

Université Libre de Bruxelles

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire

Faculté des Sciences

Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

**ANALYSE CRITIQUE DE LA COMMUNICATION
ENVIRONNEMENTALE DES ACTEURS DU SECTEUR
AÉRIEN :
QUELS DISCOURS POUR QUELLE STRATÉGIE ?**

Mémoire de Fin d'Étude présenté par

Lepoutre Anthony

en vue de l'obtention du grade académique de

Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Année Académique 2009 – 2010

Directeur : F. Dobruszkes

Remerciements :

Je tiens à remercier mon promoteur de mémoire, M. F. Dobruszkes, pour la qualité de ses conseils et son aide précieuse au cours de l'année écoulée. Un grand merci également à Catherine, Laura et Gauthier pour le temps passé à la relecture de ce travail. Je remercie aussi tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire par leurs connaissances et leur soutien moral.

RÉSUMÉ

Le transport aérien est le mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre et, en raison de sa forte croissance, ses émissions sont amenées à augmenter dans les années à venir.

Pourquoi, dans ce contexte, les acteurs du secteur aérien accordent-ils tant d'importance à leur communication environnementale ? Quelle stratégie se cache derrière les discours environnementaux des entreprises dudit secteur ?

Suite à l'analyse des conséquences environnementales du transport aérien et de la littérature ayant trait à la communication environnementale, nous avons émis l'hypothèse suivante : les entreprises du secteur intègrent la dimension environnementale afin de ne pas remettre en cause leur activité et la croissance de celle-ci.

Pour répondre à ces questions et vérifier notre hypothèse, nous avons analysé et critiqué la communication environnementale de quelques entreprises du secteur (aéroports, compagnies aériennes et organismes internationaux). Pour cette analyse, nous nous sommes basé sur leurs publications, leurs sites Internet et leurs prises de position publiques. Nous avons commenté ces communications et tenté d'en ressortir les grands axes et les omissions.

Il ressort de cette analyse que les entreprises ayant fait le choix de communiquer sur l'environnement défendent toutes les mêmes positions. Ces dernières mettent en avant la modernisation écologique, l'optimisation du trafic aérien et, sous conditions, l'intégration à un système d'échange de quotas d'émissions. Elles ne communiquent pas ou condamnent d'autres pistes visant à réduire les émissions du secteur comme la taxation du kérosène, l'instauration d'une redevance sur les émissions ou le transfert modal.

En étudiant ces diverses propositions, il s'est avéré que les entreprises du secteur ne communiquent pas sur les solutions permettant de réduire au mieux les émissions du secteur mais bien sur celles qui, en plus d'avoir un certain intérêt environnemental, leur permettent de faire des économies et de les rendre plus compétitives. Les sociétés ne communiquent pas sur les solutions ayant un impact négatif sur la demande ou qui nuiraient aux bénéfices de celles-ci.

Ces éléments nous permettent de confirmer notre hypothèse. Les entreprises du secteur communiquent sur leurs actions environnementales bien que celles-ci ne suffiront pas à contrecarrer les émissions induites par la croissance du secteur. Elles s'approprient la dimension environnementale afin de ne pas remettre en cause cette croissance.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	3
TABLE DES MATIÈRES	4
TABLE DES ILLUSTRATIONS	6
1. INTRODUCTION	7
2. TRANSPORT AERIEN, ENVIRONNEMENT ET COMMUNICATION	9
2.1. Transport aérien et environnement	9
2.1.1. Changement climatique	10
2.1.2. Secteur aérien.....	12
2.1.3. Impacts environnementaux	12
2.1.4. Comparaison intermodale.....	16
2.1.5. Projets de législation européens	18
2.1.6. Conclusion	19
2.2. Entreprises et communication environnementale.....	21
2.2.1. Contexte historique et sociétal.....	22
2.2.2. Responsabilité sociale des entreprises	24
2.2.3. Responsabilité sociale et développement durable.....	25
2.2.4. Communication environnementale et réglementations environnementales	26
2.2.5. Outils de la RSE pour la communication des entreprises.....	26
2.2.6. Critique de la RSE.....	31
2.2.7. « Greenwashing »	34
2.2.8. Questionnement sur le développement durable	35
2.2.9. Conclusions.....	36
3. OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE	39
4. LA COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE DES ENTREPRISES DU SECTEUR AÉRIEN : ANALYSE CRITIQUE	42
4.1. Les aéroports.....	42
4.1.1. Présentation générale.....	42
4.1.2. Caractéristiques des informations environnementales.....	43
4.2. Les compagnies aériennes	49

4.2.1.	Présentation générale.....	49
4.2.2.	Air France-KLM	50
4.2.3.	Brussels Airlines.....	51
4.2.4.	Flybe.....	52
4.2.5.	Comparaison entre les compagnies.....	54
4.2.6.	Analyse critique	54
4.3.	Les organisations et associations internationales du secteur aérien.....	55
4.4.	Analyse des rapports annuels d'activité et de développement durable.....	57
4.4.1.	Présentation des rapports.....	57
4.4.2.	Le modèle de Lasswell	58
4.4.3.	Analyse de contenu.....	59
4.4.4.	Statistique textuelle des rapports.....	73
4.4.5.	Conclusions.....	74
4.5.	Positionnement du secteur sur les pistes à suivre pour réduire ses émissions de CO ₂	76
4.5.1.	La « modernisation écologique ».....	76
4.5.2.	La gestion du trafic.....	78
4.5.3.	Le calcul des émissions de CO ₂ et les programmes de compensation.....	78
4.5.4.	Le système d'échange de quotas d'émissions de CO ₂	80
4.6.	Ce que le secteur aérien ne nous dit pas.....	82
4.6.1.	Taxation.....	82
4.6.2.	Redevance sur les emissions	84
4.6.3.	Transfert modal	84
4.6.4.	Conclusions.....	85
4.7.	Pour quelle stratégie ?.....	86
5.	CONCLUSIONS	88
6.	BIBLIOGRAPHIE.....	91

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Émissions mondiales de gaz à effet de serre anthropiques (GIEC, 2007).....	13
Figure 2 : Forçage radiatif par aéronefs en 1992. (GIEC, 1999).....	14
Figure 3 : Forçage radiatif par aéronefs. (Tradeoff, 2003).....	14
Figure 4: Consommation d'énergie primaire et émissions totales de différents moyens de transport lors du déplacement d'une personne sur une distance de 1000 km. (KNISCH, 1996)	15
Figure 5 : Comparaison des émissions de CO2 sur un trajet Paris-Marseille (ADEME, 2002).....	16
Figure 6 : Emissions globales de gaz à effet de serre des modes de transport de voyageurs (ADEME, 2008)	17
Figure 7 : Les quatre sphères du développement durable (LIBAERT, 2003)	26
Figure 8 : Publicité de l'aéroport de Beauvais-Tillé	35
Figure 9 Page d'accueil « développement durable du site des Aéroports de Paris http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Engagements/	45
Figure 10 : Site Internet de l'aéroport de Charleroi, section « environnement » http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html	45
Figure 11 : Site Interne de l'aéroport de Bruxelles, section « communauté et environnement » http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html	46
Figure 12 : « Etiquette écologique » d'un avion de la compagnie aérienne Flybe.....	52
Figure 13 : « Etiquette écologique » incluant la comparaison intermodale (modification personnelle à partir de données de l'ADEME 2008).....	53
Figure 14 : « Etiquette écologique » de la compagnie Flybe	53
Figure 15 : Présentation du métro CDGVal (Rapport d'activités et de développement durable des Aéroports de Paris, p.25)	60
Figure 16 : Position d'Air France-KLM sur l'EU ETS (Rapport développement durable Air France-KLM 2007-2008, p.18).....	65
Figure 17: La flotte Air France-KLM en exploitation au 31 mars 2008 (Rapport de développement durable Air France-KLM, p. 9).....	66
Figure 18: Position publiques d'Air France-KLM (Rapport de développement durable d'Air France-KLM, p.49)	68
Figure 19 : Worldwide passenger air traffic fuel consumption (litres per passengers (pax) per 100 km). Source : Airbus.....	70
Figure 20 : Overview of computational steps in the AERO Modelling System. (OACI environmental report 2007, p.206).....	71
Figure 21: Publicité de l'IATA Issue du rapport environnemental 2007 de l'OACI	72
Figure 22: Scénarii du rapport des Aéroports de Paris avec le logiciel Tropes	73
Figure 23 : Scénarii du rapport d'Air France-KLM avec le logiciel Tropes	74
Figure 24: Coûts externes moyens passagers en 2000.....	82
Figure 25: Coûts externes moyens fret en 2000.....	82

1. INTRODUCTION

Depuis Icare voler fascine les hommes du monde entier et, au cours du 20^{ème} siècle, le rêve est devenu réalité. En moins d'un siècle, et grâce à l'évolution technologique, nous avons défié les lois de la pesanteur pour faire de l'aviation un mode de transport presque banal.

Les avantages du transport aérien ne sont pas négligeables : au-delà de la réalisation d'un rêve et du défit technologique, l'avion nous permet aujourd'hui de relier Paris à New-York en moins de 8 heures. Grâce à ce moyen de transport de loin le plus rapide nous pouvons atteindre des distances jadis quasi inaccessibles en un temps raisonnable ; découvrir le monde n'est plus réservé à une élite de personnes très fortunées.

L'avion a révolutionné le transport des marchandises nous donnant accès à des produits périssables en provenance de l'autre bout du monde. Le secteur a connu une croissance vertigineuse et rapide ; il représente une puissance économique non négligeable en termes de chiffre d'affaires et d'emplois. Cette croissance nous pousse aujourd'hui à nous poser un certain nombre de questions sur les conséquences de cette activité qui est désormais montrée du doigt et désignée comme le mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre.

Le transport aérien est le mode de transport le plus énergivore. Il dégage des résidus de combustion importants en haute altitude. Les effets de ces résidus sont encore actuellement étudiés. Les effets qui y sont liés pourraient être bien plus importants pour le réchauffement climatique que les émissions au niveau du sol. Dans le contexte actuel de changement climatique, l'aviation devient donc un secteur non négligeable dont il faut réduire les émissions.

En outre, l'aviation pollue également localement : pollution sonore, visuelle et retombée de particules fines rendent la vie difficile aux habitants résidant à proximité des aéroports.

Nous approchant du pic de Hubbert¹, il est urgent de réfléchir à l'utilisation du pétrole. Est-il vraiment nécessaire d'avoir recours à ce mode de transport ? N'est-il pas préférable d'encourager le report modal au profit d'une mobilité plus douce ?

Dans ce contexte, il semble urgent de débattre de cette problématique. Est-il tolérable pour l'environnement de maintenir la croissance actuelle du secteur ? Faut-il intégrer le transport aérien dans le régime d'échange de droit d'émissions de Kyoto ? Faut-il lever l'exonération de taxes sur le

¹ Pic de Hubbert : Dans les années 50, le géophysicien Marion King Hubbert décrit la courbe de production des matières premières (comme le pétrole). Cette courbe prend une forme de cloche avec un maximum (appelé pic de Hubbert) avant lequel la matière première est « courante et bon marché » et suivant lequel ladite matière est « difficilement exploitable et chère. » (WINGERT, 2005).

carburant pour le transport aérien ? L'évolution de la technologie permettra-t-elle une diminution conséquente à court ou moyen terme des émissions de gaz à effet de serre ?

Plus que des questions de gestion, ces interrogations invitent à une réflexion plus profonde sur le choix de société dans laquelle nous voulons vivre. En effet, le débat occupant une place de plus en plus importante au fil des années, la communication environnementale a pris une place de plus en plus grande aussi bien au niveau des médias que des acteurs à proprement parler de l'activité précitée.

L'objet de ce mémoire de fin d'études est de comprendre pourquoi et comment les aéroports et les compagnies aériennes communiquent sur l'environnement tenant compte du fait qu'elles vivent du mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre. Que prétendent-elles faire concrètement et que proposent-elles pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre ? Les mesures prises ont-elles un impact significatif par rapport aux émissions globales du secteur ? Constate-t-on un écart entre les discours tenus et la réalité ? Sur quelle stratégie leur communication est-elle fondée ?

Ce mémoire s'articule en deux parties. Dans la première partie, nous procéderons, à un état des lieux des conséquences environnementales de l'activité aéronautique. Nous aborderons, ensuite, les divers défis environnementaux qui s'imposent au secteur aérien ainsi que les différentes pistes envisagées pour relever lesdits défis. Nous aborderons, enfin, la question de la communication environnementale des entreprises. À l'occasion de ce dernier point, nous nous intéresserons au discours dominant émanant des entreprises, à savoir la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE). Nous définirons ce concept et l'éclairerons de différents points de vues sur le sujet. Nous nous interrogerons également sur le concept de développement durable et définirons le greenwashing.

Nous procéderons, ensuite, à une analyse critique de la communication environnementale des compagnies aériennes, des aéroports et des organisations internationales du secteur. En étudiant leurs sites Internet, leurs publications et certains de leurs discours, nous tenterons de comprendre et de décrypter la stratégie de communication environnementale de ces acteurs. Nous tenterons également d'analyser le propos des entreprises de façon à distinguer les initiatives ou démarches pro-environnementales des tentatives « d'éco-blanchiment » de l'image de l'entreprise.

2. TRANSPORT AERIEN, ENVIRONNEMENT ET COMMUNICATION

2.1. Transport aérien et environnement

La science de l'environnement et, plus particulièrement, la science du climat sont des disciplines « nouvelles ». En effet, ce n'est que dans les années 1970 que se créent les ministères nationaux de l'Environnement et que se tiennent les premières grandes conférences internationales.

Dans les années 1980, la problématique du trou dans la couche d'ozone fut résolue par le Protocole de Montréal. Ce premier succès mit en lumière une discipline qui ne cessera de prendre de l'ampleur. L'homme se rend compte que, par ses activités, il détériore son environnement et se met lui-même en danger. Durant ces années, de nombreuses études furent menées pour évaluer la pollution atmosphérique d'origine anthropique. En 1997, le Protocole de Kyoto scella les premiers objectifs chiffrés de réduction des émissions pour les pays l'ayant ratifié. Ce protocole instaura un système d'échange de quotas d'émissions dont les secteurs du transport aérien et maritime furent étrangement exclus. En 1999, à la demande de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et des parties au Protocole de Montréal, le GIEC² déposa un rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire qui apporta la preuve scientifique de la participation du secteur aérien au réchauffement climatique. De nombreuses études (HERZ, 1993) attestèrent, dès le début des années 1990, que même si le secteur n'était responsable que d'une faible part des émissions d'origine anthropique, sa croissance effrénée posait des problèmes que l'évolution technologique ne parviendrait pas à résoudre seule.

Dans ce chapitre nous ferons l'état des lieux chiffré du secteur aérien et de ses impacts environnementaux pour comprendre la nécessité de gérer, mais aussi de réduire les émissions de l'aviation. Nous aborderons, ensuite, la communication environnementale des entreprises.

² Le GIEC = groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat. Créé en 1988, il a pour but de « mieux comprendre les fondements scientifiques des risques liés au changement climatique d'origine humaine, cerner plus précisément les conséquences possibles de ce changement et envisager d'éventuelles stratégies d'adaptation et d'atténuation. » (GIEC, site Internet)

2.1.1. Changement climatique

Depuis plus de vingt ans, le GIEC se donne pour but de « mieux comprendre les fondements scientifiques des risques liés au changement climatique d'origine humaine »³. À l'occasion de ses rapports successifs, ce groupe d'experts a démontré de façon scientifique et consensuelle que le changement climatique était principalement imputable aux activités humaines à travers la combustion d'énergies fossiles dégageant des gaz à l'effet de serre (GES).

Ces émissions de GES sont responsables de l'augmentation de 0,74°C de la température moyenne à la surface de la Terre [GIEC, 2007]. De la préhistoire jusque aux années 70, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère est restée constante, à savoir environ 280 ppmv⁴. Cette concentration a désormais atteint environ 390 ppmv et croît de 2 ppmv par an (TANS P., 2009). La concentration croissante de ces gaz et leur temps de résidence dans l'atmosphère nécessite une limitation de leur émission. Sans se fixer d'objectif spécifique, le Conseil européen vise une réduction drastique de ces émissions à long terme.

« En 2005, le Conseil européen a confirmé ce que le Conseil avait déjà déclaré en 1996, à savoir qu'il estimait nécessaire de limiter l'augmentation des températures de la planète de 2° Celsius par rapport au niveau préindustriel. Cet objectif de 2° Celsius est souvent présenté en termes de concentration atmosphérique de gaz à effet de serre et exprimé en parties par million (ppmv). Les travaux de recherche récents indiquent qu'un niveau inférieur à 550 ppmv (équivalents CO₂) représente au mieux une chance sur six de respecter l'objectif de 2° Celsius, tandis que si la concentration devait atteindre 650 ppmv, cette probabilité passerait à une chance sur seize. En conséquence, il faudrait très probablement stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre à des niveaux nettement inférieurs pour parvenir à limiter la hausse des températures à 2° Celsius. Toutefois, la fixation d'un objectif de réduction chiffré dépend du résultat des discussions à engager au niveau international concernant le niveau et le type de participation des autres gros producteurs de gaz à effet de serre. Par conséquent, la Commission ne recommande pas l'adoption d'un objectif communautaire spécifique à ce stade. » (COM(2005) 35)

Le principal instrument de limitation d'émission de gaz à effet de serre est le protocole de Kyoto de 1997. Ce dernier engage les États signataires à réduire de façon commune et différenciée leurs émissions de GES. L'Union Européenne s'est donc engagée à réduire de 8% ses émissions entre 2008 et 2012 par rapport au niveau de 1990 [2002/358/CE].

