. Et si Ultramar considère son projet comme étant plus sécuritaire, notons que les impacts des fuites sont souvent plus importants que ceux des autres modes de transport et qu'ils sont difficilement prévisibles. Suite à des simulations faites par la compagnie elle-même, plus de 50 000 litres de produits pétroliers pourraient être déversés en moins de cinq minutes, vu la pression et la quantité de liquide présent dans l'oléoduc. Plus de 4000 litres pourraient être déversés avant même que la fuite ne soit détectée. (BAPE, 2007)

La compagnie a évalué à 0.091 le taux annuel de fuites, soit une fuite par période de onze ans (BAPE, 2007). Les données canadiennes indiquent pour leur part qu'il y a eu treize fuites entre 2000 et 2005, ce qui représente une

fréquence de 0,07 fuite par année par 1000 kilomètres de conduite, dont la majorité a causé un incendie. Plusieurs fuites ont « des volumes de 40 000 à 50 000 litres par 1000 kilomètres par année » (BAPE, 2007, p.90) Il y a donc la possibilité d'impacts graves à la suite d'une fuite de produits pétroliers par oléoduc.

Un autre des éléments à souligner est la question du bruit. Cette problématique aurait pu être introduite dans la section sur l'environnement, mais nous trouvons tout aussi pertinent de l'introduire maintenant simplement pour mentionner que la firme n'a pas réalisé d'étude concernant le niveau de bruits émis, (BAPE, 2007) tant pendant la période de construction que celle d'exploitation; la firme ne peut donc garantir les impacts à long terme de ses activités réalisées avec l'oléoduc.

Ultramar a toujours affirmé que la sécurité de ses employés est prioritaire. Pourtant, il semble que peu soit fait en ce qui concernant la sécurité des tiers. D'ailleurs, dans le projet qui nous intéresse, la firme n'a pas précisé comment elle assurerait la sécurité (BAPE, 2007) sur ses chantiers, pendant la construction et entre les phases de construction, ce qui démontre une certaine indifférence face à la sécurité des populations vivant à proximité.

Et dans le cas où une intervention d'urgence serait nécessaire, Finalement, des lacunes importantes quant au temps d'intervention et à la distance à parcourir pour les équipes de mesures d'urgence nous apparaissent. En effet, la compagnie prévoit qu'il pourrait y avoir un délai de plus d'une heure pour atteindre les lieux d'un incident, (BAPE, 2007) augmentant d'autant les risques d'aggravations des impacts négatifs.

### **6.3.3 Conditions de travail**

Le seul point en lien avec les conditions de travail que nous retrouvons dans le document concerne le nombre d'emplois créés par la réalisation du projet. En effet, la firme affirme qu'elle contribuera à la création de plus de 830 emplois directs et un total de 1870 indirects. (BAPE, 2007) Cependant, moins de 13 emplois sont prévus de façon permanente pour l'exploitation de l'oléoduc. Ainsi, bien qu'Ultramar estime être une grande pourvoyeuse d'emplois de qualité, rien n'indique dans l'étude réalisée à partir de la documentation que le nombre

d'emplois créés compensera les pertes d'emplois des autres modes de transport désormais mis de côté. Ainsi, les retombées économiques actuelles liées au transport par train et par navire ne sont pas considérées dans l'étude coût-bénéfice du projet, ce qui est en soi une lacune.

#### **6.3.4 Le respect des collectivités**

Comme les trois autres firmes étudiées, Ultramar mentionne l'importance qu'elle accorde à son implication dans la collectivité : « L'implication dans son milieu définit l'action d'Ultramar envers les communautés qu'elle dessert » (Ultramar, 2008) Pourtant, lorsque nous avons étudié le projet que la firme met sur la table actuellement, nous trouvons de nombreuses incompatibilités avec ce qu'elle affirme dans son discours.

Un des aspects les plus paradoxaux de son projet traite des expropriations permises par le gouvernement pour la réalisation de l'oléoduc. Comme nous l'avons dit à maintes reprises, les firmes conçoivent la responsabilité sociale de l'entreprise comme l'application de mesures volontaires et auto-disciplinées, qu'elles s'imposent elles-mêmes sans interventions gouvernementales. Elles dénoncent cependant toute réglementation contraignante. Elles voient comme une forme d'injustice l'imposition de nouveaux coûts qui diminuerait sa compétitivité.

Illustrons par un exemple récent le type de réaction d'Ultramar à l'annonce d'une nouvelle réglementation (même lorsque celle-ci avait pour but de favoriser l'environnement). Le gouvernement Charest a annoncé en décembre 2007 une taxe sur les raffineries afin de financer le Fonds vert, fonds destiné à combattre les changements climatiques. Ultramar a immédiatement dénoncé l'interventionnisme du gouvernement en affirmant que la compagnie allait devoir payer la majorité de la taxe pour l'ensemble de l'industrie (en proportion de sa part importante dans ce secteur). Cet exemple peut paraître à première vue loin de notre sujet; nous voulions simplement appuyer notre propos sur le paradoxe entre le désir de la firme d'agir uniquement selon sa volonté, ne pas être contrainte de subir quelque forme d'ingérence gouvernementale que ce soit et sa demande d'intervention dans un dossier dans lequel elle ne peut obtenir ce

qu'elle veut par sa propre force de persuasion. Ainsi, Ultramar a demandé au gouvernement de légiférer afin qu'elle puisse exproprier les propriétaires en opposition avec le projet et qui refuseraient de céder les droits sur une partie de leur terre (Loi sur l'expropriation, L.R.Q., c. E-24, Loi concernant le Pipeline Saint-Laurent).

Ultramar a engagé des négociations avec les propriétaires pour qu'ils leur octroient l'autorisation d'exercer une « limitation du droit de propriété » (BAPE, 2007, p.103) Le terrain appartiendrait toujours au propriétaire. L'entreprise affirmait au moment du dépôt du rapport du BAPE avoir l'accord d'un peu plus de 200 propriétaires, ce qui constitue moins du tiers des terrains touchés. La firme s'est également tournée vers l'Union des Producteurs agricoles afin d'évaluer les compensations à remettre en échange de cette servitude, bien que l'UPA ne représente pas tous les agriculteurs touchés par le projet.

En bref, comme il apparaît que plusieurs propriétaires s'opposent au projet et ne voudront pas s'entendre avec Ultramar, la compagnie pourrait intervenir en les obligeant à accepter, via une autorisation d'expropriation accordée par le gouvernement. Elle va à l'encontre du principe même du respect de la majorité, ne s'étant mis d'accord qu'avec 200 des 700 propriétaires.

L'imposition du projet de l'oléoduc du Saint-Laurent s'avère également en opposition avec l'idée même de consultation des populations touchées et des collectivités à proximité telle que définie dans le discours de responsabilité sociale de l'entreprise. En effet, d'un côté la compagnie affirme qu'elle veut avoir le pouls de la population; elle veut l'informer et combler ses demandes pour apaiser l'empreinte qu'elle fait lors de la réalisation de grands travaux, mais de l'autre, sitôt qu'elle rencontre une opposition, elle émet la volonté de pouvoir imposer son projet, sans tenir compte des récalcitrants. Ceci va à l'encontre du principe de bonnes relations et de consultations avec les habitants touchés par le passage de l'oléoduc.