Dans son sixième programme d'action pour l'environnement de 2001, l'Union Européenne se fixe également des objectifs à plus long terme pour envisager l'après Kyoto :

« Le sixième programme d'action reconnaît que le changement climatique constitue le principal défi pour les dix prochaines années. [...] À plus long terme, d'ici 2020, il faudrait réduire 20 à 40% de ces émissions, au moyen d'un accord international efficace. »

³Site Internet du GIEC, consulté en février 2010 : http://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.htm

⁴ PPMV : unité de mesure : Parties Par Million en Volume

Dans sa communication du 27 septembre 2005 sur la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique, l'Union européenne semble consciente de l'importance des émissions du secteur aérien :

« Les émissions provenant des transports aériens sont susceptibles d'augmenter rapidement dans le futur à défaut d'action politique dans ce domaine. Cette situation risque de compromettre les objectifs européens en matière de lutte contre le changement climatique. »

Pourtant, le transport aérien n'entre pas dans le champ d'action du protocole de Kyoto. Ce dernier datant de 1997, l'impact du transport aérien sur le changement climatique n'était alors pas connu. Par ailleurs, la complexité propre à ce secteur rendait difficile l'allocation des émissions à l'un ou l'autre pays. Le transport aérien international a donc été exclu du protocole de Kyoto. Dans cette même communication de 2005, l'U.E. préconise d'exploiter les mesures existantes. Ainsi, elle propose d'approfondir la recherche dans le domaine par le biais du septième programme de recherche sur l'impact du transport aérien. Elle appelle aussi à une meilleure gestion du trafic aérien (ciel unique européen) et à la suppression de l'exemption de taxation sur les carburants pour les vols internationaux. Ces options sont envisageables à long terme - ainsi, par exemple, la taxation sur les carburants nécessiterait de renégocier des engagements liant les Etats membres avec des pays tiers dans le cadre d'accord de service aérien - et n'aurait qu'un impact faible sur les émissions du secteur. L'option la plus efficace était donc d'intégrer l'aviation dans le système d'échange de droit d'émission. Cette mesure a été adoptée en 2008 et prendra effet en 2012 comme le stipule le vote du Parlement européen qui précède la directive 2008/101/CE :

« La Commission européenne se félicite du vote en faveur de l'inclusion du secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) auquel a procédé aujourd'hui le Parlement européen en deuxième lecture. Ce vote confirme l'accord intervenu entre le Parlement et le Conseil le mois dernier. En vertu de la nouvelle directive, les émissions de gaz à effet de serre des vols intracommunautaires et des vols au départ ou à destination de l'UE seront incluses dans le SCEQE à compter de 2012. Toutes les compagnies aériennes seront concernées, quelle que soit leur nationalité. Tout comme les entreprises industrielles déjà couvertes par le SCEQE, les compagnies aériennes auront la possibilité de vendre leurs quotas excédentaires si elles réduisent leurs émissions et devront acheter des quotas supplémentaires si leurs émissions augmentent. » [IP/08/1114]

Il s'agit d'un pas important dans la réduction des émissions du secteur.

Reste à savoir de quelle façon se fera cette intégration. En tout cas, le directeur de l'IATA, Giovanni Bisignani, reproche à Bruxelles d'agir seul et de ne pas tenir compte du contexte économique difficile du secteur aérien. Le coût de cette intégration risque, en effet, d'être sévère pour les compagnies aériennes. Il est également opposé aux systèmes de taxation qui, selon lui, « remplissent les caisses des gouvernements, mais sont inefficaces pour contrôler les émissions de CO₂ »⁵. L'IATA reste donc figée sur ses positions et prône une politique de gestion et de modernisation pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

⁵ Op. Cit., Giovanni Bisignani, R. BOUGHRIET, Site actu-environnement consulté en février 2010 : http://www.actu-environnement.com/ae/news/IATA_compagnies_aeriennes_contre_taxes_co2_8501.php4

On peut donc conclure que, si l'Europe semble décidée à intégrer le secteur dans le système d'échange de quotas d'émission, elle ne fixe pas les règles et ne définit pas de quelle façon aura lieu cette intégration. Il faudra être attentif à ces questions au cours des deux prochaines années afin que l'intégration au système permette une réduction conséquente des émissions de GES.

2.1.2. Secteur aérien

Le transport aérien s'est démocratisé dans les années 60. D'abord réservé à une élite, il s'est banalisé puisqu'il transporte aujourd'hui plus de 2,2 milliards de passagers par an, principalement dans les pays développés. L'aviation permet de relier de longues distances rapidement. 40% des touristes internationaux utilisent ce mode de transport (IATA⁶). L'industrie du transport aérien offre 32 millions d'emplois à travers le monde et génère 3500 milliards de dollars US, soit 8% du PNB à l'échelle de la planète selon l'IATA⁷. Malgré les difficultés récentes rencontrées par le secteur, difficultés principalement dues à la crise économique et à la hausse du prix du pétrole, on s'attend à ce que les vols de passagers augmentent de 4% par an, les vols de cargo connaîtront, quant à eux, une croissance de 4,4% à 5,9% par an. (MEYER, 2008).

Le secteur de l'aviation a une importance non négligeable dans l'économie. Au niveau mondial, entre 1985 et 2005, le trafic de passagers augmenta de 5,1 à 5,2 % par an, soit 1,4 fois le taux de croissance moyen du PIB (Produit Intérieur Brut) (COURBE, 2008). Vu sa future croissance et ses impacts environnementaux - nous étudierons ces aspects dans le prochain point - le secteur aérien tend à améliorer son efficacité énergétique et oriente sa politique selon différents axes :

- L'innovation technologique basée sur la modernisation écologique qui consiste à utiliser les nouvelles technologies pour réduire les émissions.
- L'efficacité opérationnelle et les améliorations d'infrastructure qui tendent à rendre les vols les plus efficaces possible en jouant sur la gestion des vols, l'amélioration des procédures d'atterrissage, le remplissage des avions, etc.
- Le secteur est hostile à l'intégration au système d'échanges de quotas d'émission dans un cadre uniquement européen, à la taxation du kérosène ainsi qu'à l'instauration d'une redevance sur les émissions ou d'une TVA sur les billets qui pourraient nuire à leur rentabilité.

2.1.3. Impacts environnementaux

Le secteur des transports est directement responsable de 13,1% des émissions de gaz à effet de serre anthropiques. Le transport aérien est directement responsable de 2 à 3% des émissions de GES d'origine humaine. (GIEC, 2007). Ce chiffre est le fer de lance du secteur qui l'utilise pour minimiser

⁶ Site Internet de l'IATA consulté en février 2010 : <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

⁷ Site Internet de l'IATA consulté en février 2010 : <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

son influence sur le réchauffement climatique. Or, la croissance du secteur engendre une augmentation de ces émissions. La communauté européenne est d'ailleurs consciente de cette augmentation :

« Alors que les émissions globales de l'Union européenne contrôlées dans le cadre du protocole de Kyoto baissaient de 5,5% (-287 MtCO₂éq) de 1990 à 2003, ses émissions de gaz à effet de serre imputables à l'aviation internationale augmentaient de 73% (+ 47 MtCO₂éq), ce qui correspond à une augmentation annuelle de 4,3% » (COURBE, 2008 : 32)

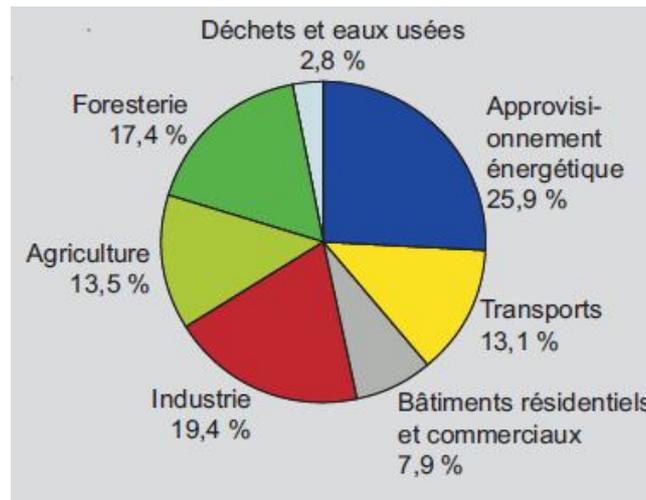


Figure 1 : Émissions mondiales de gaz à effet de serre anthropiques (GIEC, 2007)

Les effets de l'aviation sur l'effet de serre sont de mieux en mieux connus. Dans son rapport spécial sur l'aviation de 1999, le GIEC précise ces effets (GIEC, 1999). Les aéronefs émettent des gaz et des particules à différentes altitudes dans l'atmosphère. Les principales émissions sont le dioxyde de carbone (CO₂), l'ozone (O₃), le méthane (CH₄), les NO_x mais également les traînées de condensation pouvant jouer sur la formation de cirrus, à savoir la formation de nuages due aux émissions des aéronefs dont l'impact sur le réchauffement climatique est encore assez mal connu aujourd'hui. Des études plus récentes confirment et précisent ces effets (TRADEOFF, 2003 ; LEE, 2004).

Les impacts climatiques de ces émissions sont complexes, mais ils sont estimés par le forçage radiatif. « Le forçage radiatif donne une indication de l'ampleur d'un mécanisme de changement potentiel du climat. Il exprime la perturbation ou le changement dans l'équilibre énergétique du système atmosphérique de la Terre, en watts par mètre carré (W/m²). Des valeurs positives de forçage radiatif laissent entendre un réchauffement net et des valeurs négatives laissent entendre un refroidissement. » (COURBE, 2008 : 31).

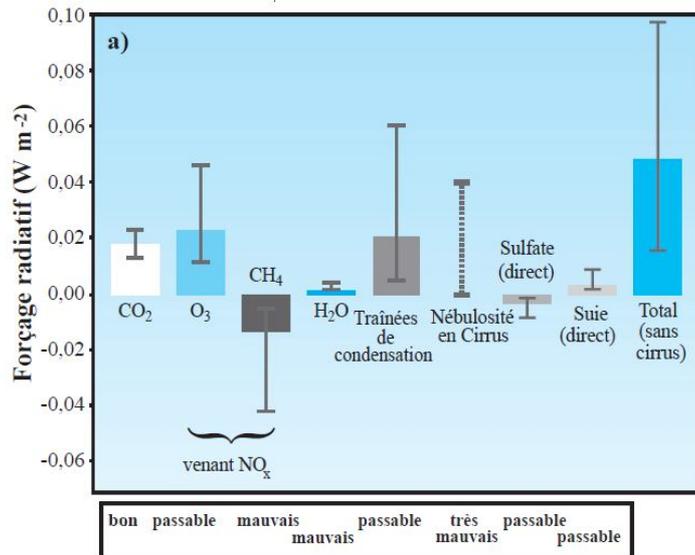


Figure 2 : Forçage radiatif par avions en 1992. (GIEC, 1999)

On peut observer un rôle important du CO₂, mais également des NO_x ainsi que des trainées de condensation. La nébulosité en Cirrus pourrait avoir un rôle très important, mais elle est très mal connue. Le GIEC n'en tient pas compte dans l'estimation du forçage radiatif total.

Si on effectue le même genre d'analyse avec des données plus récentes, on arrive approximativement aux mêmes conclusions : les effets des trainées de condensation seraient moins importantes que prévu vu l'augmentation de la température des couches supérieures de la troposphère. En revanche, les effets des cirrus seraient bien plus importants bien qu'encore à l'étude (TRADEOFF, 2003).

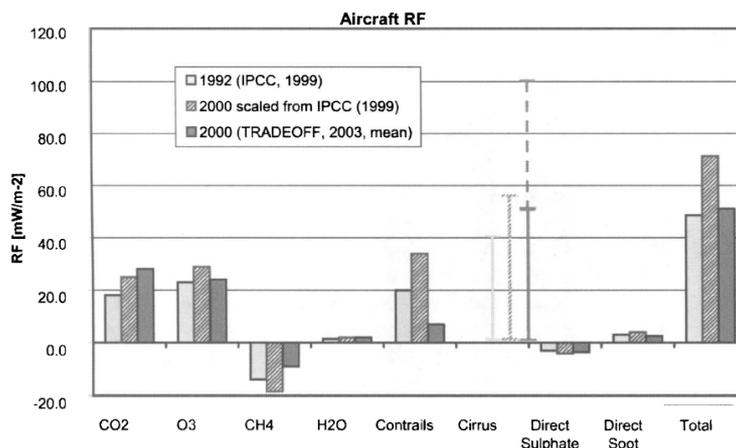


Figure 3 : Forçage radiatif par avions. (Tradeoff, 2003)

Si on compare l'aviation aux autres modes de transport, on constate qu'en termes de consommation d'énergie primaire et d'émission de CO₂, le transport aérien est le plus polluant de tous.

	V.P. ss cat.	V.P. cat. 3	V.P. Diesel	Rail	Bus	Avion
Consommation d'énergie primaire (MJ)	1 050	1 100	1 000	730	410	1 500
CO ₂ (g)	75 000	79 000	73 000	33 000	30 000	110 000
CO (g)	6 240	1 450	110	14	67	100
SO ₂ (g)	14	15	61	30	25	42
NO _x (g)	1 020	260	230	61	340	520
HC sans CH ₄ (g)	380	51	24	4	37	56
CH ₄ (g)	24	13	5,5	0,6	3,1	9,8
Particules diesel (g)	0	0	47	2,6	14	2

Figure 4: Consommation d'énergie primaire et émissions totales de différents moyens de transport lors du déplacement d'une personne sur une distance de 1000 km. (KNISCH, 1996)⁸

On peut, dès lors, se demander si le développement et l'utilisation actuelle de ce mode de transport est raisonnable d'un point de vue environnemental. Epargné par les taxes et par le Protocole de Kyoto, le secteur privilégié de l'aviation doit prendre en compte son impact environnemental désormais mieux connu. Il apparaît urgent de poser les bases réglementaires permettant son intégration au système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne et d'appliquer le principe de pollueur-payeur, que ce soit par le biais de taxe sur le carburant ou de TVA sur les billets qui rendrait le prix d'un vol en adéquation avec ses conséquences environnementales.

Les nuisances sonores ont des effets néfastes sur la santé humaine. D'ailleurs, de multiples études attestent de ces effets. Ainsi, l'OMS⁹ recense une série d'effets négatifs causés par le bruit sur la santé : troubles de l'audition, perturbation du sommeil, interférence lors de la communication, effets psychologiques (stress, maladies mentales), effets physiologiques (hypertension, maladies cardiaques), effets sur la performance et sur le comportement, etc.

En 2002, l'U.E. prend une directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement¹⁰ et une directive relative à la gestion du bruit dans les aéroports de la communauté¹¹. Cette dernière interdit les avions les plus bruyants et oblige les autorités aéroportuaires à respecter les normes sur le bruit fixées par l'OACI¹². Celles-ci doivent également *«démontrer les nuisances par une étude d'impact et prouver que toutes les autres mesures possibles pour réduire le bruit dans l'aéroport ont été prises.»* Cela dit, ces directives ne limitent en rien le développement des capacités aéroportuaires, bien au contraire, elles l'encouragent à condition que

⁸ KNISCH, REICHMUTH, (1996), Prestations du transport et émissions de polluants atmosphériques du trafic aérien voyageurs en Allemagne de 1980 à 2010 en tenant particulièrement compte du trafic aérien induit par le tourisme. Rapport intérimaire dans le cadre du projet "Mesures en vue de la réduction des polluants rejetés par le trafic aérien civil selon le principe du pollueur payeur"

⁹ Site Internet de l'OMS consulté en février 2010 :

http://www.euro.who.int/Noise/activities/20021203_2?language=French

¹⁰ 2002/49/CE, Directive du parlement européen et du conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

¹¹ 2002/30/CE, Directive relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

¹² Site Internet de l'OACI consulté en février 2010 : http://www.icao.int/env/fr/Standards_f.htm

cela se fasse « dans le respect » de l'environnement. Les riverains des aéroports sont donc contraints à isoler leurs maisons et à fermer leurs fenêtres. Ce faisant, beaucoup d'entre eux se réunissent pour se plaindre en vue de défendre leurs droits.

Enfin, les pollutions chimiques locales ne doivent pas être négligées. Les oxydes d'azote, de soufre et de carbone, les composés organiques volatils et l'ozone émis par les avions peuvent, à moyen ou long terme, avoir des conséquences bien plus importantes sur la santé que celles générées par le bruit.

2.1.4. Comparaison intermodale

La meilleure façon de comprendre l'aberration environnementale que constitue le transport aérien est de le comparer aux autres modes de transport en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre par passager-kilomètre.

Le tableau figurant ci-dessous permet de comprendre le poids du transport aérien en termes de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂ par passager-kilomètre. Il s'agit d'une comparaison faite à partir d'un déplacement Paris-Marseille en utilisant différents modes de transports (distance commerciale, consommation par véhicule et nombre de passagers par véhicule). Il apparaît que les émissions de CO₂ en général, les émissions gaz carbonique par passager et la consommation par voyageur parlent largement en défaveur du transport aérien.

 Comparaison de émissions de CO2 Trajet Paris - Marseille				
	Paris -Marseille	avion 	voiture (2 personnes à bord) 	train TGV 
Données de base	distance commerciale en Km	634	769 <i>dont 763 sur autoroute dont 6 sur route</i>	750
	consommation par véhicule	4038 L / vol	49 kep	17,3 Mwh
	nombre moyen de passager par véhicule	122	2	400
Consommation et émissions de CO2 équivalence énergie primaire	conso en tep <i>équivalence énergie primaire</i>	3,9	0,1	3,8
	émission de CO2 (kg) <i>équivalence énergie primaire</i>	11823	179	692
	efficacité énergétique <i>gep (primaire) / voy-km</i>	51	37	13
	consommation <i>kep (primaire) / voyageur</i>	32,2	28,8	9,6
	Efficacité environnementale Kg CO2 / voyageur	97	89	2

Figure 5 : Comparaison des émissions de CO2 sur un trajet Paris-Marseille (ADEME, 2002)

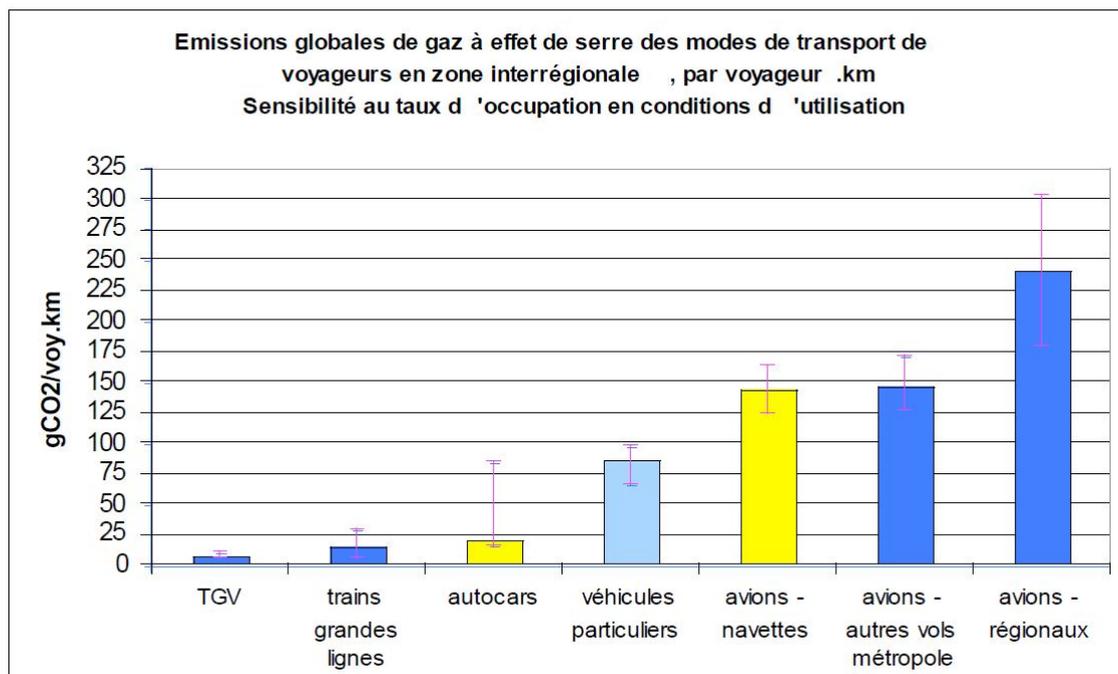


Figure 6 : Emissions globales de gaz à effet de serre des modes de transport de voyageurs (ADEME, 2008)

La figure ci-dessus permet de comparer les émissions globales de GES des modes de transport en zone interrégionale par voyageur-kilomètre. On constate qu'en termes d'émissions de CO₂, le transport aérien est de loin le plus polluant devant les véhicules particuliers, les autocars, les trains et les TGV¹³.

Il est important d'avoir à l'esprit la méthodologie utilisée pour l'obtention de ce genre de chiffres. L'étude ne prend en compte que les impacts directs des émissions de GES. Il n'est donc pas ici question des émissions lors de la production des véhicules, de l'entretien des infrastructures, et du forçage radiatif des autres émissions pour l'avion.

De plus, les chiffres obtenus ne sont appréciables que si l'on ne tient compte de l'origine de l'électricité et du taux d'occupation donné. Ainsi, « *les émissions des autocars chargés à 15% engendrent des émissions supérieures aux véhicules particuliers comportant 2,8 occupants.* » (DELOITTE, 2005 : 16).

Ces comparaisons sont basées sur des conditions réelles d'utilisation pour l'année 2005. Cela nous permet de nous faire une bonne idée de l'ordre de grandeur des impacts environnementaux des différents modes de transport.

Le report modal vers le TGV est particulièrement intéressant. La consommation moyenne en énergie primaire - on part ici du principe que ce sont des centrales thermiques qui produisent l'électricité - pour le TGV est de 15 gep/pkt¹⁴ alors qu'elle oscille entre 40 et 50 gep/pkt pour l'avion. (ENERDATA, 2004).

¹³ Les autres modes de transports présentent eux aussi des conséquences environnementales, les étudier n'est pas l'objet de ce travail.

¹⁴ Gep/pkt unité de mesure : gramme d'équivalent pétrole par passager kilomètre transporté.

Les possibilités de transfert modal sont réelles. Selon Giblin : « *En 2003, le trafic aérien sur les lignes intérieures concurrencées par un TGV avec un temps de parcours de moins de quatre heures était d'environ 8 millions de passagers soit 35% du trafic aérien intérieur ; sur les liaisons intra-communautaires, il était de 3,9 millions de passagers, soit 10,4% du trafic aérien intra-communautaire.* » (GIBLIN, 2005 : 38).

Ce même auteur identifie également les deux marges de progression possibles pour le TGV :

- La complémentarité modale : les passagers désireux de se rendre à l'aéroport utilisent le TGV.
- La substitution : au lieu d'utiliser l'avion pour son déplacement, le passager choisit le TGV.

Giblin poursuit en disant que : « *Les reports modaux de l'aérien vers le ferroviaire pour ces deux domaines ont été estimés à environ 18 millions de passagers à l'horizon 2020, ce qui capterait 9% du trafic aérien total estimé à cette échéance et éviterait l'émission de 2,0 millions de tonnes de CO₂ par le transport aérien.* » (GIBLIN, 2005 : 39)

Il faut toutefois rester prudent et rappeler que le transfert modal n'est possible que sur des temps de trajet raisonnables (jusqu'à 4h en train selon Giblin). La possibilité de transfert modal concerne donc principalement une partie des vols court-courriers. Par ailleurs, le TGV doit relier des zones à forte densité de population pour être rentable. La dispersion de l'habitat observée ces dernières décennies ne favorise pas ce mode de transport. Trouver des alternatives au transport aérien ne suffit pas ; il faut également favoriser la mobilité douce et mener une politique de transport et d'aménagement du territoire globale et cohérente.

Cela dit, au vu des chiffres qui ont été cités plus haut, on peut conclure que le transfert modal s'impose comme une solution intéressante pour réduire les émissions de GES des transports.

2.1.5. Projets de législation européens

2.1.5.1. Le ciel unique européen

Outre les conséquences environnementales citées plus haut, le développement du secteur aérien engendre des problèmes organisationnels (COMM, 2000). En effet, les retards sont en augmentation et le système de gestion du trafic aérien (ATM) est fragmenté selon les États. Pour faire face à ces problèmes, l'Europe propose le ciel unique européen. Cette proposition a pour objectif d'améliorer l'efficacité de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien européen. Avec en 2004 ce que l'on appelle le ciel unique européen et, en 2009, le ciel unique européen 2, le Parlement européen a approuvé un ensemble de règlements visant à harmoniser la gestion du trafic aérien.

Les buts de ces règlements sont multiples : améliorer la sécurité et la capacité du ciel européen, réduire les coûts de gestion et les impacts sur l'environnement.

Quand on examine ce projet d'un point de vue environnemental, on est amené à se poser deux questions.

Premièrement, partant du principe qu'une gestion européenne des déplacements devrait raccourcir

les distances parcourues par les avions et limiter les files d'attente au décollage et à l'atterrissage, on peut se demander quel sera le véritable impact des mesures prises pour l'environnement. La Commission européenne prévoit une réduction d'émissions de CO₂ de 10%. En outre, le ciel unique européen vise à augmenter la capacité aéroportuaire. La question qui se pose ici est de savoir dans quelle mesure une augmentation de la capacité n'est pas contradictoire avec une volonté de réduire les émissions du secteur. La Commission répond timidement à cette dernière question en assurant que le déploiement du ciel unique européen « permettra de prendre en charge, de façon sûre, durable et rentable, le double du trafic actuel d'ici à 2020 ».

2.1.5.2. Le programme « Clean Sky »

Clean Sky est une initiative technologique conjointe, un partenariat public-privé ayant pour but de développer les technologies nécessaires à un système aérien dit « propre », innovant et concurrentiel.

L'initiative Clean Sky se fixe l'objectif ambitieux de réduire, d'ici 2020 les émissions de NO_x de 80%, les émissions de CO₂ et la pollution sonore de 50%. À cette fin, l'Europe dispose d'un budget de 1,6 milliards d'euros.

Les principaux objectifs de l'initiative sont les suivants :

- Accélérer le développement de technologies adaptées à une génération de transports aériens plus « propres »;
- Garantir une coordination efficace de la recherche aéronautique à l'échelle de l'Europe;
- Permettre la mise en place d'un système de transport aérien innovant et compétitif;
- Améliorer la production de connaissances de même que l'exploitation des résultats de la recherche.¹⁵

2.1.6. Conclusion

Au cours de ce premier chapitre, nous avons vu que le transport aérien était le mode de transport le plus polluant en terme d'émissions de CO₂/passagers-kilomètre. Afin de réduire son impact environnemental et sa participation au réchauffement climatique, trois pistes principales sont exploitables par le secteur :

- La modernisation technologique des appareils.
- Le développement de système d'organisation et de gestion des vols.
- Intégration au système d'échange de quotas d'émission et taxes sur le carburant, solutions fondées sur le marché.

Les solutions technologiques semblent insuffisantes et ne permettront pas d'atteindre les réductions souhaitées à court et moyen termes, ce surtout dans un contexte de croissance du secteur. Le

¹⁵ Site de l'Union Européenne consulté en février 2010 : http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/i23040_fr.htm

Le système d'échange de quotas d'émission se heurte à des difficultés pratiques de mise en œuvre. Actuellement, les principales solutions approuvées par l'ensemble des acteurs concernent l'organisation et la gestion des vols. Le secteur aérien reste assez fortement opposé à l'entrée dans un système d'échange, surtout si celui-ci se limite à l'Europe, ou à une taxation des carburants qui, selon eux, mettrait en péril leur activité.

Pour la suite de ce travail et pour comprendre la communication du secteur sur le sujet, il sera important de garder ces éléments à l'esprit.

2.2. Entreprises et communication environnementale

En raison de sa spécificité, la communication environnementale est difficile à définir.

À la fin des années 90, divers auteurs ont tenté de synthétiser ce sujet d'étude. Selon Paul De Backer, la communication environnementale doit faire partie de la stratégie globale de l'entreprise et être intégrée aux stratégies techniques, financières et juridiques de celle-ci. L'amont et l'aval des productions de cette dernière ont un impact sur l'image que l'entreprise cherche à améliorer auprès de l'opinion publique (DE BACKER, 1992).

Pour Libaert, l'opinion publique et les réglementations vont pousser les entreprises à faire de l'environnement un axe majeur de leur stratégie. L'entreprise, par sa communication environnementale, tente de se donner une légitimité sociale et environnementale (LIBAERT, 1992).

Michel Ogrizek déclare que « *le discours environnemental est le seul susceptible d'allier éthique et technique* ». Cet auteur insiste sur le fait qu'en plus de servir l'image de l'entreprise, la communication environnementale vise des changements de comportement au sein de la société en faveur de l'environnement. Pour permettre ces changements, un climat de confiance doit être établi entre les entreprises et l'opinion publique. Ogrizek énonce quelques grands principes de la communication environnementale : la transparence, la nécessité de communiquer à l'interne avant de communiquer à l'externe, la nécessité pour la communication environnementale de s'inscrire dans le long terme (OGRIZEK, 1993).

Jacques Vigneron présente 10 commandements de la communication environnementale. Selon ces derniers, il faut tenir compte de la complexité de l'environnement et de la multiplicité des acteurs. Il s'agit d'une communication de proximité qui doit impliquer l'individu et induire un changement de comportement durable sur le long terme. En outre, les éco-outils et le volontariat doivent jouer un rôle quand la législation n'est pas efficace, souligner le rôle de l'éducation et insister sur le fait que, face à la complexité des systèmes environnementaux, les référentiels classiques sont inopérants. Dans ce même ouvrage, il explique que la communication environnementale ne s'évalue pas à l'impact médiatique, mais bien au changement de comportement. Cette communication doit s'appuyer sur des actions concrètes. (VIGNERON, 1996).

Dans son ouvrage « L'entreprise responsable », Alain Chauveau retrace l'origine d'une « révolution managériale » qui place le développement durable au cœur de la stratégie de l'entreprise. En 2005, Maud Tixier présente deux « types d'entreprises », les proactives qui sont à l'avant-garde des pratiques environnementales, et les défensives qui ne changent leur façon de faire que lorsqu'elles y sont contraintes. Ces stratégies antagonistes engendreront bien évidemment des stratégies de communication tout à fait différentes, les premières communiquant sur les résultats, et les secondes abordant une communication plus déclarative. L'auteur démontre aussi les raisons de la non-communication. En effet, communiquer sur l'environnement, c'est s'exposer à la critique (TIXIER, 2005).

D'autres auteurs défendent l'idée que les entreprises utilisent la communication environnementale pour se donner une bonne image.

Evelyne Lubbers, n'hésite pas à parler de mascarade verte pour décrire des entreprises qui communiquent sur le développement durable sans véritablement transformer leur stratégie de gestion. Elle illustre son analyse de nombreux exemples d'entreprises peu scrupuleuses (LUBBERS, 2003).

Dans son ouvrage paru en 2010, Jean-François Notebaert dénonce le double discours des entreprises les plus polluantes qui ont l'audace de communiquer sur l'environnement : « *Pour savoir quelles sont les multinationales les plus prédatrices pour notre planète, il suffit, pour ainsi dire, de relever le nom de celles qui investissent le plus dans la communication verte !* » (NOTEBAERT, 2010).

Si l'on veut comprendre ces fondamentaux de la communication environnementale, il est nécessaire de les replacer dans leur contexte sociétal.

2.2.1. Contexte historique et sociétal

Selon Chauveau, après la Seconde Guerre Mondiale et pendant les Trente Glorieuses, le message adressé aux entreprises était clair : produire plus et moins cher.

Dans les années 70, les différents chocs pétroliers et, à partir des années 80, la prise de conscience environnementale progressive obligèrent les entreprises à répondre à une nouvelle demande. Désormais, elles doivent produire plus et moins cher tout en préservant l'environnement et en garantissant de bonnes conditions de travail à leurs employés (CHAUVEAU, 2003).

Michel Capron analyse, quant à lui, l'évolution plus récente due à la mondialisation et nous présente le paradoxe suivant : « *L'effacement des États et des organismes supranationaux conduit à conférer aux entreprises un rôle accru dans la conduite des affaires du monde alors même qu'elles subissent une crise de légitimité et de confiance et qu'elles doivent faire des efforts très importants pour regagner cette confiance auprès de la société* » (CAPRON, 2004 : 8).

En 1987, le rapport Brundtland « *Our common futur* », définit le « développement durable » comme suit : « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». Cette définition est très importante pour la communication des entreprises. Nous reviendrons sur ce point ultérieurement¹⁶. Le concept précité a été adopté lors du sommet de la Terre à Rio de 1992.

Au milieu des années 1990, de nouveaux acteurs vont s'opposer aux entreprises et vont tenter de s'attacher les faveurs de l'opinion publique : les ONG. La pression publique va donc s'intensifier sur

¹⁶ LAINE M. (2005), Meanings of the term 'sustainable development' in Finnish corporate disclosures, *Accounting Forum*, Volume 29, Issue 4, December 2005, Pages 395-413

les entreprises qui vont devoir s'adapter et orienter leurs stratégies en intégrant la dimension environnementale.