Une autre des valeurs véhiculées par l'entreprise semble bafouée dans le cas étudié ici. Il s'agit de droit de propriété privée. En effet, encore une fois, la firme s'oppose à toute intervention du gouvernement qui pourrait faire en sorte

d'empêcher l'entreprise d'agir comme elle l'entend, en tant que possédante de ses actifs. Pourtant, elle nie ce même droit quand elle impose aux agriculteurs de « composer avec certaines contraintes permanentes » (BAPE, 2007, p.50) quant à l'utilisation de leur terre. Ainsi, plusieurs activités seraient restreintes aux environs de l'oléoduc et des autorisations préalables à la réalisation de travaux par les propriétaires devraient être obtenues de la pétrolière. Comment s'assurer que ces limitations n'entraîneraient pas de pertes de revenus pour les agriculteurs? (BAPE, 2007) Comment réagirait Ultramar dans une situation semblable? Elle dirait que c'est une intrusion à son droit de propriété privée, sans aucun doute.

La commission a soulevé une autre question intéressante : l'arbitraire du choix des critères de fixation du tracé. En effet, malgré les nombreuses consultations auprès de la population par la compagnie, celle-ci ne semble pas avoir tenu compte des préoccupations mentionnées par les gens des milieux touchés. De plus, la priorité accordée à certains critères face à d'autres reflète les intérêts d'Ultramar sans tenir compte de l'expérience des intervenants locaux mieux placés pour analyser les impacts d'un tracé, par leur meilleure connaissance du milieu. Encore une fois, le principe de consultation des collectivités issu du discours de la compagnie semble contredit par son comportement dans le dossier étudié ici.

Plusieurs questions intéressantes furent soulevées face au projet de l'oléoduc du Saint-Laurent de la compagnie Ultramar et nous mènent à croire que de nombreuses contradictions existent entre le discours de la compagnie et son comportement.

Que ce soit au point de vue de l'environnement, des collectivités, des conditions de travail ou de santé et sécurité, nous avons pu voir que derrière les grands principes de la firme se cachait une attitude plus terre-à-terre davantage tournée vers ses intérêts immédiats, quitte à nier les fondements mêmes du système de libre-marché dans lequel elle croit.

En conclusion, le BAPE affirme que le projet entraînerait peu d'avantages nets pour le Québec d'un point de vue économique. La commission favorise la mise

sur pied d'une table de concertation afin qu'un vrai dialogue puisse s'établir et que tous les acteurs concernés par le projet se sentent impliqués. « Le processus de conciliation pourrait s'inspirer d'approches objectives existantes et reconnues internationalement. La commission mentionne celle communément nommée « aide multicritère à la décision » qui prévoit la participation de parties issues de divers milieux. » (BAPE, 2007, p.121)

## **6.4 Retour sur le cadre conceptuel**

### **6.4.1 *Éthique et morale***

Nous avons défini dès le début de cette recherche les notions impliquées dans le concept de responsabilité sociale de l'entreprise. L'éthique fut ainsi traitée comme un impératif hypothétique, dans le sens où les entreprises (après observation de leur comportement), ont la possibilité d'agir de façon éthique ou non. Etchegoyen va même plus loin en affirmant que l'éthique a comme finalité d'être communiquée (telle une forme de publicité), non pas d'être véritablement exécutée. (Etchegoyen, 1995) L'entreprise multiplie ainsi les documents faisant état de ses valeurs et de ses pratiques éthiques, tel que nous les avons vus dans le chapitre II, mais agit souvent en opposition, comme si « l'excès de discours reflète toujours la carence des pratiques. » (Etchegoyen, 1995, p.122) Si l'entreprise ressent le besoin de laisser paraître un comportement responsable et moralement acceptable, c'est en réponse à une pression sociale et une demande de la population, consciente des impacts négatifs que peuvent entraîner ses actions. Ainsi, Petro-Canada écrit dans son Rapport à la collectivité : « Nous savons que le public se préoccupe de plus en plus de l'impact que le secteur de l'énergie a sur l'environnement et c'est pourquoi nous continuons de rechercher des façons de réduire l'incidence que nous avons sur le sol, l'eau et l'air. » (Petro-Canada, 2006, p.4) Son discours s'adapte à la volonté et aux demandes de sa clientèle, cette dernière étant de plus en plus obsédée par la santé et la sécurité. (Lipovetsky, 2002)

### 6.4.2 *Entreprise*

Les compagnies pétrolières ayant élaboré un discours de responsabilité sociale affirment qu'elles ont un rôle non seulement pour assurer une rentabilité à leurs actionnaires, mais également pour agir comme des citoyennes responsables en limitant les impacts de leurs actions. Pourtant, lorsque nous consultons leur documentation, nous apprenons que le rôle qu'elles se donnent est avant tout orienté vers la maximisation de leurs profits et malgré leur discours sur la libre entreprise et l'importance d'une saine concurrence, elles se tournent vers les fusions-acquisitions et vers un modèle de plus en plus monopolistique.

Deux contradictions sont donc à noter ici. La première concerne le fait qu'elles prétendent agir pour la société, mais qu'elles ne le font en fait qu'à la condition que leurs revenus n'en soient pas affectés. Shell nomme ainsi comme première responsabilité celle de « protéger l'investissement des actionnaires et offrir un rendement acceptable. » (Shell, 2008) La deuxième incohérence provient de leurs propos sur l'importance d'un libre-marché pour assurer les actions responsables des compagnies s'opposant à leur penchant vers un comportement oligarchique. En effet, Lauzon nous apprend (Lauzon et Hasbani, 2007) qu'au cours de la dernière décennie il y a eu de nombreuses fusions et acquisitions dans l'industrie pétrolière qui ont accentué le contrôle de quelques entreprises dans le secteur. L'auteur donne l'exemple de la fusion entre Exxon et Mobil, (le groupe est maintenant propriétaire de l'Impériale). Esso avait déjà fusionné son secteur du raffinage avec Texaco dans les années 80. Pensons aussi à l'acquisition par Petro-Canada de la capacité de raffinage de Elf et de Petrofina. Seulement au Québec, les quatre compagnies que nous étudions contrôlent plus de 75 % de l'essence au détail. (Bernard et Lauzon, 1996) Alors que la part des propriétaires indépendants augmentait dans les années 80 (de 16 % en 1984 à 31 % en 1993), (Lauzon et Hasbani, 1996) à partir de 1994, la tendance s'est inversée (elle se situerait entre 15 et 25 %, selon Ressources naturelles Canada). Nous remarquons même que les grandes pétrolières se divisent les régions du pays, afin de diminuer la concurrence, réduire leurs coûts et ainsi augmenter leurs profits. (Bernard et Lauzon, 1998) Le désir d'agir de façon unilatérale et d'avoir le plus de pouvoir possible se reflète aussi dans les

politiques imposées par les maisons-mères des compagnies à leurs filiales canadiennes. Et pourtant, Shell est d'avis que « les intérêts de la collectivité peuvent en général être mieux servis par une économie de marché », dans laquelle une saine concurrence est de mise. (Shell, 2008)