En 2001, la Commission européenne lance le Livre Vert dans lequel les entreprises sont invitées à intégrer volontairement les préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales afin de découpler les impacts environnementaux et la production de biens. Les concepts d'éco-efficience, de dématérialisation de l'économie, des instruments économiques, des incitants, des écolabels se développent afin d'améliorer le management environnemental des entreprises.

En 2002, le sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg relance l'engagement international en faveur du développement durable. Lors de ce sommet, on reconnaît le rôle important que les entreprises doivent jouer face à la lenteur des gouvernements pour prendre des décisions en la matière. La même année, Kofi Annan défendait le point de vue qui suit :

« Nous réalisons que c'est seulement en mobilisant le secteur privé que nous ferons des progrès significatifs. Le sommet de Johannesburg est une occasion historique pour fédérer les règles des entreprises et du développement durable. Les problèmes environnementaux et sociaux ne peuvent être résolus qu'en mobilisant les entreprises privées, car les gouvernements ne peuvent agir seuls »¹⁷

Au cours des dernières années, on a assisté à une critique radicale du développement durable. Cette critique n'émane nullement, comme on aurait pu s'y attendre, « d'anti-environmentalistes », mais de personnes doutant de la véritable signification du développement durable. Cette critique est parfaitement illustrée par Serge Latouche qui a, en 2002, dans la revue *Silence*, définit le développement durable comme un oxymore, une juxtaposition de deux termes contradictoires. Selon lui, le développement durable ne remet pas en cause le système de développement, mais adjoint une composante et une rhétorique écologique à celui-ci de manière à s'assurer de sa pérennité (LATOUCHE, 2002).

D'autres auteurs, moins radicaux soulèvent également la question. Selon eux, « *la notion de développement durable lève des ambiguïtés et des contradictions héritées des mots mêmes de responsabilité et de valeur, parasitées par le cynisme et l'incompréhension.* »¹⁸

C'est dans ce contexte qu'émerge, d'abord, aux États-Unis, ensuite, en Europe, la responsabilité sociale des entreprises (RSE). Dans le point qui suit, nous présenterons ce qu'est la RSE. Nous tenterons, ensuite, de comprendre pourquoi ce concept s'est imposé comme le principal discours tenu par les entreprises.

¹⁷ Cit. ANNAN K., (2002), Discours d'ouverture du sommet de Johannesburg

¹⁸ Cit. ETCHEGOYEN A., le sens du développement durable, *Echos*, 18 mai 2003

2.2.2. Responsabilité sociale des entreprises

Comme expliqué par Capron (cf. point précédent), la croissance du pouvoir économique des entreprises résultant de la mondialisation oblige ces dernières à rendre des comptes à la société civile. Pour gagner la confiance de celle-ci, lesdites entreprises utilisent le crédo de la RSE.

La responsabilité sociale des entreprises est une notion importée des États-Unis et, plus particulièrement, du terme « Corporate Social Responsibility ». Ce terme est né dans les années 30, années durant lesquelles on cherche à définir le rôle de l'entreprise dans la société. À cette époque, la responsabilité sociale des entreprises est au cœur d'un débat entre les stakeholders et les shareholders, à savoir les parties prenantes et les actionnaires. Les premiers défendent l'idée que l'entreprise est responsable des impacts environnementaux et sociaux qu'elle génère dans la mesure où ceux-ci affectent directement la vie de différents acteurs. Pour les seconds, l'entreprise ne doit rendre des comptes qu'à ses actionnaires et doit maximiser ses profits.

Dans les années 70, le Business Ethics prend une place de plus en plus importante insistant sur les responsabilités sociales et environnementales des entreprises.

Si les concepts défendus par le Business Ethics et la RSE peuvent sembler similaires, il faut se méfier de leur apparente ressemblance. En effet, le premier appelle à des jugements basés sur le bien et le mal, sur le respect des règles alors que la RSE est basée, quant à elle, sur des initiatives volontaires et se soucie de questions d'efficacité.

Au cours des dernières décennies, les entreprises se sont vues confrontées à de nombreux changements : évolution des valeurs sociales, croissance de l'activisme des consommateurs et des actionnaires, renforcement de l'action locale et internationale des citoyens, réduction des ressources naturelles, augmentation des risques. Les entreprises doivent donc définir des stratégies de développement durable ou de responsabilité sociale impliquant l'intégration et le traitement simultané des dimensions économiques, écologiques et sociales liées aux activités de l'entreprise (GUYONNAUD, 2004).

La responsabilité sociale des entreprises est définie par la Commission européenne dans son Livre Vert paru en 2001. Il y est question de « *l'intégration volontaire par les entreprises de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec leurs parties prenantes* ». Il s'agit donc d'une démarche volontaire de l'entreprise et non de contraintes juridiques.

La Commission Interdépartementale du Développement Durable¹⁹ dresse 4 caractéristiques de la responsabilité sociale des entreprises. Selon ladite commission, la RSE est un processus d'amélioration et pas un état ; il s'agit d'un engagement volontaire de l'entreprise. La RSE implique une gestion intégrée des 3 piliers du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental. Enfin, la RSE doit être mise en place en concertation avec les parties prenantes.

¹⁹ CIDD, (2006), la responsabilité sociétale des entreprises en Belgique
<http://rse.wallonie.be/apps/spip/IMG/pdf/CadreRefRSE2006-3.pdf>

Cette dernière caractéristique constitue un aspect important de ce mémoire. En effet, selon les défenseurs de la RSE, les entreprises font partie intégrante de la société. Il est donc nécessaire pour ces dernières de favoriser un échange avec les autres acteurs de la société civile. Et cet échange ne peut avoir lieu que s'il y a une communication efficace et transparente des entreprises.

Ainsi, au fil du temps, et toujours selon les défenseurs de la RSE, les entreprises seront poussées à une responsabilisation. Elles devront adopter un management environnemental et communiquer de façon claire et rigoureuse sur leurs impacts environnementaux. Pour ce faire, une multitude d'outils ont été mis en place. Nous tenterons d'en présenter quelques-uns dans la suite de ce travail.

2.2.3. Responsabilité sociale et développement durable

Il est important de définir et de distinguer la notion de responsabilité sociale et de développement durable.

Dans leur communication, certaines entreprises affirment s'engager en faveur de l'un ou l'autre de ces concepts. Ceux-ci ne sont pourtant pas synonymes. En effet, la responsabilité sociale intègre des préoccupations sociales et environnementales dans les activités commerciales de l'entreprise alors que le développement durable vise à concilier l'environnement, le social et l'économie (CHAUVEAU, 2003). La responsabilité sociale insiste sur le volet social, l'environnement passant au second plan. Le développement durable place, quand à lui l'économie, l'environnement et le social sur un pied d'égalité même si, dans la réalité, une hiérarchie est observée. Attirons ici l'attention sur le fait que l'environnement vient souvent avant le volet social et après le volet économique. Les entreprises à fort impact environnemental auront donc tendance à communiquer sur le développement durable tandis que les entreprises à plus faible impact environnemental communiqueront sur leur responsabilité sociale.

Cela dit, ces deux concepts sont très proches. Peu importe donc celui qui sera donné par les entreprises présentées dans la suite de ce travail. Nous tenterons, en tout cas, d'évaluer le lien entre la communication des entreprises et leurs actions concrètes qu'elles se réclament partisans du développement durable ou de la responsabilité sociale.

Par ailleurs, certains préfèrent parler de responsabilité sociétale des entreprises afin d'inclure sur un même pied d'égalité les aspects économiques, environnementaux et sociaux.

Thierry Libaert n'hésite pas à aller plus loin et propose un quatrième pilier au développement durable, celui de la communication basée sur le principe de transparence. En effet, le développement durable est souvent caractérisé par trois grands principes : le principe de pollueur-payeur, celui de responsabilité et le principe de précaution. En 2003, Libaert définit le principe de transparence :

« Parallèlement à ces trois principes, le principe de transparence, de nature communicationnelle, impose le respect de règles quantitatives et qualitatives relatives aux informations diffusées. Il bannit le secret dès lors qu'un risque existe, il interdit les processus manipulateurs fondés sur les informations parcellaires ou tronquées. Il traduit la nécessité

d'un ancrage déontologique dans les processus de communication et de concertation. Il reconnaît la communication à égalité avec les domaines économiques, sociaux et environnementaux dans la constitution d'une démarche de développement durable.» (Libaert, 2003).

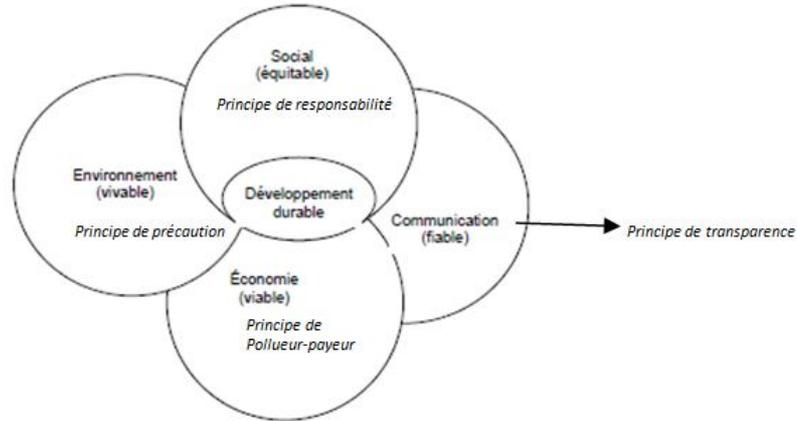


Figure 7 : Les quatre sphères du développement durable (LIBAERT, 2003)

2.2.4. Communication environnementale et réglementations environnementales

Lorsqu'une entreprise décide de communiquer sur le développement durable, elle transmet un message à la société civile, celle-ci est donc en droit de vérifier l'exactitude de cette communication. Par conséquent, l'entreprise qui s'engage dans une démarche de communication environnementale doit au moins respecter les réglementations environnementales en vigueur. En effet, les effets positifs de ce type de communication sur l'image de l'entreprise seraient immédiatement anéantis par la mise en lumière d'un non-respect d'une norme d'émission ou d'un rejet illégal de polluant. Il est donc, a priori, nécessaire pour l'entreprise de faire précéder toute initiative de communication environnementale par une vérification, un audit de ses performances environnementales afin de s'assurer qu'elle respecte bien les réglementations en vigueur.

2.2.5. Outils de la RSE pour la communication des entreprises

L'entreprise qui communique sur son impact environnemental se doit, théoriquement, d'être transparente. Cette transparence permet d'instaurer une relation de confiance entre les parties prenantes et l'entreprise, elle passe par la communication de divers outils et instruments que l'entreprise met en place pour intégrer l'environnement dans sa gestion. Afin d'éviter une critique facile et récurrente des parties prenantes ou des ONG à l'égard des entreprises qui vise à dénoncer l'écart entre la communication de l'entreprise et ce qu'elle réalise vraiment, les entreprises ont tout

intérêt à faire vérifier ces outils par des organismes indépendants. Dans ce point, nous présenterons quelques-uns de ces outils.

2.2.5.1. L'investissement responsable

Selon les défenseurs de la RSE, une entreprise adoptant une démarche responsable du point de vue social et environnemental et qui communique bien sur le sujet attirera les investisseurs responsables et pourra obtenir des moyens financiers conséquents.

Les premiers fonds d'investissement de ce type étaient des fonds d'investissement éthique basés sur des critères négatifs. Certains secteurs en étaient exclus pour des raisons morales : vente d'armes, de tabac, d'alcool, expériences sur les animaux, etc. Petit à petit, des critères positifs vont intégrer les fonds précités et ceux-ci vont devenir ce que l'on appelle des fonds de développement durable. Alain Chauveau caractérise ce type de fonds de la manière suivante : « *Les fonds de développement durable se veulent performants et professionnels et sont basés sur les avis et les notations d'agences spécialisées²⁰ dans le sociétal.* » (CHAUVEAU, 2003 : 23). Les entreprises ont donc tout intérêt à bien figurer dans les classements de ces agences si elles veulent continuer à disposer de portefeuilles éthiques.

L'investissement prend également d'autres formes comme le placement avec partage solidaire. Il s'agit d'investir une partie des bénéfices de son placement dans des associations agissant pour le développement durable. L'investissement éthique et solidaire consiste à investir dans des entreprises de l'économie sociale non cotées en bourse (CIDD, 2006).

Depuis peu, on parle également d'activisme actionnarial. Lors des assemblées générales des entreprises, les actionnaires ont un droit de vote. L'activisme actionnarial consiste à utiliser ce droit de vote afin de favoriser la prise en compte du développement durable dans le management de l'entreprise.

L'entreprise voulant communiquer sur le développement durable pourra donc mettre en œuvre les moyens lui permettant de bien figurer dans les notations d'agences et d'instruments spécialisés dans le développement durable. En plus de l'effet positif sur son image, l'entreprise pourra attirer des investisseurs.

Cette régulation du capitalisme financier par la RSE ne fait pas l'unanimité. Dans un article paru en 2009, Antoine Rémond s'oppose à cette idée. Selon lui, l'investissement responsable n'a pas un caractère suffisamment contraignant pour permettre un nouveau compromis social (REMOND, 2009).

2.2.5.2. Le code de conduite de l'entreprise

L'entreprise désireuse de s'engager dans le développement durable commencera par fixer une ligne de conduite à suivre. Cette ligne de conduite devra être établie en concertation avec les parties prenantes. Une ligne de conduite claire fixant les forces et les limites de l'engagement durable de l'entreprise permettra une communication claire des actions menées par l'entreprise dans ce

²⁰ Agence ARESE, site Internet consulté en mars 2010 : <http://www.arese-sa.com/>

domaine. Le code de conduite est élaboré par l'entreprise elle-même qui s'engage à le respecter. Les parties prenantes pourront attirer son attention sur d'éventuels écarts. En outre, le code présente les valeurs et les pratiques de l'entreprise.

Certains secteurs ont des codes de conduite européens. C'est notamment le cas du secteur du textile et de la distribution. En revanche, le secteur de l'aviation n'en possède pas. Les entreprises de ce secteur décident de s'engager ou non à respecter un code de conduite durable.

2.2.5.3. Les normes et standards de management

Les normes et les standards sont des référentiels de gestion et d'organisation destinés aux entreprises. Ce sont des initiatives pour la plupart privées ayant pour but de réguler les entreprises afin qu'elles répondent à certains critères sociaux et environnementaux. Les entreprises adoptent ces normes et standards sur base volontaire.

L'organisation internationale de normalisation, organisme non gouvernemental, a créé en 1995 les normes ISO 14000. Il s'agit de règlements internationaux sur la gestion de l'environnement édictés après consensus entre les acteurs concernés : gouvernement, industrie, instituts de recherche et groupe de consommateurs. La norme internationale ISO 14000 certifie le management environnemental d'une entreprise. L'entreprise adoptant ce type de norme s'engage à respecter certains critères environnementaux et à améliorer de façon permanente la prise en compte de l'environnement dans son management. L'entreprise doit réaliser des audits environnementaux afin de permettre cette amélioration. La direction s'engage à mettre en place une politique environnementale, à fixer des objectifs de performance environnementale et à évaluer la réalisation de ces objectifs. La norme ISO 14063 dérivée des normes précitées certifie la communication environnementale de l'entreprise.

Même si les différentes normes sont adoptées par un nombre limité d'entreprises, elles sont le gage d'un réel engagement en matière de respect de l'environnement. Une entreprise qui adopte ce genre de normes en fera un axe fort de sa communication environnementale.

Le système EMAS est un système européen de gestion environnementale très proche des normes ISO 14000. Outre le fait qu'il garantisse la prise en compte de l'environnement dans la gestion de l'entreprise ainsi que l'amélioration permanente des performances environnementales, il comprend un mécanisme d'information et de promotion des initiatives adoptées par la publication d'un rapport public.

Des normes similaires existent en termes de responsabilité sociale des entreprises. Les normes Sa 8000, par exemple, assurent la prise en compte des droits de l'homme dans la gestion d'une entreprise.

D'autres systèmes adoptent une démarche plus intégrée avec une seule norme certifiant la prise en compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Citons, à titre d'exemple le « EFQM Model for Business Excellence »

Toutes ces normes sont certifiées par des organismes neutres et compétents.

2.2.5.4. L'audit externe

Le système EMAS impose d'effectuer régulièrement un audit environnemental. Cela dit, une entreprise peut tout à fait réaliser un audit environnemental en dehors de ce système. L'audit externe environnemental consiste en une évaluation des performances environnementales de l'entreprise par un organisme compétent et indépendant. L'audit dresse une évaluation de la situation. Il s'agit de la première démarche concrète que doit réaliser l'entreprise. Un audit permet de cibler les points forts et faibles de l'entreprise et lui permet de cibler les processus à améliorer prioritairement.

2.2.5.5. Les bilans et rapports sociétaux des entreprises

Les bilans et rapports sociétaux des entreprises constituent l'outil principal de leur communication. Il est ici question de la publication d'un rapport reprenant les activités, les performances et les objectifs de l'entreprise.

Depuis plusieurs années, les entreprises publient des rapports financiers destinés aux actionnaires. En plus de leurs rapports financiers, elles publient, depuis les années 80 des rapports sociaux et environnementaux. La dernière tendance, influencée par le développement durable, consiste en la production d'un rapport unique reprenant les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Le « rapportage » (reporting) est une démarche volontaire dans le contenu et dans la forme. Il existe des organisations qui aident les entreprises dans la réalisation de ces rapports en tentant de fixer des normes communes, la plus connue au niveau international étant la Global Reporting Initiative.

Grâce à la fixation de normes communes, les performances et, en particulier, l'évolution de la gestion environnementale des entreprises peuvent être comparées.

Si, à terme, pour leurs rapports, les entreprises utilisent les mêmes principes et les mêmes méthodes adoptées par consensus, la communication environnementale entre les entreprises et les parties prenantes sera claire et souffrira de beaucoup moins de contestation.

Une entreprise réalisant de tels rapports veillera à fournir une information fiable, pertinente, claire, comparable et sera soumise à une vérification objective.

Un rapport idéal devra :

- Faire un état des lieux de l'entreprise : le responsable de l'entreprise présente son entreprise, sa politique traditionnelle, et les motivations qui l'ont poussé à produire un rapport.
- Présenter la méthodologie et les indicateurs utilisés pour évaluer la performance environnementale et sociale de l'entreprise. L'entreprise présentera également sa stratégie, les moyens qu'elle compte mettre en œuvre pour améliorer sa performance environnementale.
- Présenter ses performances : l'entreprise énonce, chiffres à l'appui, les résultats liés à sa performance environnementale, les progrès réalisés et ses objectifs d'amélioration.

- Présenter la validation du rapport : l'entreprise présente l'organisme qui a vérifié et validé le rapport. Cette étape est essentielle pour la crédibilité du rapport.

Le rapport ne doit pas être un simple outil de valorisation de l'image de l'entreprise, il doit être un véritable « *outil de dialogue avec les parties prenantes* » (CHAVEAU, 2003). L'entreprise veillera donc à ce que ses rapports soient accessibles en les publiant dans leur intégrité ou, comme cela se fait de plus en plus souvent, en publiant une synthèse et en mettant en ligne le rapport complet sur un site Internet.

Le rapport est un outil très important dans la prise en compte du développement durable en termes de management des entreprises. Il s'agit d'un outil qu'il faudra développer et utiliser à l'avenir. Les entreprises en sont conscientes si on en croit l'étude menée en 2002 par Environics International. C'est ainsi que 9 chefs d'entreprise sur dix conviennent assurément (47%) ou partiellement (43%) que les bénéfices des rapports sur les performances sociales et environnementales des entreprises l'emportent sur les coûts (ENVIRONICS INTERNATIONAL, 2002).

D'autres auteurs tel que Nicolas Berland se montrent plus critiques à l'égard de la production de ce genre de rapports et posent différentes questions, à savoir : Qui lit réellement ce genre de rapports ? Quelle confiance accorder aux informations produites ? On est ici en droit de se poser la question de la légitimité des agences de notation fixant les normes (BERLAND, 2007).

2.2.5.6. Les labels

Le label peut être défini comme suit : « *les labels sont des signes de reconnaissance de la conformité d'un produit ou d'une entreprise à un cahier des charges proposé par des organisations internationales, des pouvoirs publics, des associations, des ONG ou par des organisations syndicales.*»²¹

Les labels sont, en quelque sorte, l'équivalent, pour les produits, des normes et standards de management des entreprises.

Un écolabel certifie la prise en compte de l'environnement dans la production, la distribution et la fin de vie du produit.

L'intérêt pour le producteur est évident. En effet, si son produit arbore un label, il sera plus enclin à être choisi par le consommateur désireux de préserver l'environnement. C'est la raison pour laquelle de nombreux produits se sont vus étiquetés par des labels autoproclamés écologiques.

Face à cette tendance, de nombreux mouvements, qu'ils soient non gouvernementaux ou européens, tentent de produire un écolabel applicable à toute sorte de produits. C'est notamment le cas de la Communauté européenne qui travaille à l'édification d'un Label Ecologique Communautaire.

²¹ Définition issue du site Internet de la Région Wallonne

2.2.5.7. Les indicateurs

Un indicateur est un signe ou un signal utilisé pour représenter des événements ou des systèmes complexes. Défini au moyen de règles et de conventions, il fournit une interprétation empirique de la réalité.

Généralement, les indicateurs sont utilisés pour suivre l'évolution d'un système dans le temps ou pour comparer plusieurs systèmes. Les indicateurs tendent également à faire passer des messages, implicitement ou explicitement (ZACCAI, 2004). Ils permettent d'évaluer la performance de l'entreprise, qu'elle soit financière, sociale ou environnementale.

Les principales critiques émises à l'égard des indicateurs ont trait à leur nombre souvent trop important et à leur ambiguïté. En effet, on peut s'interroger sur la façon dont ils sont conçus et sur la réalité des informations qu'ils donnent (BERLAND, 2007).

Lors de la lecture d'un rapport de performance d'une entreprise, il faudra donc être vigilant quant aux indicateurs utilisés et à la façon dont ils sont construits.

2.2.6. Critique de la RSE

2.2.6.1. Les autorités publiques

Les autorités publiques doivent, elles aussi, s'adapter à la montée en puissance des facteurs sociaux et environnementaux.

En 2000, les Nations-Unies ont lancé un programme appelé « Global Compact » qui vise à promouvoir la prise en compte des droits de l'homme, de la déclaration sur les principes fondamentaux de l'organisation internationale du travail et de la déclaration de Rio sur l'environnement en matière de gestion des entreprises. Ce programme ne comporte aucune obligation de compte rendu ni de dispositif de contrôle.

En 2001, l'Union Européenne définit la RSE dans son Livre Vert et propose de promouvoir un cadre européen pour la RSE.

En 2002, le Sommet de Johannesburg tente de définir la place de l'entreprise dans le développement durable. À cette occasion, les ONG réclament un cadre international effectif juridiquement contraignant obligeant les entreprises à rendre des comptes sur leurs pratiques de responsabilité sociale et environnementale. Le Sommet s'est terminé sur des propositions de réflexions sur la RSE.

En 2004, le Forum Multistakeholder organisé par l'UE se heurte aux mêmes difficultés et n'aboutit pas à la mise en place d'un cadre européen spécifique. Les divergences de points de vue entre les différents acteurs présents au forum ont mis en cause la place de l'engagement volontaire et de la régulation publique (CAPRON, 2004).

En France, la loi sur les nouvelles régulations économiques fixe (art.116) « *pour les sociétés française cotées sur un marché réglementé, l'obligation de rendre compte dans leur rapport annuel de leur*

gestion sociale et environnementale au travers de leur activité. » Cette loi ne fixe aucune règle de fond ni de forme quant à la réalisation du rapport.

La RSE encourage donc à utiliser de nouveaux instruments, que l'on pourrait appeler des instruments « concertatifs » ou « volontaires », incitant à prendre en compte les points de vue des différentes parties prenantes. Et de s'engager ensemble dans une prise en considération des facteurs environnementaux et sociétaux de façon volontaire dans la gestion de l'entreprise (GUYONNAUD, 2004). Cela n'était pas le cas des précédents instruments de régulation environnementaux, à savoir les réglementations directes (normes et interdiction) et les instruments économiques (taxes et subventions).

Au regard de ces différentes initiatives des autorités publiques, on peut dire que si la RSE occupe une place assez importante dans les négociations, sa mise en forme concrète tarde à se mettre en œuvre. La prise en compte des dimensions sociales et environnementales, au-delà des réglementations en vigueur, reste un acte volontaire des entreprises. Ces initiatives poussent les entreprises à instaurer un dialogue avec les parties prenantes et encouragent la prise en considération des points de vue des différents acteurs. Il s'agit là d'une tendance générale de la nouvelle gouvernance. À l'instar des ONG, on peut se demander dans quelle mesure il ne serait pas intéressant de fixer des règles internationales et contraignantes en matière de RSE. Les modalités de la mise en œuvre sont complexes et restent à fixer. L'objectif est d'arriver, par le biais d'indicateurs ou de procédures standardisées et acceptées par tous, à comparer les performances des différentes entreprises qu'elles soient économiques, sociales ou environnementales.

2.2.6.2. Pour une mise en œuvre concrète

La RSE n'est pas définie de façon réglementaire. Dès lors, on peut se demander si elle peut jouer le rôle d'outil d'action publique pour améliorer la gestion environnementale et sociale des entreprises, et si elle peut contribuer à évaluer la qualité des pratiques de responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

Comme nous l'avons vu, la RSE est définie par la Commission européenne. Cette définition est basée sur un référentiel libéral. Très ressemblante au Business Ethics, la RSE est basée sur une action volontaire des entreprises allant plus loin que les réglementations obligatoires en vigueur. Dans cette optique, aucune contrainte ni évaluation des pratiques RSE n'est imposée. Cette vision libérale de la RSE se heurte à de multiples limites. Tout d'abord, il s'agit d'une initiative privée. En outre, la prise en compte des facteurs environnementaux et sociaux ne signifie pas que l'entreprise en fait une priorité. Par ailleurs, la diversité des engagements, des pratiques et des évaluations en matière de RSE engendre une illisibilité qui limite la confiance qu'on peut avoir envers ces pratiques. De plus, les convictions éthiques sont souvent moins prises en considération que les contraintes économiques.

Dans un article paru en 2008, Jean Pierre Chanteau énonce deux principes pour une action publique efficace en matière de RSE : limiter les contraintes concurrentielles et sécuriser la qualité de l'offre en matière de RSE. Selon lui, une certaine coopération internationale et une stratégie multidomestique permettrait une liberté des capitaux et un certain protectionnisme commercial qui diminuerait les contraintes concurrentielles et favoriserait la RSE. Toujours selon Chanteau, il faut augmenter la qualité juridique du champ de la RSE et améliorer la gouvernance des engagements en matière de RSE (CHANTEAU, 2008).

La définition de la RSE par la Commission européenne laisse une liberté d'appréciation trop importante aux entreprises qui peuvent se revendiquer de la RSE sans que cela ne se constate dans la pratique. Il est donc nécessaire de revoir cette définition en insistant sur le fait qu'il faut investir dans le capital humain et environnemental et imaginer des sanctions si une entreprise se réclame de la RSE sans aller plus loin que la réglementation en vigueur. Enfin, la stabilité et la qualité des engagements en matière de RSE dépendent grandement de la négociation avec les parties prenantes et de la capacité d'évaluer les pratiques RSE.

On peut donc conclure que le flou actuel entourant la notion de RSE et ses multiples pratiques constituent un frein à la confiance que lui portent les acteurs. Il faut parvenir à faire de la RSE un avantage concurrentiel en améliorant le droit existant et en favorisant le dialogue avec les parties prenantes.

De telles mesures permettraient d'évaluer la RSE au travers de pratiques et d'engagements concrets et non au travers de la communication des entreprises sur le sujet.

2.2.6.3. Les sceptiques

Nous avons vu que, dans sa forme actuelle, la RSE n'était pas suffisamment claire pour être un instrument d'action publique efficace. Il est nécessaire de revoir sa définition et sa mise en œuvre. On peut également se poser la question de savoir si la RSE pourrait être une forme de régulation du capitalisme, permettant de prendre en compte les facteurs environnementaux et sociaux. Cela correspond, en tout cas, une partie du discours des défenseurs de la RSE défendant le raisonnement selon lequel, si les entreprises prennent en compte de façon volontaire les facteurs sociaux et environnementaux dans leur gestion et que celle-ci leur apporte un avantage concurrentiel, ces modes de gestions se répandront.

Cette spirale vertueuse est infirmée par de nombreuses études et certains auteurs condamnent le succès de la RSE. Ainsi, Pascal Van Griethuysen déclare à propos de cette dernière que « *le succès de cette conception ne nous semble pas dû à la pertinence de son contenu conceptuel et normatif en regard des enjeux de soutenabilité écologique et d'équité sociale, mais à la compatibilité de ce contenu avec la logique d'expansion du système économique capitaliste, ancré sur l'institution de propriété, la croissance économique et la marchandisation de l'environnement.* » (VAN GRIETHUYSEN, 2010 : 23). Selon lui, non seulement la RSE ne permet pas de réguler les activités des entreprises, elle est aussi parfaitement adaptée à la logique du système capitaliste, ce qui expliquerait son succès.

Les normes volontaires n'ayant pas le caractère contraignant des normes légales, elles ne garantissent pas une satisfaction des objectifs sociaux et environnementaux. Dès lors, de nombreux auteurs militent pour une régulation de la RSE.

Antoine Rémond condamne la liberté trop importante accordée aux entreprises en matière de RSE : « *La RSE laisse beaucoup de choix aux entreprises. Trop, sans doute : celui de s'engager ou non dans une démarche RSE, celui de respecter ou non ses engagements, celui de faire noter telle ou telle branche ou département, telle ou telle filiale ou activité, celui d'« informer », dans les rapports sociaux et environnementaux, sur la totalité de l'entreprise ou sur les sites de production. Sans*

compter que si l'entreprise maîtrise bien sa communication et son discours, il lui sera toujours possible de justifier ses actes. » (RÉMOND, 2009 : 172).

Pascal Van Griethuysen va plus loin affirmant que, *« dans un contexte international façonné par une concentration extrême des pouvoirs, les tentatives de renforcer la responsabilité socio-écologique des entreprises à travers un nouveau type de compromis social paraissent bien faibles. » (VAN GRIETHUYSEN, 2010 : 3).*

2.2.7. « Greenwashing »

Le greenwashing est un mot anglais qui, littéralement, signifie « laver vert ». Mais on traduit généralement le terme en français par « écoblanchiment ». Ledit terme a été utilisé pour la première fois en 1991 par David Beers²².

Dans son ouvrage de 2010, Jean-François Notebaert définit l'écoblanchiment comme suit :

« Le procédé consiste à donner à une entreprise une image écolo privilégiant un développement durable alors qu'elle fabrique et/ou vend des produits polluants. Il ne s'agit plus de se désintéresser du discours écologiste, mais de l'intégrer, de le digérer pour continuer à faire le même business la bonne conscience en plus. Changer de discours pour que rien ne change. Voilà, en réalité, ce que nous proposent les « écoblanchisseurs ». » (NOTEBAERT, 2010).

Dans son article paru en 2007, Nicolas Berland fait le lien entre les rapports de développement durable des entreprises et l'écoblanchiment :

« La publication par les entreprises d'indicateurs sur la RSE est souvent critiquée. On lui reproche de permettre aux entreprises de faire du « greenwashing » : les entreprises utiliseraient alors cette information pour « verdir » leurs actions. On reproche aux entreprises de fournir des chiffres très imprécis, sans référence à des objectifs à atteindre et passant sous silence les problèmes les plus aigus. Le soupçon est légitime. Mais, symétriquement, il y a longtemps que les entreprises s'évertuent à présenter dans leurs comptes financiers une image positive de leur situation. Cela s'appelle alors le « window dressing » ou embellissement des comptes. La « communication » financière a remplacé la « diffusion d'information » financière. Pourquoi la situation serait-elle différente avec les rapports de développement durable ? Notons pour autant que les analystes financiers sont moins sévères (ou moins naïfs) avec la comptabilité que les activistes de la RSE avec les rapports de développement durable. » (BERLAND, 2007 : 43).

La figure suivante illustre ce genre de pratique. Il s'agit d'une publicité pour l'aéroport de Beauvais-Tillé. L'entreprise utilise un code de couleur relatif à l'environnement (bleu, vert), l'image d'une

²² BEERS D., Greenwash !, Mother Jones Magazine, Mars-Avril 1991, pp. 38-41.

feuille d'arbre, ainsi qu'un slogan inspiré du mouvement alternatif : « Un autre ciel est possible ». L'aéroport se revendique plus respectueux de l'environnement et plus humain. S'il s'avère véridique que celui-ci met en place un système de gestion de déchets et de récupération des eaux, ces mesures ne permettront en rien de contrecarrer les nuisances environnementales issues du transport aérien que l'aéroport rend possible. D'autant plus que le trafic brassé par cet aéroport est en croissance et que ce dernier compte augmenter ses capacités d'accueil.



Figure 8 : Publicité de l'aéroport de Beauvais-Tillé

2.2.8. Questionnement sur le développement durable

Nous abordons ici une question essentielle de ce travail. Qu'entend-t-on par « développement durable » ? Nous avons déjà abordé la définition de celui-ci. Selon le rapport Bruntland, il s'agit du « *développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.* » Ainsi, le développement durable promet d'adjoindre les dimensions environnementales et sociales à la dimension économique.