Les pétrolières canadiennes appartenant à forte majorité à de grandes firmes américaines doivent suivre la ligne de conduite édictée par la maison-mère. Leurs comportements deviennent pour le moins contradictoires face au message qu'elles véhiculent. Par exemple, afin de contrer les mouvements de nationalisation de certains pays qui approvisionnent les compagnies pétrolières, les États-Unis ont exigé de leurs filiales canadiennes de « quadrupler la production de pétrole brut dans les sables bitumineux de l'Alberta, (...) afin d'accroître la production mondiale et faire baisser les prix du pétrole brut seulement (pas de l'essence raffiné qui demeure sous le contrôle des multinationales).» (Lauzon et Hasbani, 2007, p.15) L'objectif est de passer un message clair concernant l'opposition américaine à l'élan d'émancipation de ces pays. Non seulement les compagnies étudiées agissent à l'encontre de concept de libre concurrence, mais elles placent des pays dont la principale source de revenus est le pétrole dans un état plus précaire. Qu'en est-il donc des emplois perdus, des conditions de travail et de vie en général qui se dégradent et précarisent certaines régions du monde ou des pays comme le Venezuela? (Lauzon et Hasbani, 2007) Toutefois, n'étant pas ici le sujet spécifique de notre étude, nous n'irons donc pas plus loin dans ces propos.

#### **6.4.3 Responsabilité**

La responsabilité telle que définie par Ballet et De Bry et que nous avons reprise à notre compte stipule que pour être responsable, une firme doit être libre. Cela semble cohérent avec l'idée de libre marché que prônent les compagnies pétrolières. Pourtant, comme nous le verrons dans la section suivante, la liberté des entreprises canadiennes est freinée à la fois par les exigences des grands propriétaires étrangers et par les demandes d'intervention qu'elles font auprès du gouvernement.

#### **6.4.4 Responsabilité sociale de l'entreprise**

Nous avons décrit plus haut la notion de responsabilité sociale de l'entreprise qui devait inclure l'établissement de normes intrinsèques à la société et non imposées de l'extérieur. L'exemple que nous venons de donner concernant les comportements dictés par les maisons-mères des compagnies pétrolières entrent directement en contradiction avec cela. Le fait que la responsabilité sociale soit décrite par les principales instances officielles (gouvernements et organisations internationales) comme étant des mesures volontaires établies par l'entreprise selon ses propres normes contreviennent à cette volonté apparente dans leur discours de faire participer les parties prenantes à l'élaboration de leurs agissements. Ainsi, pour les compagnies pétrolières, même les réglementations environnementales ne devraient pas être imposées par les gouvernements, mais provenir directement des firmes qui s'auto-disciplineraient et agiraient dans le sens de l'intérêt général de son plein gré. (Lauzon, 2000) L'industrie voit toute réglementation comme un coût supplémentaire pour l'industrie et affirme que la responsabilité sociale de l'entreprise peut prendre toute son ampleur dans un système de libre marché : « Bien qu'elles œuvrent dans divers contextes sociaux, politiques et économiques en mutation constante, les sociétés Shell sont d'avis que les intérêts de la collectivité peuvent en général être mieux servis par une économie de marché. » (Shell, 2008) Et pourtant, cette loi de libre marché est contredite lorsque ces mêmes compagnies exigent des instances gouvernementales leur intervention dans différents dossiers, comme celui de l'oléoduc du Saint-Laurent.

Pour s'assurer à la fois que le gouvernement réponde de façon positive à ses exigences et adopte les normes de l'industrie et non celles issues d'une volonté populaire, les firmes s'emploient à travailler avec les ministères pour rédiger certaines lois, dont le Cadre national pour la réduction des émissions des raffineries de pétrole. Les entreprises pétrolières, ne désirant pas se faire imposer une législation qui ne répondrait pas à leurs propres normes, ont pris les devants et proposé au Conseil canadien des ministres de l'Environnement ce cadre. On ne peut être plus clair en affirmant que d'un côté les entreprises ne veulent pas d'un cadre de responsabilité sociale imposé par le gouvernement

(elles veulent l'écrire selon leurs propres normes), mais qu'en plus, elles s'assurent de pouvoir le faire parfaitement en édictant elles-mêmes au gouvernement les normes à suivre!

Alors que les compagnies pétrolières laissent présager dans leur discours un engagement ferme d'agir de façon responsable, nous constatons que l'idée qu'elles se font de l'entreprise fait en sorte de les amener à se comporter différemment de ce qu'elles disent. En effet, la priorité accordée à la notion de libre entreprise et à la concurrence, de même que la recherche de coûts de production toujours plus bas ont entraîné les compagnies pétrolières à désinvestir dans le transport des produits pétroliers. Ce désengagement constitue à notre sens un manquement flagrant à la responsabilité des firmes.

## 6.5 Conclusion

Nous avons présenté ici les principaux éléments qui nous laissent percevoir des contradictions entre les propos des compagnies pétrolières et leurs actions. Premièrement, dans le discours même des entreprises, certains aspects nous paraissent paradoxaux, telle l'absence de mesures concrètes sous chacun des quatre grands thèmes (environnement, santé et sécurité, conditions de travail et collectivité) concernant le transport des produits pétroliers.

Deuxièmement, lorsque nous avons regardé les chiffres concernant les accidents dans le transport de produits pétroliers, nous avons souligné que le désinvestissement des compagnies pétrolières dans cette branche de l'industrie nous semble contradictoire avec l'idée même de responsabilité puisque le transport est une activité fondamentale des firmes. La diminution des conditions de travail de même que la faible qualité des équipements augmentent les risques d'accident en diminuant la sécurité des employés et des collectivités à proximité.

Troisièmement, l'étude de cas que nous avons réalisé à partir du projet d'Ultramar nous a permis de constater que dans les cas où une compagnie pétrolière décide d'investir dans le transport, certains aspects sont toutefois questionnables. Les risques de fuites dans le pipeline occasionnant des

conséquences plus graves sur l'environnement que dans les cas d'incident d'un autre mode de transport, la faible prise en compte des experts du milieu et l'imposition du projet aux propriétaires de terres agricoles ne sont que quelques-uns des éléments qui semblent entrer en contradiction avec la notion même de responsabilité sociale.

Finalement, les concepts mêmes d'éthique et de morale que nous avons abordés au début de cette étude semblent seulement être véhiculés dans le discours des compagnies sans être véritablement des valeurs intrinsèques qu'elles partagent. En effet, lorsque nous consultons leur documentation, nous apprenons que le rôle prioritaire qu'elles se donnent est orienté vers la maximisation de leurs profits. Ainsi, elles militent à la fois pour un laisser-faire complet, mais paradoxalement, elles exigent du gouvernement d'intervenir pour lui assurer d'obtenir ce qu'elles veulent.

La question du transport, si importante soit-elle, n'est qu'un des nombreux enjeux mis en cause par l'activité des entreprises pétrolières en ce qui a trait à la responsabilité sociale. Les nombreuses contradictions que nous avons relevées ici nous permettent de confirmer notre hypothèse de base, de même que nos deux sous-hypothèses. Il nous reste ainsi à nous pencher sur cette question dans la dernière partie de notre étude.