Pour d'autres, il s'agit d'un « mot plastique ». Selon Uwe Pörksen, un mot plastique est un mot issu du langage courant qui a été repris par les scientifiques pour, in fine, être utilisé par les technocrates. Ce genre de terme est démuné de toute signification et permet à l'auteur qui l'emploie de lui donner le sens qu'il souhaite.

Pour Myrdal, le développement durable permet de faire de la « diplomatie par terminologie ». De cette façon, on masque les effets négatifs du développement en lui ajoutant le mot durable.

Latouche défend l'idée de Pörksen et présente deux définitions principales du terme de développement durable. Dans l'une, on ajoute la notion de respect de l'environnement à celle du développement sans trop se questionner sur la compatibilité de ces notions. Dans l'autre, le développement est défini de telle façon qu'il pourrait durer indéfiniment (Latouche, 2004). C'est cette seconde conception du développement durable qui émane du discours des entreprises. Suivant

la notion de développement durable interprétée comme telle, il s'agit de poursuivre le « business as usual » et de ne pas remettre en cause le système économique actuel.

En analysant les discours d'entreprises finlandaises, Matias Laine confirme ce qui suit: *« Il émane du discours des entreprises qu'aucune restructuration majeure n'est nécessaire, la façon courante de faire des affaires deviendra compatible avec le développement durable. Celui-ci est construit pour être un but qui pourra être pleinement atteint en laissant au business le soin de s'en occuper, il ne faut surtout pas que la société intervienne.²³ »* (LAINE, 2005 : 407). Laine souligne aussi le danger que représente l'accaparement du concept de développement durable par les entreprises. Selon lui, la puissance et les ressources de communication des entreprises permettent à leur « business view » du développement durable de devenir le discours hégémonique dans la société.

Cette appropriation du concept de développement durable par les entreprises est dangereuse car elle canalise les revendications de ses opposants. On peut donc avoir de sérieux doutes quant à la capacité des entreprises à venir à bout des problèmes environnementaux par les actions volontaires et la modernisation écologique qu'elles préconisent. C'est d'ailleurs ce qui ressort du rapport du PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) : *« Partout dans le monde, les processus de production sont devenus plus économes en énergie depuis quelques années. Cependant, vu l'augmentation des volumes produits, ces progrès sont nettement insuffisants pour réduire les émissions de dioxyde de carbone à l'échelle mondiale. »* (PNUD, 2002 : 28).

La notion de développement durable est délicate à utiliser étant donné le nombre de sens différents que l'on peut donner à ce concept. Intrinsèquement, le développement implique un certain nombre de valeurs : accumulation de capital, universalisme, maîtrise de la nature, création de besoins. On peut s'interroger sur la légitimité de ces valeurs et surtout sur leur compatibilité avec la notion de durabilité.

2.2.9. Conclusions

« Porter un jugement sur les pratiques des entreprises reste finalement un exercice assez subjectif » déclarait Nicolas Berland dans un article paru en 2007 (BERLAND, 2007 : 11). Il est, a priori, difficile de dégager les activités concrètes d'une entreprise en matière d'environnement d'un discours ayant pour but l'amélioration de l'image de l'entreprise.

Pour clôturer ce point, nous allons tenter de dégager les avantages et les inconvénients de la responsabilité sociale des entreprises.

En s'engageant dans une démarche d'entreprise socialement responsable, l'entreprise aura de nombreux avantages.

Premièrement, l'entreprise entre dans une démarche volontaire, c'est-à-dire qu'elle décide, de son propre chef, de s'engager. Cet aspect proactif de la démarche sera un atout aux yeux du grand

²³ Citation traduite de l'anglais

public. Ce qui ne serait pas le cas d'une entreprise qui attendrait la mise en œuvre d'une régulation contraignante.

Par ailleurs, une étude parue en mars 2004 assure que l'entreprise adoptant une démarche RSE disposera également d'avantages concurrentiels. L'étude parle d'un véritable cercle vertueux – ce cercle dit vertueux va du comportement des employés à la prise en compte des parties prenantes en passant par une amélioration de l'efficacité et de l'efficacités des moyens de production – qui s'empare de l'entreprise qui adopte ce genre de démarche (BEVANS, 2004).

Une telle démarche facilitera également la communication environnementale de l'entreprise. En effet, le dialogue avec les parties prenantes, la production de rapports environnementaux, la réalisation d'audits par des organismes certifiés internationalement en matière d'amélioration de la performance environnementale sont autant de démarches concrètes qui auront un impact positif sur l'image de l'entreprise.

Dans un monde idéal où existe une transparence sans faille, il semble évident que la RSE constitue une démarche qui ne peut être que positive puisqu'elle tente d'intégrer la prise en compte des facteurs sociaux et environnementaux dans la gestion de l'entreprise. Cela dit, dans le système capitaliste, les entreprises n'ont pas pour but premier la prise en compte de ces paramètres. La tentation est grande d'utiliser la RSE pour faire croire que l'environnement et le social sont pris en compte alors que ce n'est pas réellement le cas ou que cette prise en compte est minimale. C'est ainsi que l'avantage lié à une démarche volontaire et non contraignante devient un inconvénient d'un point de vue environnemental ! En effet, n'étant pas fixée par une réglementation, toute démarche peut très vite se réclamer de la RSE. Il serait donc intéressant de fixer des règles à respecter pour la production de rapports, la réalisation d'audits ou l'emploi d'indicateurs. Mais ce genre de propositions n'est pas la panacée. En outre, on peut s'interroger sur la question de la sévérité de ces règles. Ce faisant, l'entreprise qui communique sur l'environnement s'expose aux critiques. Certaines entreprises feront donc le choix de ne pas communiquer sur le sujet afin d'éviter les dénonciations de greenwashing.

Ces deux points de vue sont défendables et pourraient se résumer au discours des optimistes qui croient que la RSE peut réellement changer la réalité des entreprises. Alors que les pessimistes voient en la RSE une régulation non contraignante et inefficace. Michel Capron conclut que « *l'avenir dépendra à la fois de la capacité de structuration de la mobilisation (professionnelle et politique) sur ces questions et de la capacité des acteurs à instrumenter la démarche.* » (CAPRON, 2004 : 13).

À la suite de ces différentes lectures, il semble que la RSE soit une solution de facilité pour les entreprises qui choisissent de façon volontaire les objectifs à atteindre et de vérifier ou non les objectifs qu'elle s'est fixés.

Selon moi, la RSE ne permettra pas de réduire de façon conséquente les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien. Pour être efficace, il me semble nécessaire d'ajouter aux pratiques de la RSE, des mécanismes contraignants de façon à contrôler les émissions de GES du secteur.

La communication environnementale semble être une stratégie destinée à ne pas mettre en péril une activité à fort impact environnemental (cf. chapitre 2.1). Pour ne pas remettre totalement en cause leur activité, les entreprises s'approprient la dimension environnementale et mettent en avant une démarche de responsabilité sociale ou de développement durable.

Dans la suite de ce mémoire, nous analyserons la communication environnementale des acteurs du secteur aérien afin de vérifier cette hypothèse. Nous tenterons de voir si les responsables du secteur s'engagent autant qu'ils le prétendent dans la lutte contre le changement climatique. Quelles pistes privilégient-ils et quelles sont celles qu'ils omettent ? Ne s'agit-il pas de comportements opportunistes ? Quelle stratégie se cache derrière leur communication ?

3. OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Au cours des chapitres précédents, nous avons vu que le transport aérien est le mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre. Nous nous sommes également penchés sur les bases de la communication environnementale. Les entreprises communiquent sur l'environnement en mettant en avant des concepts tels que le développement durable ou la responsabilité sociale des entreprises. Pourquoi un secteur aussi polluant accorde-t-il de l'importance à sa communication environnementale ? Les aéroports et compagnies aériennes n'essaient-elles pas de donner une bonne image en communiquant de la sorte ? Que nous disent-elles et qu'omettent-elles de nous dire sur les conséquences environnementales de leur activité ? Quelle stratégie se cache derrière leurs communications ?

L'analyse de textes afférant à la matière qui nous occupe nous a permis d'émettre l'hypothèse selon laquelle les entreprises s'approprient la dimension environnementale afin de ne pas remettre totalement en cause leur activité.

Dans la suite de ce mémoire, nous tenterons de répondre à ces questions et nous analyserons la communication environnementale de différents aéroports, de quelques compagnies aériennes et d'organisations internationales, ce dans le but de vérifier l'hypothèse précitée.

Pour ce faire, nous effectuerons une analyse critique de la communication externe des entreprises via leurs sites Internet, leurs publications (rapports annuels) et leurs interventions publiques.

Les entreprises choisies sont les suivantes :

- Les aéroports : les Aéroports de Paris, l'aéroport de Bruxelles et l'aéroport de Charleroi
- Les compagnies aériennes : Air France-KLM, Brussels Airlines et Flybe
- Les associations et organisations : l'OACI (Organisation Internationale des compagnies aériennes), l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien), ET l'AEA (Association des compagnies Aériennes Européennes).

L'aéroport de Paris est l'un des plus importants d'Europe (premier domaine européen en termes de superficie et second en termes de fréquentation). Il sera donc intéressant de comparer sa communication environnementale à celle d'aéroports moins importants comme les aéroports de Bruxelles (aéroport national) et de Charleroi (aéroport régional).

Le choix de la compagnie « Air France » s'est imposé en raison de la notoriété de son rapport sur le développement durable. En effet, ce rapport est réputé pour être de très bonne qualité²⁴.

²⁴ Meilleur du secteur au DJSI (Dow Jones Sustainability Index), FTSE4Good, Global 100, et élu meilleur rapport de développement durable par le Conseil Supérieur de l'Ordre des Experts-Comptables le 27 janvier 2009.

La compagnie britannique « Flybe » a, quant à elle, été choisie en raison des différents instruments qu'elle propose. Ceux-ci seront analysés dans ce mémoire. De plus, il s'agit d'une compagnie low-cost.

Deux associations et une organisation internationales seront étudiées par le biais de leurs interventions relatives à la position du secteur quant à l'environnement dans la presse ou sur leurs sites Internet. Nous analyserons également le rapport environnemental de 2007 de l'OACI.

L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une agence spécialisée de l'ONU ayant pour but d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale, et de standardiser le transport aérien international. Elle comporte 190 États membres et régleme la navigation aérienne par le biais de normes et de recommandations.

L'association internationale du transport aérien (IATA) est une association privée regroupant 230 compagnies aériennes de 126 pays assurant 93% du trafic international régulier. L'association a pour mission de représenter, diriger et servir l'industrie dans différents domaines tels que la sûreté, la sécurité, l'environnement, les processus d'affaires et les réglementations gouvernementales.

L'association des compagnies aériennes européennes (AEA) est regroupe 36 compagnies aériennes européennes défendant leurs intérêts par le biais de cette association.

Précisons, dès maintenant, que ma première intention était de m'entretenir avec des responsables du secteur aérien. J'ai donc contacté par mail et par téléphone les différents aéroports étudiés. Je me suis également rendu aux aéroports de Zaventem et de Charleroi. En outre, j'ai contacté par courriel les compagnies aériennes présentées dans ce travail. Cependant, celles qui ont pris la peine de me répondre m'ont fait savoir qu'il ne leur était pas possible de me recevoir étant donné le trop grand nombre de sollicitations. C'est ainsi que j'ai été contraint, pour la rédaction de mon mémoire, de me contenter d'analyser leurs sites Internet, leurs déclarations publiques et leurs publications (principalement les rapports annuels).

Cela étant, dans la suite de ce travail, nous tenterons d'analyser la communication environnementale dans son entièreté des entreprises du secteur aérien. Mais, nous nous focaliserons et analyserons dans le détail la problématique environnementale sur laquelle ces dernières communiquent le plus, à savoir le changement climatique. Nous essaierons de mettre en évidence les démarches pro-environnementales, les actions plus marginales, voire anecdotiques, les éventuels oublis ou omissions (volontaires ou non²⁵) ainsi que les possibles mensonges émanant du secteur aérien sur les sujets environnementaux. L'objectif poursuivi est de mettre en lumière l'écart entre les bénéfices environnementaux de leurs démarches et les émissions globales générées par le transport aérien. Grâce à cette analyse critique nous pourrons confirmer ou infirmer notre hypothèse précitée.

L'analyse critique se déroulera en plusieurs étapes.

Tout d'abord, nous présenterons quelques caractéristiques générales des entreprises afin de nous faire une idée de leur importance. Une grosse entreprise qui, ce faisant, dispose de moyens conséquents, ne communiquera pas de la même façon qu'une entreprise de petite taille.

²⁵ Basant mon travail sur l'analyse de la communication externe des entreprises, il me sera impossible de savoir si les omissions sont volontaires ou fortuites.

Nous analyserons, ensuite, séparément la communication des aéroports, des compagnies aériennes et des organisations internationales. Pour chacun de ces acteurs, nous procéderons à une analyse sémantique de leur discours et à une analyse sémiologique des images figurant sur leurs sites Internet et dans leurs publications. Nous essaierons de mettre en évidence les non-dits, les oublis ou encore les manquements en termes de communication environnementale.

Par ailleurs, nous analyserons l'outil de communication principal de l'entreprise dite « socialement responsable » : le rapport annuel de développement durable. Nous nous pencherons sur trois de ces rapports : le rapport d'activité et de développement durable 2008 des Aéroports de Paris, le rapport de développement durable 2008 d'Air France-KLM et le rapport sur l'environnement 2007 de l'OACI. Pour chacun de ceux-ci nous reprendrons les propos des entreprises et les commenterons. Nous tenterons d'y déceler les stratégies de communication : sur quel sujet insistent-elles, sur lesquelles ne communiquent-elles pas, leurs propositions ont-elles un impact environnemental déterminant ou marginal par rapport à leur activité ?

En outre, nous procéderons à une analyse statistique des textes de ces rapports à l'aide du logiciel d'analyse de texte Tropes. Cette analyse automatisée garantit une certaine sécurité des interprétations. Le logiciel permet d'analyser le style, les référentiels et les temps des verbes utilisés. Nous étudierons, à l'aide de ce logiciel, les rapports des Aéroports de Paris et d'Air France-KLM. Le rapport environnemental de l'OACI ne sera pas analysé par le logiciel étant donné que celui-ci ne fonctionne que pour les textes en langue française.

Enfin, nous dégagerons le positionnement des acteurs du secteur aérien quant aux pistes qu'ils comptent privilégier pour réduire leur impact sur le climat. Nous comparerons ces positions à celles figurant dans la littérature et présentées dans la première partie du mémoire dans le but de comprendre quelle stratégie se cache derrière la communication environnementale des acteurs du secteur aérien.

4. LA COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE DES ENTREPRISES DU SECTEUR AÉRIEN : ANALYSE CRITIQUE.

4.1. Les aéroports

4.1.1. Présentation générale

Tableau 1: Présentation générale des aéroports étudiés

	Aéroports de Paris	Aéroport de Bruxelles	Aéroport de Charleroi
Chiffre d'affaires	2 500 M€ (en 2008) ²⁶	303,8 M€ (en 2004)	55 M€ (en 2008)
Directeur	Pierre Graff	Arnaud Feist	Edmée De Groeve
Rapport annuel DD	Rapport annuel d'activité et de développement durable	Non : Rapport annuel « BRUtrends édition »	Non : Rapport annuel
Site Internet DD	Espace « Développement durable » sur la page d'accueil du site : http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Engagements/	Espace « communauté et environnement » sur la page d'accueil du site : http://www.brusselsairport.be/fr/community/	Espace « environnement » sous la rubrique « l'aéroport » : http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html
Fréquentation (nombre de passagers)	87 000 000 (en 2008)	18 500 000 (en 2008)	3 000 000 (en 2008)

Les aéroports étudiés diffèrent les uns des autres par leur importance. Les Aéroports de Paris constituent le premier domaine aéroportuaire d'Europe en raison de leur superficie : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le deuxième

²⁶ Chiffre d'affaires de la société Aéroports de Paris

aéroport européen en nombre de passagers. L'aéroport de Bruxelles est le principal aéroport belge. L'aéroport de Charleroi (2^{ème} aéroport belge) a, quant à lui, été choisi afin de pouvoir étudier la communication d'un aéroport régional.

4.1.2. Caractéristiques des informations environnementales

4.1.2.1. Accessibilité de l'information

L'accessibilité de l'information environnementale est très importante pour une entreprise se réclamant socialement responsable ou souhaitant s'inscrire dans une démarche de développement durable.

Si on considère la page d'accueil des sites Internet des sociétés précitées, on s'aperçoit que seul l'aéroport de Bruxelles dispose d'un lien direct avec la partie « communauté et environnement ». Pour les aéroports de Paris et de Charleroi, il faut passer par des icônes intermédiaires représentant le « groupe » et « l'aéroport ». Pour les Aéroports de Paris, la rubrique « le groupe » expose la stratégie du groupe, les finances, la presse, le développement durable et les ressources humaines. On peut constater que les informations relatives au développement durable ont un espace propre et qu'elles sont séparées des informations financières et sociales.

Pour ce qui est de l'aéroport de Charleroi, la rubrique « aéroport » contient plusieurs parties : présentation de l'aéroport, son histoire, sa localisation, son accès, etc. Parmi ces dernières, seules deux rubriques concernent la communication environnementale : le rapport annuel et l'environnement.

L'accès à l'information environnementale est idéal pour ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles. En effet, il suffit de cliquer une fois au niveau de la page d'accueil. En revanche si l'on considère les sites des autres aéroports, pour avoir accès à l'information environnementale, il faut d'abord passer par une rubrique intermédiaire ayant trait au groupe en général. Les informations relatives à l'environnement, pour ce qui concerne l'aéroport de Charleroi, et au développement durable, pour ce qui concerne l'aéroport de Paris, figurent sur le même pied que les informations qui concernent le groupe (stratégie, finance, statistique, emplois).

4.1.2.2 type d'information disponible

Les aéroports de Bruxelles et de Paris utilisent des dénominations différentes pour leurs communications environnementales. Toutefois, en termes de contenu, leurs communications sont assez semblables.

L'aéroport de Charleroi, quant à lui, ne met à disposition des internautes que de maigres informations quant à la gestion environnementale de l'aéroport. Ainsi, si l'on consulte la rubrique environnement, on peut juste lire que la SOWAER (société wallonne des aéroports)²⁷ a mis en place un vaste programme d'insonorisation et qu'un numéro de téléphone est disponible pour les riverains. Une autre rubrique relative au « rapport annuel » nous assure que la gestion des mesures

²⁷ La SOWAER est une société ayant pour mission d'assurer la gestion des aéroports wallons (infrastructures, finance, environnement).

environnementales est menée par la SOWAER. Aucun lien ne nous renvoie vers le site Internet de cette société. La communication environnementale de l'aéroport de Charleroi via son site Internet est donc réduite à son strict minimum. Cela nous amène à nous poser deux questions : cet état de fait est-il volontaire ? Serait-il possible que l'entreprise ait fait le choix de peu communiquer sur le sujet car elle ne désire pas s'exposer à des critiques relatives à sa gestion environnementale ou ne communique-t-elle pas sur la question tout simplement parce qu'elle ne fait pas de la gestion environnementale une priorité ?

Les sites de l'aéroport de Bruxelles et de Paris donnent des informations sensiblement comparables même si elles sont présentées de manière différente. L'aéroport de Bruxelles a décidé de séparer les compartiments relatifs à l'environnement. Pour ce faire, il a prévu différentes rubriques : environnement, bruit, sol, eau, émissions, énergie, déchets, produits et matériaux, nature et mobilité.

Les Aéroports de Paris présentent, quant à eux les grands axes de leur politique : développement durable, responsabilité environnementale, stratégie de partenariat, parties prenantes. Si les déclinaisons sont différentes, en termes de contenu, les informations environnementales des deux aéroports se recoupent. Ainsi, par exemple, la certification ISO 14001 (Norme référentielle de base pour le management environnemental) est effective pour les deux aéroports, mais elle est présentée sous des icônes différentes.

Si l'on considère les aéroports de Paris et de Bruxelles, l'accès aux publications de l'aéroport de Paris est beaucoup plus simple. Ces dernières sont également légèrement plus complètes. Elles nous renvoient à un autre site « <http://www.entrevoisins.org/Pages/default.aspx> » qui traite exclusivement de l'actualité développement durable de l'entreprise.

Il est intéressant de se rendre compte que le choix du nom de domaine du site Internet n'est pas anodin. L'emploi du terme « entre voisin » vise à intégrer l'aéroport comme un voisin des habitants résidant à proximité de l'aéroport.

En conclusion, on peut dire que la communication environnementale est plus complète pour les aéroports de Paris. Mais, étant donné l'importance de l'entreprise, on peut imaginer que celle-ci dispose de plus de moyens pour ce faire.

4.1.2.3 Analyse sémiologique des images

Les images présentées sur le site peuvent être révélatrices de la stratégie de communication des entreprises. En ce qui concerne les trois aéroports étudiés, les différences sont frappantes : le site Internet des aéroports de Paris utilise des tons bleus et trois images : la première représente l'aéroport, la seconde une prairie avec un arbre sur fond bleu, la dernière une poignée de mains en signe d'engagement. Le message que l'aéroport veut faire passer est assez clair : l'aéroport s'engage à respecter l'environnement.



Figure 9 Page d'accueil « développement durable du site des Aéroport de Paris
<http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Engagements/>

Pour ce qui concerne l'aéroport de Charleroi, on a déjà souligné le peu d'informations environnementales présentes sur le site. En effet, une seule image figure sur la page d'accueil dudit site. Cette image représente la trainée de condensation à l'arrière d'un avion. Le choix de cette image peut étonner, dans la mesure où les effets de ces trainées sont encore mal connus et qu'ils pourraient alourdir de façon considérable l'impact négatif du secteur aérien sur l'effet de serre. On peut donc se demander si la SOWAER a bien compris l'importance stratégique de la communication environnementale.



Figure 10 : Site Internet de l'aéroport de Charleroi, section « environnement »
<http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html>

L'aéroport de Bruxelles utilise, pour ce qui le concerne, l'image d'une coccinelle ayant une morphologie d'avion. Ce rapprochement entre la nature et le secteur aérien est assez osé. Au regard des effets du secteur aérien sur l'environnement présentés dans la première partie de ce mémoire, on peut s'interroger sur la légitimité de l'emploi de ce genre d'image. Le choix du coléoptère n'est probablement pas anodin étant donné le capital sympathie de l'animal qu'on appelle aussi « bête à bon Dieu » et le fait qu'il est réputé pour être le meilleur insecticide naturel.

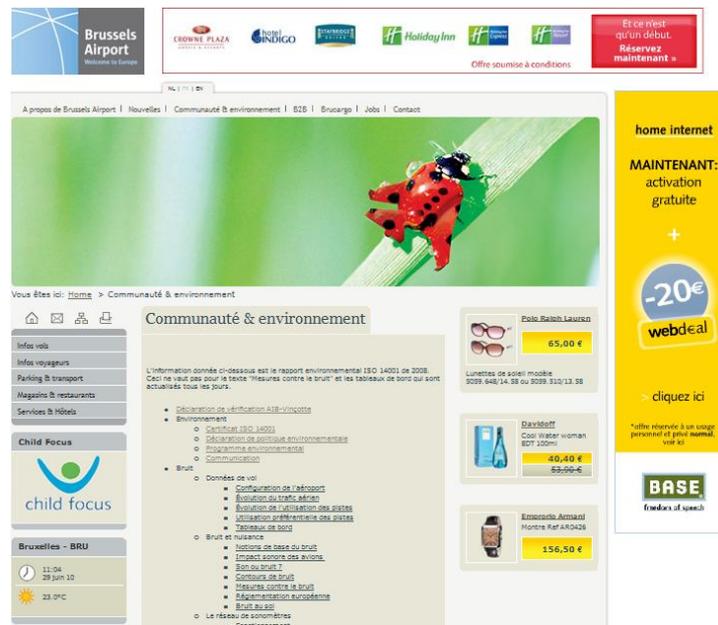


Figure 11 : Site Interne de l'aéroport de Bruxelles, section « communauté et environnement »
<http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html>

4.1.2.4 Analyse sémantique

Nous allons maintenant tenter de dégager les principales démarches adoptées par les entreprises en vue d'intégrer l'environnement à leur gestion. Nous identifierons également les données se rapportant à la RSE ou au développement durable et nous tenterons de pointer les omissions éventuelles.

Dans la première partie du mémoire, nous avons vu quels étaient les principaux outils de la RSE. Ces outils sont présentés sur les sites Internet des aéroports étudiés. Ainsi, les Aéroports de Paris et de Bruxelles mettent en avant la certification ISO 14001 qui assure la bonne gestion environnementale de l'entreprise sans pour autant donner d'assurance quant aux activités qu'elle permet. Les deux entreprises présentent également une déclaration de politique environnementale ou une déclaration de principe ciblant les principaux axes de développement à poursuivre. Les 4 principes du groupe « Aéroports de Paris » sont les suivants : intégrer systématiquement l'environnement à nos activités, agir en acteur responsable, prévenir et promouvoir ses valeurs et relayer les bonnes pratiques. La politique de l'aéroport de Bruxelles est très proche de celle de ses voisins parisiens; elle se décline autour de 5 piliers : intégrer la gestion environnementale dans tous les départements, évaluer et améliorer constamment la prestation environnementale globale, développer une approche préventive, organiser l'information et le dialogue sur les aspects environnementaux et veiller à une conformité totale avec les lois et les réglementations en matière d'environnement. On peut donc

constater que la stratégie globale des deux entreprises est la même et que ces dernières s'appuient sur les mêmes principes généraux en matière de politique environnementale.

Les deux entreprises présentent également leurs objectifs ou leurs actions concernant les différents compartiments de l'environnement. L'aéroport de Bruxelles présente 10 objectifs qui devront être réalisés pour 2010, mais qui, entre temps, peuvent être adaptés à de nouvelles visions :

- Objectif 1 : prévention des nuisances causées par le bruit au sol
- Objectif 2 : prévention des nuisances causées par le bruit aérien
- Objectif 3 : économie sur la consommation d'énergie de l'aéroport
- Objectif 4 : gestion des émissions dans l'air de l'aéroport
- Objectif 5 : harmonisation des effluents à la qualité de l'eau de surface
- Objectif 6 : épuration des eaux usées
- Objectif 7 : intensification de la gestion du sol et des eaux souterraines
- Objectif 8 : réduction des déchets résiduels
- Objectif 9 : suppression progressive de l'utilisation d'herbicides
- Objectif 10 : Intensification du modal split (transports privés/transports en commun à 60/40 d'ici 2015 : train 32%, bus 8%)

Si ces objectifs prouvent la prise en compte de l'environnement dans la gestion environnementale de l'aéroport, leur souplesse et la liberté de l'entreprise quant à la réalisation de ceux-ci constituent un point faible important. Comme cela a déjà été observé dans la première partie de ce travail, cet aspect s'apparente à la démarche relative à la responsabilité sociale de l'entreprise. Celle-ci fixe librement ses objectifs (théoriquement, en concertation avec les parties prenantes) et peut ou non les respecter. Si l'on examine d'un peu plus près sur les différents objectifs visés, on peut constater que deux d'entre eux ont trait au bruit et trois aux changements climatiques. On peut souligner l'objectif 10 qui encourage le report modal, même si lorsqu'on l'observe plus avant, on peut constater qu'il n'est pas question d'une politique visant à décourager l'utilisation du transport aérien au profit de modes de transport plus propres (substitution), mais bien d'encourager les gens à se rendre jusqu'à l'aéroport par un mode de transport plus respectueux de l'environnement que leur voiture personnelle (complémentarité modale). Le but n'est donc pas de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, mais bien de faire venir les voyageurs jusqu'à l'aéroport en utilisant des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Les aéroports de Paris déclinent leurs objectifs de la façon suivante : « Les aéroports de Paris s'attachent par leurs actions à :

- Agir pour la préservation de l'air local
- Réduire leur contribution au changement climatique
- Maitriser sa consommation d'eau et ses rejets aqueux en milieu naturel
- Organiser le service de collecte et de traitement des déchets en favorisant la pratique du tri
- S'intégrer aux paysages
- Former ses collaborateurs et sensibiliser ses sous-traitants fournisseurs. »

Les conclusions sont les mêmes que celles tirées pour l'aéroport de Bruxelles : les aéroports de Paris adoptent une démarche RSE qui vise à améliorer constamment leurs performances environnementales à l'aide d'objectifs et de démarches volontaires. On ne parle pas de la question

du transfert modal et on ne mentionne à aucun moment le poids du transport aérien lui-même sur l'environnement.

Fort du fait que ces entreprises se réclament être des entreprises prenant en compte le développement durable ou socialement responsables, on pourrait s'attendre à ce qu'elles fassent le choix de communiquer sur le développement durable de façon plus neutre, moins unilatérale et remettant plus en question la durabilité de leur activité. Cela dit, il est évident que cela aurait un effet néfaste sur leur activité, ce qui nous ramène à la contradiction pointée du doigt par les critiques de la RSE et du développement durable. Ainsi, comment le transport aérien pourrait-il être compatible avec le développement durable vu ses émissions par passager-kilomètre?

4.2. Les compagnies aériennes

Dans ce chapitre, nous nous attacherons à comparer la communication environnementale de trois compagnies aériennes. L'objectif poursuivi est de souligner les particularités de chacune d'entre elles, mais aussi et surtout de dégager les grandes tendances communes à l'ensemble du secteur pour, ensuite, les aborder avec l'œil critique d'un gestionnaire de l'environnement.

4.2.1. Présentation générale

Tableau 2: Présentation générale des compagnies aériennes étudiées

	Air France - KLM	Brussels Airlines	Flybe
Chiffre d'affaires	23 970 M€	892 M€	700 M€
Président du conseil d'administration	Jean-Cyril Spinetta	Vicomte Etienne Davignon	Jim French
Nombre d'employés	107 000	3 000	
Rapport annuel DD disponible sur Internet	Rapport de développement durable	Non	non
Site internet DD	http://corporate.airfrance.com/fr/developpement-durable/a-la-une/	Non	http://fr.flybe.com/environnement/
Nombre d'avions	641	51	72
Nombre passagers/an	74 500 000	4 680 000	7 000 000

Nous avons choisi trois compagnies aériennes : Air France-KLM réputé pour être le leader dans le domaine, une compagnie belge, Brussels Airlines, et une compagnie low-cost Britannique, Flybe. Comme pour les aéroports, la compagnie aérienne la plus importante et qui, se faisant, dispose des plus gros moyens financiers est celle qui communique le plus sur le développement durable. En effet, elle consacre un site Internet sur le sujet et produit, chaque année, un rapport de développement durable que nous analyserons dans la suite de ce mémoire.

4.2.2. Air France-KLM

Air France a pour objectif affirmé d'être et de rester une référence en matière de développement durable au sein de l'industrie du transport aérien. À cette fin, Air France-KLM place la responsabilité sociale de l'entreprise au cœur de sa stratégie de communication environnementale. Comme nous l'avons vu dans la partie théorique, la responsabilité sociale met à disposition de l'entreprise une série d'outils que celle-ci met en place sur base volontaire : reporting, dialogue avec les parties prenantes, prise en compte des facteurs sociaux et environnementaux dans chacune des activités de l'entreprise. Le groupe base sa communication sur la mise en avant de ces outils.

Si on visite son site Internet, on peut prendre connaissance des ambitions et des moyens utilisés par Air France pour parvenir à lutter contre le réchauffement climatique et réduire son impact environnemental. L'entreprise a le souci d'énumérer les différents enjeux en expliquant la part du transport aérien dans les émissions de gaz à effet de serre.

Air France présente, ensuite, le projet d'intégration de l'aviation civile dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre qui a été présenté dans la première partie de ce mémoire. L'entreprise précise que le groupe travaille à la préparation active de ce système bien qu'elle se positionne en privilégiant un système d'échange mondial plutôt que le système européen actuel, ce pour des raisons de concurrence. En modernisant sa flotte, l'entreprise défend l'idée de la « modernisation écologique ». Elle affirme que les derniers appareils qu'elle a acquis - je pense ici à l'Airbus A380 - n'émettent que 95 g de CO₂/passager/km. Ce chiffre revenant souvent dans la communication du secteur, il est important de savoir ce que l'on compare. Lorsque les acteurs du secteur aérien évoquent les émissions de leurs appareils, il est question de gramme de CO₂ par passager-kilomètre. On prend en considération les émissions de CO₂ de l'appareil, que l'on divise, d'abord, par la distance parcourue et, ensuite, par le nombre de passagers à bord. Le résultat obtenu nous amène machinalement à procéder à une comparaison avec les voitures que nous utilisons quotidiennement. Or, lorsqu'on parle d'émissions d'une voiture, il n'est plus question d'émissions par passager-kilomètre, mais de gramme de CO₂ par kilomètre. Si l'on veut obtenir un taux d'émissions par passager-kilomètre et faire appel à la même méthodologie que celle appliquée pour les avions (taux de remplissage maximal), il convient de diviser par 4 les émissions par kilomètre de la voiture. Si on applique ce calcul à une voiture à la pointe de la technologie - je pense ici à la Toyota Prius de 2009 qui émet 89g de CO₂/km -, on obtient un résultat légèrement inférieur à 22,5 g de CO₂ par passager-kilomètre.

Le tableau²⁸ ci-dessous permet d'établir une comparaison entre les émissions de CO₂ de l'Airbus A 380 et de la Toyota Prius de 2009. Si l'on considère qu'ils parcourent le même trajet, on constate que l'Airbus émet, dans les cas envisagés, une quantité bien plus importante de gaz carbonique.

Il est important de préciser les effets pervers de ce genre de comparaison. Le transport aérien et le transport routier n'ont pas du tout les mêmes caractéristiques. En effet, il est fait appel au premier pour effectuer de longues distances. Il est généralement destiné au tourisme ou aux déplacements

²⁸ Le but de cet exercice n'est pas d'encourager l'emploi de la voiture mais de rendre compte de l'importance des émissions du transport aérien par rapport à l'automobile (mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre après l'avion).

d'affaires alors que le second implique des déplacements quotidiens sur des distances généralement plus courtes. .