# CONCLUSION

## **But, nature et démarche du travail**

Tout au long de cette étude, nous avons voulu mettre en évidence les contradictions entre le discours de responsabilité sociale et les actions des quatre plus grandes compagnies pétrolières œuvrant au Canada. Cette notion de responsabilité sociale des entreprises, née dans les années 50 et théorisée dans les années 70, est effectivement de plus en plus présente dans le discours des entreprises et ce peu importe le secteur dans lequel la firme exerce ses activités. De fait, plus de 65 % des grandes entreprises dans le monde ont produit un rapport de responsabilité sociale en 2005 (ce pourcentage n'était que de 25 en 2003). Ainsi, bien que les firmes prétendent avoir une volonté ferme d'agir en citoyennes responsables des gestes qu'elles posent, nous avons voulu vérifier si cela s'avérait fondé pour l'ensemble des secteurs liés à l'industrie pétrolière.

Puisque le transport de produits pétroliers est selon nous un volet plutôt important de l'activité propre à cette industrie, il nous a semblé pertinent d'étudier plus attentivement ce secteur. Il s'agit à la fois de la limite que nous nous sommes imposée, mais également de la spécificité de cette étude. En effet, le discours de responsabilité sociale de l'entreprise couvre tous les champs de leur activité. Nous aurions pu faire une étude générale sur l'ensemble des propos et des actions des compagnies pétrolières. Nous aurions cependant dû réaliser un travail colossal qui n'aurait selon nous finalement que répété les arguments que nous avons amplement présentés ici. Bref, il n'y avait pas nécessité de pousser plus loin notre investigation afin de démontrer qu'il existait effectivement un fossé entre le discours des compagnies pétrolières et leurs actions. Le choix du secteur du transport de produits pétroliers nous a semblé évident vu la place centrale que cette activité occupe à chaque étape de cette industrie. Comme nous l'avons maintes fois répété dans les chapitres précédents, aucune activité pétrolifère ne saurait exister s'il n'y avait pas de transport. Il s'agit donc d'un aspect

névralgique, incontournable et obligatoire à l'établissement et au maintien des firmes œuvrant dans le domaine du pétrole.

Plusieurs études existent déjà concernant le transport via les voies maritimes, conséquence directe de la médiatisation des grands déversements de pétroliers ayant causé d'importantes marées noires et alertant l'opinion publique – pensons à l'Érika et à l'Exxon-Valdez notamment. Ainsi, nous avons vu que plusieurs auteurs dénoncent l'irresponsabilité des compagnies pétrolières à l'égard du transport de leurs produits par bateau. Il nous a donc semblé pertinent de regarder ce qu'il en était concernant les autres modes de transport. Observons-nous également cette forme de déresponsabilisation dans le transport routier, ferroviaire et par oléoduc? Nous avons limité notre étude, certes, mais nous avons voulu ajouter certains éléments à des travaux déjà existants.

De plus, non seulement nous voulions appuyer l'idée de ces auteurs qui affirment que les compagnies pétrolières se dégagent de leur responsabilité, mais nous avons cherché à lier ce manquement aux propos qu'elles tiennent sur la responsabilité sociale de l'entreprise. Si les firmes prétendent être socialement responsables, comment pourraient-elles abandonner un secteur à ce point capital de leur industrie? Les entreprises, en se dégageant de cette sphère, seraient donc en contradiction avec leur discours. Ce paradoxe provenait selon nous de l'interprétation que donnent les firmes pétrolières de la liberté entrepreneuriale et de la notion de responsabilité sociale que les entreprises voient comme des mesures volontaires ne devant pas contrevenir à leur mission première, celle d'assurer leur rentabilité et de réaliser des profits pour les actionnaires.

Afin d'appuyer nos affirmations, nous avons dû franchir plusieurs étapes. Tout d'abord, il nous fallait établir un cadre d'analyse qui nous permettrait d'asseoir nos arguments sur des concepts bien définis, que nous jugeons intrinsèques à la notion de responsabilité sociale de l'entreprise : l'éthique, la morale et la responsabilité. Ceci nous a permis d'établir que la responsabilité sociale devrait, selon nous, intégrer la notion de responsabilité face à autrui à travers des normes et des valeurs constituées par et à l'intérieur de la société.

Il nous a fallu par la suite étudier le discours même des compagnies pétrolières afin de comprendre ce qu'elles englobent dans l'idée de responsabilité sociale, comment l'appliquent-elles et quelles mesures mettent-elles sur pied pour concrétiser leur volonté d'agir de façon responsable.

Puis, afin de spécifier davantage notre sujet d'étude, nous avons dû nous pencher sur la question plus particulière du transport de produits pétroliers. Nous l'avons étudié sous plusieurs angles, en observant tout d'abord les accidents pour les années 1996 à 2006. Nous voulions ainsi regarder leur progression de même que les transformations relevées reflétant une tendance liée aux désinvestissements qu'elles ont faits dans ce secteur. Nous voulions également voir à quoi était imputable la majorité des incidents, afin de démontrer l'importance du transporteur dans cette industrie.

En outre, nous avons voulu étudier si, dans le cas où une compagnie réalisait un investissement dans le transport de produits pétroliers, elle agissait en cohérence avec son discours. Nous avons choisi d'examiner le projet d'oléoduc du Saint-Laurent par la compagnie Ultramar.

Enfin, comme nous avons prétendu que le fossé entre le discours et les actions des compagnies pétrolières était imputable au désinvestissement de ces dernières dans le transport de produits pétroliers, il nous a fallu aller vérifier, auprès des firmes et de la littérature, dans quelle mesure ce désengagement était vérifiable.

## **Principaux résultats obtenus**

Les résultats obtenus sont selon nous très cohérents avec nos hypothèses de base. Rappelons que nous avons regroupé les résultats en trois catégories que nous avons déjà utilisées au chapitre précédent.

### ***Les accidents***

Tout d'abord, en ce qui concerne les statistiques sur les accidents dans le transport de produits pétroliers, nous pouvons apporter certains éléments de

conclusion. Il y a de plus en plus d'accidents dans le transport routier, lui-même enclin à une déréglementation importante au Canada depuis la fin des années 80. Nous avons mentionné déjà que ce changement de législation, ajouté au désir des compagnies pétrolières de se retirer de ce secteur, a entraîné une augmentation du recours à des firmes indépendantes offrant des conditions de travail moins avantageuses et augmentant les risques d'accident. De plus, la responsabilité des incidents est le plus souvent attribuée au transporteur qui est, et ce, pour tous les types de transport un tiers extérieur à la compagnie pétrolière. Celle-ci est donc rarement tenue responsable des accidents qui se produisent sur les routes, les chemins de fer, les voies navigables ou dans les conduites oléifères.

### ***Les désinvestissements***

Comme nous l'avons mentionné précédemment, les compagnies pétrolières sont de moins en moins propriétaires des moyens de transport utilisés pour transiger les produits pétroliers; les firmes ne possèdent presque plus de camions et font affaire avec des sous-contractants dont elles n'ont pas le contrôle. Dans le secteur maritime, les compagnies nous ont également confirmé qu'elles s'étaient débarrassées de la plus grande partie de leur flotte maritime. En ce qui a trait aux oléoducs, de grandes sociétés indépendantes construisent, entretiennent et louent leurs conduites aux firmes œuvrant dans le secteur pétrolier. Encore une fois, les pétrolières se dégagent de toute forme de responsabilité puisqu'elles se sont retirées des infrastructures de transport.

### ***Le cadre conceptuel***

Les compagnies pétrolières prétendent agir de façon socialement responsable tout en ayant comme priorité d'assurer une rentabilité et de réaliser des profits. Cet objectif est en contradiction avec l'idée de responsabilité face à autrui que nous avons identifiée plus haut. De plus, les firmes désirent être libres de leurs actions, sans contrainte imposée par les autorités gouvernementales. Ceci est cohérent avec l'idée que les entreprises donnent de la responsabilité sociale qui doit se traduire par des mesures volontaires. Toutefois, ces mêmes firmes exigent des interventions de la part des autorités lorsqu'elles ne peuvent arriver à

leurs fins par leurs propres moyens. Nous avons étudié un exemple de ce type de demande d'intervention dans le projet de l'Oléoduc du Saint-Laurent.

De plus, l'importance accordée par les compagnies à la consultation des parties prenantes (le modèle des stakeholders que nous avons décrit au premier chapitre) entre en contradiction avec certains faits révélés au cours de cette étude. Nous pouvons en ce sens rappeler la demande d'Ultramar au gouvernement de pouvoir imposer son projet puisque la firme ne s'était entendue qu'avec 200 des 700 propriétaires concernés. Ces propriétaires sont pourtant des parties prenantes.

En somme, les principaux résultats que nous avons obtenus au cours de cette étude nous amènent à confirmer notre hypothèse de départ. Nous affirmons ainsi que les compagnies pétrolières ne se comportent pas de façon responsable. Le fossé qui sépare le discours bien intégré des firmes et leurs actions est imputable à l'interprétation que donnent les pétrolières de la liberté entrepreneuriale et de la notion de responsabilité qui se traduit notamment par leur désinvestissement dans le transport de produits pétroliers. Nous avons ainsi démontré que les compagnies pétrolières considèrent la responsabilité sociale comme une série de mesures volontaires ne devant pas entrer en conflit avec leur priorité de rentabilité. En se dégageant du secteur du transport de leurs propres produits, elles ont ainsi non seulement économisé sur leurs coûts de production, mais elles se sont déchargées d'un domaine où les risques d'accidents, de fuites, de déversements pouvaient les rendre responsables, non seulement face à la loi, mais devant l'opinion publique. Se retirer de cette sphère d'activité est donc selon nous une action qui les rend irresponsables socialement.

## **Pistes de réflexions et solutions**

Ce que nous avons vu au cours de cette étude a provoqué de nombreuses réflexions par rapport au comportement des firmes, mais également quant à la notion même de responsabilité sociale de l'entreprise. Nous ne pouvons ici en faire état de façon exhaustive, mais nous trouvons important de mentionner certains éléments qui pourraient et devraient être approfondis.

Lorsque nous avons entrepris cette recherche, nous nous étions tout d'abord interrogés sur les raisons qui poussaient l'entreprise à développer un discours de responsabilité sociale. Était-ce par une soudaine prise de conscience sociale et environnementale ou cette nouvelle tendance avait-elle pour objectif de répondre à une demande de la société d'aujourd'hui?

Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, les compagnies pétrolières agissent avant tout en fonction de leurs intérêts propres, et non ceux de la société dans son ensemble. Lauzon et Hasbani vont dans le sens de cette affirmation lorsqu'ils écrivent que « la seule responsabilité que se reconnaît l'entreprise à but lucratif est de satisfaire les besoins sans fin de leurs actionnaires en réalisant le plus de profits dans le plus court laps de temps possible et de toutes les manières inimaginables... » (Lauzon et Hasbani, 2007, p.31)

Ainsi, les nouvelles préoccupations sociales et environnementales de la société ne seraient pas non plus à la base de l'apparition de ce nouveau discours. La responsabilité sociale de l'entreprise serait plutôt, comme le suggèrent plusieurs auteurs, un outil de relation publique utilisé par les firmes. En effet, puisque les entreprises souhaitent assurer leur rentabilité et réaliser des profits, elles se doivent d'optimiser la valeur de leur produit dans le but d'augmenter leurs parts de marché. Puisque le pétrole est une source importante de pollution et que la population est de plus en plus averse aux risques liés à la production et au transport de cette matière, les compagnies doivent donner l'impression de faire des efforts considérables pour améliorer leur image. Ainsi, Lipovetsky affirme que « le succès de la thématique éthique (dans le domaine de l'environnement) traduit moins une intensification de l'idéal moral qu'une montée du sentiment d'insécurité des populations de même qu'une demande d'élimination des risques. » (Lipovetky, 2002, p.58) L'entreprise qui affiche un discours de responsabilité sociale ne le fait que parce que cela va lui permettre d'atteindre ses objectifs de rentabilité. Boyer va même plus loin en se posant la question suivante : « Lorsque l'entreprise affiche un militantisme social, écologique, humanitaire, n'est-ce pas, finalement, qu'une recherche détournée du profit, au détour d'une image publique régénérée, une hypocrisie pure et simple qu'il

convient d'ignorer ou de condamner? » (Boyer, 2002, p.179) Sans la condamner à ce moment, il est primordial pour nous de reconnaître les véritables enjeux qui se cachent derrière cette apparente conscientisation, ce nouveau langage de l'entreprise qui aurait donc un caractère instrumental plutôt que de refléter ses valeurs intrinsèques. (Lauzon et Hasbani, 2007)

Nous pourrions pousser plus loin notre argumentation en amenant l'idée que la responsabilité sociale pourrait être un outil de propagande afin de rendre les actions de la firme plus acceptables. En effet, la théorie managériale née dans les années 50 pourrait servir aujourd'hui à fabriquer un consensus de l'opinion publique sur la bonne volonté des entreprises d'agir de façon éthique. La masse est de plus en plus bombardée de toute part de messages véhiculant l'idée que l'entreprise, et dans ce cas-ci la pétrolière, fait des efforts considérables pour diminuer son empreinte environnementale. Les entreprises ne cessent de rendre public des *rapports de développement durable* dans lesquels elles nous présentent toutes les normes auxquelles elles répondent, normes qui, comme nous le verrons maintenant, nous laissent perplexes. Ainsi, à force de se faire dire, à la fois via les médias (les nombreuses publicités de Shell sur ses efforts en matière de protection de l'environnement et ses recherches pour trouver des énergies alternatives), les publications des firmes et les communiqués des autorités gouvernementales, les populations en viennent à se convaincre que les compagnies font tout ce qu'elles peuvent pour mettre en priorité le développement durable. Les activistes écologiques sont même parfois accusés de dénoncer les actions des pétrolières!!!

Un autre élément qui demande à être approfondi est celui de l'auto fixation des normes par les firmes elles-mêmes qui deviennent alors juges et parties. En effet, il est aisé pour une entreprise de prétendre qu'elle agit de façon éthique lorsqu'elle fixe elle-même les critères d'évaluation. Puisqu'aucune contrainte ou législation ne provient de l'extérieur en ce qui a trait à la responsabilité sociale, une firme est libre d'adhérer aux normes et aux regroupements qu'elle veut. Nous avons ainsi pu nous constater, que les quatre compagnies pétrolières sur lesquelles nous avons travaillé font toutes parties d'associations différentes qui établissent leurs propres critères et en jugent le respect. Il devient facile par la

suite pour une firme de se vanter de répondre aux normes X, Y ou Z alors qu'elle a décidé de façon volontaire d'y participer et a fait partie du comité qui a évalué sa performance. On ne peut toutefois nier l'apparition d'un discours de responsabilité sociale au sein des entreprises pétrolières. Mais, comme nous l'avons mentionné à maintes reprises, il ne faut pas s'arrêter là. Il faut regarder en quoi consiste cette responsabilité. Pour certains auteurs, elle n'est en fait qu'une série de règlements intérieurs et de codes de conduite à suivre et n'a rien à voir avec le fait d'être responsable : « Ainsi donne-t-on un tour moral à de simples règlements intérieurs ou déontologiques qui méritent sans cesse d'être confrontés à de plus hautes exigences, dites morales. » (Etchegoyen, 1995, p.223)

Le fait que les mesures de responsabilité sociale soient volontaires et non contraignantes pour les compagnies est de ce fait non suffisant pour admettre qu'une firme puisse se considérer comme agissant de façon éthique face à la société. Ainsi, comme nous l'avons vu dans notre étude, une pétrolière peut se considérer exemplaire dans son comportement alors qu'elle a délaissé toutes les activités qui pourraient lui être reprochées. Peut-on encore affirmer que les firmes agissent de façon éthique alors qu'elles se sont désengagées du transport des produits pétroliers? Certainement pas!

Afin que les compagnies pétrolières deviennent véritablement responsables socialement, il faudrait, dans le domaine du transport, qu'elles soient imputables du pétrole qu'elles transigent, et ce, de l'extraction à la distribution. Buchet va dans le même sens, pour ce qui est du transport maritime en affirmant que si les compagnies pétrolières « avaient un intérêt (financier) à ce que les cargaisons arrivent à bon port, si elles étaient responsabilisées d'un bout à l'autre de la production, l'argument économique qui les a amenées à renoncer, dans les années 1970-1980, à leur flotte tomberait lui-même. » (Buchet, 2003, p.142) Il en va de même pour le transport routier, ferroviaire et par oléoduc. Si les firmes étaient tenues responsables de tous les impacts possibles de leurs produits jusqu'à leur destination finale, elles changeraient certainement leur comportement afin de s'assurer que leur image (ainsi que leurs parts de marché

et leurs profits) ne soit pas entachée par des incidents ayant des conséquences négatives sur l'environnement et la sécurité des populations.

Certains auteurs entrevoient comme une obligation beaucoup trop lourde l'idée que l'État contraigne les entreprises à agir de façon responsable : « La généralisation de la responsabilité sociale de l'entreprise est l'équivalent d'une taxe supplémentaire sur les profits. » (Gagnon et Saillant, 2006, p.130) Des études ont cependant démontré que « les initiatives volontaires sont presque toujours motivées par la loi et son anticipation. En d'autres termes, mesures volontaires et réglementations sont les deux faces d'une même médaille et (...) les premières seront d'autant plus efficaces que les secondes sont strictes. » (Gendron, Lapointe et Turcotte, 2004, p.12)

Ainsi, une législation plus sévère est nécessaire afin que d'assurer que les compagnies agissent véritablement en cohérence avec leur discours et que nous arrivions à répondre aux besoins d'aujourd'hui sans compromettre les besoins des générations futures.

Nous avons parlé de la question du transport afin de confronter le discours et les actions des compagnies. Toutefois, comme nous l'avons mentionné au début de cette conclusion, nous aurions pu étendre notre étude à tous les domaines d'activité afin de vérifier les engagements des firmes. Car l'idée de responsabilité sociale doit être perçue comme un tout. On ne peut d'un côté se préoccuper de l'environnement, et de l'autre, délaissier l'importance de bonnes conditions de travail et la sécurité du public. Agir de façon responsable sous-tend que chaque action entreprise est réfléchi afin d'être cohérente avec les autres et avec la philosophie sous-jacente aux valeurs que s'est données la société dans laquelle œuvre l'entreprise.

Tant qu'une réflexion profonde et radicale ne germera pas au sein de chaque société, des changements mineurs et de beaux discours apaiseront les craintes de la majorité de la population et les dirigeants pourront continuer à dicter leurs priorités.

Terminons par une citation qui résume parfaitement les propos que nous venons de tenir sur l'absence d'une vision d'ensemble de la notion de responsabilité

sociale de l'entreprise qui permettrait à celle-ci d'être véritablement en cohésion avec le concept de développement durable :

« À Davos, les patrons de multinationales avaient rivalisé de discours insistant sur leur « responsabilité sociale » et, dans ce registre, M. Jürgen Schrempp, P.D.G. de Daimler-Chrysler, s'était révélé l'un des plus émouvants. Hélas! Le lendemain de son homélie, Daimler-Chrysler annonçait le licenciement de 26 000 salariés. »!!! (Hamili, 2001, p.3)

## LISTE DES RÉFÉRENCES

- , *Dictionnaire de la philosophie* (préface d'André Comte-Sponville). 2000. Collection Encyclopaedia Universalis, Paris : A. Michel et Paris : Encyclopaedia Universalis, 2205 pages.
- Acquier, Aurélien et Jean-Pascal Gond. 2005. *Aux sources de la Responsabilité sociale de l'entreprise. (Re) Lecture et analyse d'un ouvrage fondateur : Social Responsibilities of the businessman of the Howard Bowen*, Conférence donnée dans le cadre de la journée Développement durable et entreprise, Association internationale de management stratégique, 2 pages.
- Ballet, Jérôme et Françoise de Bry. 2001. *L'entreprise et l'éthique*, Paris : Seuil, 431 pages.
- Baraquin, Noëlla (et al). 2005. *Dictionnaire de philosophie*, Paris : Armand Colin, 327 pages.
- Benquet, Patrick et Thomas Laurenceau. 1994. *Pétroliers de la honte, la loi du silence*, Édition 1, Paris, 303 pages.
- Bernard, Michel et Léo-Paul Lauzon. 1998. *Analyse financière des quatre grandes pétrolières intégrées opérant au Québec : provenance et utilisation de leurs bénéfices, pour la période de huit ans allant de 1990 à 1997*, 43 pages.
- Bernard, Michel et Léo-Paul Lauzon. 2006. *Le danger du laisser-faire dans le domaine de la distribution des produits pétroliers*, Chaire d'études socio-économiques de l'UQAM, 66 pages.
- Bernays, Edwards. 2008. *Propaganda, Comment manipuler l'opinion en démocratie*, Lux, Montréal, 130 pages.
- Boatright, John. 2006. « Quel avenir pour la gestion des parties prenantes? » *Les Cahiers de l'Éthique*, Volume 1, no1 (printemps), pp. 41-57.
- Boiral, Olivier. 1998. *La requête des raffineurs de l'est de Montréal*, CETAI, 25 pages.
- Boisvert, Yves, Guy Bédard et Corinne Gendron. 2000. *Éthique des affaires et de la déréglementation. Note de recherche A, Rapport sur les études de cas*. Montréal, Institut national de la recherche scientifique, urbanisation, culture et société, 70 pages.
- Boisvert, Yves. 1999. "La dimension politique de l'éthique des affaires", *Éthique publique*, no 1(automne), p. 49-57.

- Boyer, André. 2002. *L'impossible éthique des entreprises : réflexions sur une utopie moderne*, Paris: Éditions d'Organisation, 221 pages.
- Buchet, Christian. 2003. *Les voyous de la mer, Naufrages, pollution et sécurité : le bilan de santé de la mer*, Éditions Ramsay, Paris, 198 pages.
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 2007. *Projet de construction de l'oléoduc Pipelines Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est*, Rapport d'enquête et d'audience publique, 160 pages.
- Capron, Michel et Françoise Quairel-Lanoizelée. 2004. *Mythes et réalités de l'entreprise responsable*, Collection Entreprise et société, Paris : La Découverte, 251 pages.
- Canada, Conseil canadien des ministres de l'Environnement. 2005 *Cadre national pour la réduction d'émissions des raffineries de pétrole*, Winnipeg, 72 pages.
- Canada, Statistiques Canada. 2001. *Transport du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés par pipelines*, 26 pages.
- Canto-Sperber, Monique (dir. publ.). 2004. *Dictionnaire d'éthique et de philosophie morale tome 1*, Collection Quadrige, Paris : Presses universitaires de France, 2000 pages.
- Capron, Michel. 2001. « Vous avez dit éthique ? », *La Revue de MAUSS*, vol 15, pp. 271-277.
- Capron, Michel. 2006. « Quel sens donner au mouvement de la responsabilité sociale des entreprises ? », *Éthique, économie et société*, EJESS – 19, pp. 113-124.
- Champion, Émanuelle. 2004. « Analyse du discours de Mosanto, 1970-2002, Les dimensions sociales et environnementales dans le renouvellement de la légitimité institutionnelle de l'entreprise transnationale. » Mémoire de maîtrise en science de l'environnement, Montréal, 169 pages.
- Champion, Emmanuelle, Corinne Gendron et Alain Lapointe. 2005. *Les représentations de la responsabilité sociale des entreprises : un éclairage sociologique*, Les cahiers de la Chaire - collection recherche ; no 05-2005, 24 pages.
- Champion, Emmanuelle et Corinne Gendron. 2005. « De la responsabilité sociale à la citoyenneté corporative : l'entreprise privée et sa nécessaire quête de légitimité », *Nouvelles pratiques sociales*, vol 18, no1 (automne), pp. 91-103.
- Charreaux, Gérard. « Entreprises-Théories et représentations ». In *Encyclopaedia Universalis*, éd. 2008.

- Chauveau, Alain et Jean-Jacques Rosé. 2003. *L'entreprise responsable : développement durable, responsabilité sociale de l'entreprise, éthique*, Paris : Éditions d'Organisation, 323 pages.
- Côté, Émilie. 2007. « Métier, Briseurs d'épaves ». La Presse, 3 novembre, F1-F6.
- Côté, Suzanne et Marcel Coté. 1999. *Ultramar Corporation*, CETAI, Gestion d'entreprises du secteur de l'énergie, 15 pages.
- Cozette, Martial, Yves de Bretagne et Élisabeth Bourguinat (dir. publ.). 2005. *L'entreprise au-delà du profit : propositions pour une responsabilité sociale*, Cahiers de propositions pour le XXI<sup>e</sup> siècle, Paris : Éditions Charles Léopold Mayer, 107 pages.
- De Bry, Françoise. 2006. « Du paternalisme à la responsabilité sociale », *Éthique, économie et société*, EJESS, 19/2006, pp. 69-83.
- Denis, Henri. 1999. *Histoire de la pensée économique*, Collection Quadrige, Paris : Presses universitaires de France, 725 pages.
- Descolonges, Michèle et Bernard Saincy. 2004. *Les entreprises seront-elles un jour responsables ?* Paris: La Dispute, 164 pages.
- Dion, Michel. 2001. "Le développement réel de l'éthique de l'entreprise au Québec", Chap. in *Responsabilité sociale de l'entreprise et déréglementation*, p. 97-126, Montréal, Guérin.
- Dumont, Fernand. 1994. *Traité des problèmes sociaux*, Québec : Institut québécois de recherche sur la culture, 205 pages.
- Enriquez, Eugène. 1993. « Les enjeux éthiques dans les organisations modernes », *Sociologie et sociétés*, vol XXV, no1 (printemps), pp 1-14.
- Estival, Bernard. 2004. *Idées claires sur les marées noires*, Éditions du Gerfaut, Barcelone, 291 pages.
- Etchegoyen, Alain. 1995. *La valse des éthiques*, Collection Agora, Paris: Presses Pocket, 244 pages.
- Freeman, R.Edward. 1984. *Strategic management: a stakeholder approach*, Pitman, Boston.
- Friedman, Milton. 1970. «The social responsibility of business is to increase its profits», *New-York Times Magazine*, 13 septembre.
- Gagnon, Éric et Francine Saillant. 2006. *De la responsabilité, Éthique et politique*, Montréal : Liber, 287 pages.
- Galavielle, Jean-Pierre, et Anne Salmon (dir. Publ.). 2006. « Éthique, économie et société, une affaire de politique? » *European Journal of Economic and Social Systems*, volume 19, no1, 160 pages.

- Gendron, Corinne. 2006. *Le développement durable comme compromis, la modernisation écologique de l'économie à l'ère de la mondialisation*, Collection Pratiques et politiques sociales et économiques, Presses de l'Université du Québec (Québec), 284 pages.
- Gendron, Corinne, Alain Lapointe et Marie-France Turcotte. 2004. *Codes de conduite et entreprise mondialisée : quelle responsabilité sociale? Quelle régulation*, Les cahiers de la Chaire - collection recherche ; no 12-2003, Montréal : École des sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal, 33 pages.
- Gendron, Corinne et Alain Lapointe (dir. publ.). 2004. *Synthèse de la série annuelle de 2002-2003 sur l'éthique et la responsabilité sociale corporative*, Les cahiers de la Chaire - collection recherche ; no 11-2003, Montréal : École des sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal, 80 pages.
- Gendron, Corinne. 2002. *Envisager la responsabilité sociale dans le cadre des régulations portées par les Nouveaux mouvements sociaux économiques*, Mémoire déposé à la Commission des finances publiques dans le cadre d'une consultation générale sur la base du document intitulé « Responsabilité sociale des entreprises et investissement responsable », Document de travail no 1 de la Chaire en Économie et Humanisme, UQAM, 28 pages.
- Godin, Christian. 2004. *Dictionnaire de philosophie*, Paris : Fayard : Éditions du temps, 1534 pages.
- Gross, Till. 2004. « Le marché du transport maritime du pétrole : une analyse d'un système de stricte responsabilité », mémoire de maîtrise en science économique, Montréal, Université du Québec à Montréal, 46 pages.
- Hamili, Serge. 2001. « Éternelle récupération de la contestation », *Le Monde Diplomatique*, Avril, p.3.
- Houssin, Pierre. « Pétrole - Le transport ». In *Encyclopaedia Universalis*, éd. 2008.
- Institut canadien de produits pétroliers. 2004. *Rapport sur la performance en matière d'environnement et de sécurité*, 25 pages.
- Institut canadien de produits pétroliers et Association canadienne des carburants renouvelables. 2006. *Éléments essentiels d'une politique nationale sur les carburants renouvelables*, 4 pages.
- Jegli, Francis. 2004. *Analyse des ruptures dans les principaux réseaux pipeliniers du Canada et relevé des tendances*, Office national de l'énergie, Calgary, 10 pages.
- Kant, Emmanuel. 2001. *La critique de la raison pure*, Paris : Presses de l'Université de France, 584 pages.

- Lagacé, Chantal et Alexis Robin-Brisebois. 2004. *Travail indépendant et rapport collectif de travail : étude de six regroupements de travailleurs indépendants*, Groupe de recherche sur les transformations du travail, des âges et des politiques sociales (TRANSPOL), INRS Urbanisation-Société et Culture, Montréal. 147 pages.
- Lamontagne, Ivan. 2005. *Émission Chantiers, Sous le feu des raffineries*. Montréal : Nuance Bourdon Audiovisuel. Vidéocassette VHS, 50 min, son, couleur.
- Lapointe, Alain, Emmanuelle Champion et Corinne Gendron. 2004. *Les limites de l'autorégulation par le biais de la responsabilité sociale volontaire*, Les cahiers de la Chaire - collection recherche ; no 18-2003, Montréal : École des sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal, 14 pages.
- Lapointe, Alain et Corinne Gendron. 2004. *Vers un nouveau partage des pouvoirs de régulation*, Les cahiers de la Chaire - collection recherche ; no 20-2003, Montréal : École des sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal, 12 pages.
- Laurent, Éric. 2006. *La face cachée du pétrole*, Plon, Paris, 411 pages.
- Laurin, Nicole. 1999. « Le démantèlement des institutions intermédiaires de la régulation sociale, Vers une nouvelle forme de domination », *Sociologie et société*, Vol XXXI, no 2, pp. 65-72.
- Lauzon, Léo-Paul. 2000. *La compagnie pétrolière Impériale Ltée, Esso, Analyse socio-économique pour la période de dix ans allant de 1990 à 1999*, Chaire d'étude socio-économique de l'Université du Québec à Montréal, 19 pages.
- Lauzon, Léo-Paul. 2003. *La compagnie pétrolière Impériale Ltée et Shell Canada Ltée, Analyse socio-économique des deux plus grandes pétrolières canadiennes à contrôle étranger pour la période de douze ans allant de 1990 à 2001*, Chaire d'étude socio-économique de l'Université du Québec à Montréal, 31 pages.
- Lauzon, Léo-Paul et Marc Hasbani. 2007. *Le taxage continué de la dictature pétrolière mondiale, analyse socio-économique des cinq plus grandes pétrolières mondiales pour la période de huit ans allant de 1999 à 2006*, Chaire d'étude socio-économique de l'Université du Québec à Montréal, 48 pages.
- Lille, François. 2000. *Pourquoi l'Érika a coulé? Les paradis de complaisance*, L'Esprit frappeur, Paris, 102 pages.
- Lipovetsky, Gilles. 2002. *Métamorphoses de la culture libérale, Éthique, médias, entreprises*, Montréal : Liber, 120 pages.
- Lubbers, Eveline. 2003. *La grande mascarade : ces multinationales qui lavent plus vert*, Paris : Parangon / L'Aventurine, 235 pages.

- Nachet, Said et Georges Zaccour. 1989. *Économie du transport maritime des hydrocarbures*, Centre d'études en administration internationale, Gestion d'entreprises pétrolières, 53 pages.
- Noiseux, Yanick. 2006. *La déréglementation dans le transport routier au Québec : précarisation du travail et luttes des camionneurs indépendants*, Observatoire des Amériques, 31 pages.
- Parent, Jean-François. 2007 « Wal-MARt, le géant vert? ». *Vision Durable*, (mai), p. 35.
- Pelletier, Émilien. 1996. *Le fantôme de l'Irving Whale, Enquête scientifique sur un naufrage et ses conséquences environnementales*, PUL IG, Sainte-Foy, 114 pages.
- Petro-Canada. 2007. *Rapport à la collectivité 2006-2007*, 28 pages.
- Québec, Ministère de l'Environnement. 2005. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 25 pages.
- Rey, Alain et Marianne Tommi. 2004. *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert, 3 volumes.
- Rousselot, Gilles. 2003. *Le pétrole, Le Cavalier bleu*, Paris, 125 pages.
- Shell Canada Limitée. 2007. *Rapport sur le développement durable 2006*, 46 pages.
- Sponville, André-Comte. 2004. *Le capitalisme est-il moral?* Éditions Albin Michel, 240 pages.
- Teyssier, François. 1993. (dir. publ.), *Entreprise et environnement : la révolution paradoxale*, Paris : Éditions d'Organisation, 128 pages.
- Valero Energy Corporation. 2007. *Rapport annuel 2007*, 25 pages.
- Wood, Donna J. 1991. *Social Issues in Management Theory and Research in Corporate Social Performance*, *Journal of management*, vol 7, no2, pp.382-400.
- Zarader, Jean-Pierre. 2002. *Le vocabulaire des philosophes, Philosophie contemporaine (XXième siècle)*, Éditions Ellipses, 1120 pages.

## Sites Internet

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/bape/organisme/>

CanLII :

<http://www.canlii.org/fr/index.html>

Cour suprême du Canada :

[http://www.scc-csc.gc.ca/Welcome/index\\_f.asp](http://www.scc-csc.gc.ca/Welcome/index_f.asp)

Environnement Canada :

<http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=FD2D55C7-B572-4C3A-BD34-8F0A164FA274>

Gobale Reporting Initiative, *Ligne directrice pour le reporting développement durable* :

<http://www.globalreporting.org/Home/LanguageBar/FrenchLanguagePage.htm>

Impériale :

<http://www.imperialoil.ca/Canada-Francais/Accueil.asp>

Industrie Canada :

<http://www.strategis.ic.gc.ca/epic/site/csr-rse.nsf/fr/Home>

Institut canadien des produits pétroliers :

<http://www.cppi.ca/>

Organisation internationale de normalisation :

[http://www.iso.org/iso/fr/iso\\_catalogue/catalogue\\_tc/catalogue\\_detail.htm?csnumber=21823](http://www.iso.org/iso/fr/iso_catalogue/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=21823)

Pétro-Canada :

<http://www.petro-canada.ca>

Radio-Canada :

[http://www.radio-canada.ca/regions/colombie-britannique/2007/08/22/004-deversement-robson-bight-ecolo\\_n.shtml](http://www.radio-canada.ca/regions/colombie-britannique/2007/08/22/004-deversement-robson-bight-ecolo_n.shtml)

Ressources humaines et Développement Canada :

<http://www4.hrsdc.gc.ca/indicator.jsp?lang=fr&indicatorid=67>

Ressources naturelles Canada :

[http://www.nrcan.gc.ca/sd-dd/pubs/csr-rse/p2\\_f.html](http://www.nrcan.gc.ca/sd-dd/pubs/csr-rse/p2_f.html)

Shell :

<http://www.shell.ca>

Transports Canada:

<http://www.tc.gc.ca/>

Ultramar :

<http://www.ultramar.ca/>

Valero :

<http://www.valero.com/>