Vol Paris – New York	Avion (Airbus A 380)	Voiture (Toyota Prius 2009)
Distance	5 829 km	5 829 km
Nombre de passagers	555	4
Émissions de CO ₂ (véhicule)	95g/passager kilomètre	89g/kilomètre
Émissions de CO ₂ (vol)	95x555x5 829= 307 334 025 g	89x5 829= 518 781 g
Vol Paris – Singapour	Avion (Airbus A 380)	Voiture (Toyota Prius 2009)
Distance	10 720 km	10 720 km
Nombre de passagers	471	4
Émissions de CO ₂ (véhicule)	95g/passager kilomètre	89g/kilomètre
Émissions de CO ₂ (vol)	95x471x10 720= 479 666 400 g	89x10 720= 1 018 400 g

Tableau 3 : Comparaison des émissions de CO₂ de l'Airbus A380 et de la Toyota Prius de 2009

Air France-KLM insiste aussi sur la nécessité d'optimiser le trafic afin de faire des économies de carburant. Le groupe parle de synergie avec le rail en proposant des liaisons entre les grandes villes françaises et l'aéroport. Air France présente son soutien à la recherche en matière d'énergies renouvelables (biocarburants, véhicules électriques, et.). L'entreprise soutien aussi diverses ONG (WWF, Good Planet, Dance4Life, ...) pour ce qui concerne différents thèmes environnementaux et sociaux. L'entreprise a également mis en place un calculateur de CO₂. Ce calculateur est disponible sur le site Internet pour les clients soucieux d'évaluer les émissions de CO₂ lors de leurs trajets. Nous nous pencherons ultérieurement sur ce calculateur.

Air France met en avant son management environnemental en insistant sur le fait qu'il s'agit d'une politique volontariste. Les outils traditionnels de la RSE sont utilisés, à savoir : les normes ISO 14001, les indicateurs, les indices boursiers extra financiers (Down Jones Sustainability Index, STOXX, etc.), la publication d'un rapport annuel sur le développement durable.

On peut conclure que l'entreprise s'est engagée de façon concrète dans une démarche de développement durable dans le sens défendu par la RSE. Cependant, elle ne remet évidemment pas en cause la croissance à venir du secteur et elle ne se prononce pas sur d'éventuelles possibilités de report modal ni sur une éventuelle taxation sur le kérosène ou sur les billets. Elle annonce, contrainte et forcée, la mise en place du système communautaire d'échange de quotas d'émission de CO₂ en réclamant un système mondial moins pénalisant pour les compagnies européennes.

4.2.3. Brussels Airlines

En surfant sur le site Internet de Brussels Airlines, on constate que le groupe a fait le choix de ne pas communiquer sur le thème du développement durable. Cette stratégie de l'entreprise présente l'avantage suivant : en ne communiquant pas, le groupe n'attire pas les suspensions et critiques de greenwashing (TIXIER, 2005). Même s'il mène des actions (modernisation de la flotte, gestion des déchets, gestion des nuisances sonores) dites de développement durable, le groupe ne semble pas

en faire un axe de priorité pour le développement de l'entreprise. Cette stratégie peut également laisser à penser que l'entreprise ne s'occupe nullement de la « durabilité » de son activité. Or, cela peut être négatif pour son image de marque de l'entreprise.

4.2.4. Flybe

L'entreprise low-cost britannique mène une campagne de communication environnementale baptisée « À bas prix, mais pas à n'importe quel prix ». C'est la première entreprise qui, parmi celles qui ont été abordées dans ce mémoire, utilise l'argument écologique pour une campagne de communication d'envergure.

Le groupe se vante d'être à l'avant-garde en termes d'efforts visant à réduire l'impact écologique des transports aériens. Pour « démontrer » cette affirmation, il présente sa « flotte écologique » : des avions modernes permettant une réduction des niveaux sonores et un meilleur rendement énergétique. À ce stade, on peut d'ores et déjà s'interroger sur la justesse de l'emploi du titre « flotte écologique » pour définir les avions de la compagnie.

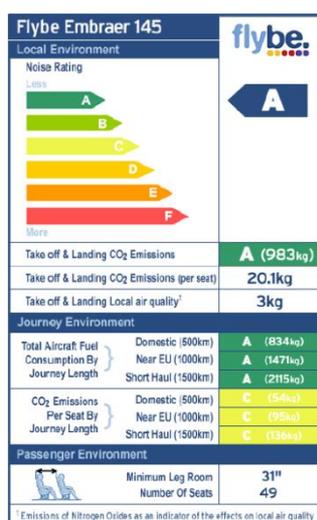


Figure 12 : « Etiquette écologique » d'un avion de la compagnie aérienne Flybe

La particularité de Flybe est de mettre en place un système « d'étiquetage écologique » pour ses appareils. À l'image des fabricants d'électroménagers, la compagnie entend doter ces derniers d'étiquettes informant sur les incidences en termes d'environnement local, d'environnement du vol (global) et d'environnement du passager. On peut ici émettre quelques réticences quant au concept choisi par Flybe. En effet, informer les passagers sur les émissions de l'appareil qu'ils empruntent est une chose. Il conviendrait également de leur donner une information sur le vol en lui-même. En effet, la distance parcourue par l'appareil a également une importance. Il serait donc opportun d'adapter l'étiquette en fonction du type de vol. En effet, il faut savoir qu'un vol long-courrier a un impact environnemental plus important (en termes d'émissions totale) qu'un vol sur une courte distance.

La partie « environnement local » informe les passagers sur le bruit émis lors du vol, les émissions de CO₂ au décollage et à l'atterrissage. La partie « environnement du vol » les informe sur les consommations de carburant et les émissions de CO₂ durant le vol. Enfin, la partie « environnement du passager » informe ce dernier sur le nombre de sièges et l'espace dont dispose chaque passager.

Outre la méthodologie utilisée pour la conception de l'étiquette, on peut s'interroger sur l'utilité de la démarche. En effet, si l'aspect démagogique est évident, il semble peu probable que les passagers se réfèrent à cette étiquette pour le choix de leur vol.

L'entreprise souligne le fait que l'étiquette permet de sensibiliser le passager aux conséquences environnementales de son vol. Si je partage ce point de vue, il me semble nécessaire de se pencher un instant sur l'étiquette telle qu'elle est présentée. Ainsi, si on jette un coup d'œil rapide sur l'étiquette présentée en exemple, on s'aperçoit que la couleur dominante est le vert ou le jaune et

que les « notes » sont majoritairement des A, B ou C. On peut également constater qu'il s'agit d'une comparaison entre les avions et non d'une comparaison entre l'avion et les autres modes de transports que pourrait choisir le passager. Si le but est de sensibiliser le passager aux impacts environnementaux de son déplacement, il conviendrait de revoir l'échelle en comparant les niveaux de bruits et les émissions de CO₂ à celle des autres moyens de transport.

Enfin, en regardant l'étiquette, on constate que les émissions de CO₂ au décollage et en vol sont présentées de manière distincte. L'entreprise justifie ce choix par un souci de distinguer les impacts locaux et globaux. Mais en séparant ces données, l'effet proportionnellement plus important en termes d'émission de CO₂ au décollage et à l'atterrissage lors des vols court-courriers est camouflé.

Il serait intéressant d'ajouter sur ces étiquettes une comparaison avec d'autres modes de transport. De cette manière, leur présentation serait modifiée. On pourrait ainsi se rendre compte que les niveaux sonores des trains et des voitures sont inférieurs à ceux des avions. Il en est de même pour les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie. Sur toutes les étiquettes des avions figurerait la couleur rouge ou voire noire, ce qui contribuerait à mettre en évidence le bénéfice environnemental des trains.

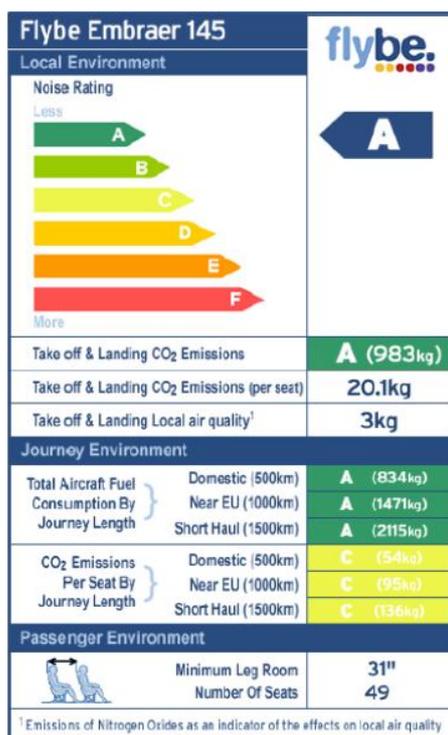


Figure 14 : « Etiquette écologique » de la compagnie Flybe

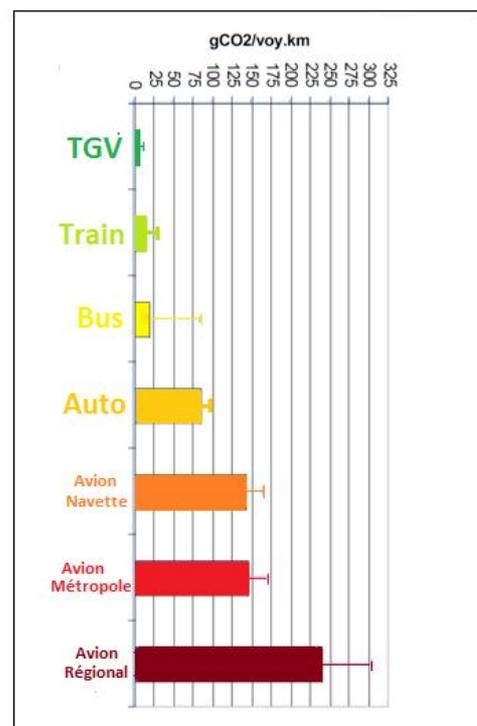


Figure 13 : « Etiquette écologique » incluant la comparaison intermodale (modification personnelle à partir de données de l'ADEME 2008)

On pourrait s'amuser à reprendre et à modifier légèrement le graphique de comparaison modale de l'ADEME. On s'apercevrait qu'une « étiquette écologique » a plus de ressemblances avec l'image de droite qu'avec celle de gauche.

Flybe propose également à ses clients un programme de compensation carbone pour compenser les émissions de CO₂ produites par leur déplacement. En tant que membre de l'ELFAA, l'Association Européenne des Compagnies Aériennes à Bas Prix, la compagnie soutient l'intégration du secteur aérien au système communautaire d'échange de quotas d'émission. Elle défend cette position en arguant que sa flotte est l'une des plus modernes du secteur. Cela dit, elle fait savoir qu'un système européen ne prendrait pas en compte les vols long-courriers qui sont pourtant responsables de la majeure partie des émissions du secteur.

4.2.5. Comparaison entre les compagnies

Au travers des exemples abordés, on peut observer des démarches tout à fait différentes en termes de communication externe au niveau des sites Internet. Brussels Airlines, par exemple, fait le choix de ne pas communiquer sur le thème du développement durable alors que Flybe et Air France se vantent respectivement d'être à l'avant-garde et d'être la référence en termes de management environnemental. Les deux entreprises utilisent une stratégie légèrement différente : Air France s'engage complètement dans la démarche de la RSE en prônant l'échange avec les parties prenantes et l'excellence à travers les outils de rapportage, d'audit et de certifications, Flybe met en avant la compensation carbone et un système d'étiquetage. Air France semble subir l'instauration future du système communautaire d'échange de droit d'émission de CO₂ et souhaiterait un système mondial plutôt qu'Européen alors que Flybe soutient fermement cette initiative. Les compagnies aériennes mettent toutes en avant la modernisation de leur flotte et des nouveaux systèmes de gestion de vol, d'atterrissage et de décollage.

4.2.6. Analyse critique

Au regard des données précitées, on constate que les compagnies aériennes qui communiquent sur l'environnement mettent en avant diverses démarches pour limiter leurs émissions de CO₂. Flybe joue la carte de l'originalité avec son « étiquetage écologique » alors qu'Air France mise sur la RSE et vise à devenir une référence dans le domaine. L'analyse des sites Internet et des publications de ces compagnies nous pousse à conclure que si les compagnies aériennes semblent concernées par le changement climatique, leurs propositions pour lutter contre celui-ci semblent marginales. Les économies de CO₂ issues de la « modernisation écologique » ne semblent pas peser lourd comparé aux émissions de CO₂ actuelles et à venir du secteur.

En outre, les compagnies aériennes passent sous silence toute une série de pistes permettant la diminution des émissions de CO₂ du secteur. Si un système d'échange de quotas d'émission de CO₂ existe, les compagnies européennes réclament un système mondial. Aucune ne mentionne les instruments économiques contraignants tels que les taxes sur le carburant, ce que l'on peut aisément comprendre car cela mettrait à mal les profits de ces entreprises.

4.3. Les organisations et associations internationales du secteur aérien

Dans ce chapitre, nous tenterons de comprendre quelles sont les propositions des organismes internationaux du secteur aérien pour lutter contre le changement climatique. Nous dégagerons ces propositions de leurs discours et, par la suite, nous analyserons les points de vue qui y sont défendus face aux solutions alternatives.

L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une agence spécialisée de l'ONU ayant pour but d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale, et de standardiser le transport aérien international. Elle comporte 190 États membres et régleme la navigation aérienne par le biais de normes et de recommandations.

L'organisation préconise les solutions suivantes en matière de lutte contre le changement climatique :

- Réduction des émissions à la source par la technologie et les normes.
- Mesures opérationnelles (améliorations du système de gestion du trafic aérien).
- Carburants de remplacement.
- Mesures fondées sur le marché (échange de droits d'émission, activité volontaire et compensation des émissions de carbone).

L'association internationale du transport aérien (IATA) est une association privée regroupant 230 compagnies aériennes de 126 pays assurant 93% du trafic international régulier. L'association a pour mission de représenter, diriger et servir l'industrie dans différents domaines tels que la sûreté, la sécurité, l'environnement, les processus d'affaires et les réglementations gouvernementales.

En ce qui concerne l'environnement, l'association a pour objectif principal « une croissance neutre en carbone et ultimement, l'élimination des émissions. » Pour atteindre cet objectif, l'IATA mène une stratégie sur 4 piliers :

- La technologie : nouveaux appareils, nouveaux moteurs et carburant de remplacement.
- Élimination de l'inefficacité dans la gestion du trafic aérien.
- L'aide aux transporteurs pour mieux exploiter les avions (bonnes pratiques de gestion de carburant).
- Mesures économiques positives (incitatifs pour les investissements et la recherche et développement en technologie, mécanisme mondial d'échange de droits d'émission).

L'association des compagnies aériennes européennes (AEA) est regroupe 36 compagnies aériennes européennes. Sur son site Internet, cette association affirme faire de l'environnement une priorité. Elle reconnaît que l'industrie doit prendre ses responsabilités face à son impact environnemental, mais rappelle que le transport aérien n'est responsable « que » de 2% des émissions anthropiques de CO₂. Pour l'AEA, les solutions régionales n'auront pas d'impact significatif sur la diminution des

émissions de CO₂ et auront un impact majeur sur la rentabilité des compagnies aériennes de ces régions.

Les pistes avancées par l'association pour gérer les émissions de CO₂ du secteur sont les suivantes :

- Promouvoir le développement et les investissements dans la recherche qui réduiront de façon « significative » les niveaux de consommation de kérosène par passager.
- Déployer des mesures opérationnelles pour réduire la consommation de kérosène par les appareils.
- Supporter les mesures de régulation « sensibles et applicables globalement » pour le secteur.

L'AEA s'engage à améliorer de 1,5% par an l'efficacité de ses émissions entre 2010 et 2020 de façon à atteindre la neutralité en termes de croissance d'émissions carbone pour 2020 et de réduire de 50% ses émissions d'ici 2050. Cela dit, l'AEA ne nous donne pas plus d'indications quant à la façon d'atteindre ses objectifs.

Nous pouvons résumer les propositions émanant des organismes internationaux du secteur aérien de la manière qui suit : modernisation écologique (nouveaux appareils, nouveaux carburants), mesures opérationnelles (gestion du trafic aérien, des procédures de décollage, de vol ou d'atterrissage), mesures économiques (échange de droits d'émission à un niveau mondial et activités volontaires).

Comme pour les compagnies aériennes et les aéroports, il s'agit de mesures permettant de réduire les émissions de façon marginale par rapport aux émissions globales du secteur. Les entreprises ne peuvent pas aller plus loin sans mettre en péril l'actuel développement de leurs activités.

4.4. Analyse des rapports annuels d'activité et de développement durable

4.4.1. Présentation des rapports

Ces entreprises ont été retenues car elles sont les seules, parmi les entreprises étudiées à publier un rapport de développement durable ou d'environnement.

Tableau 4: Présentation générale des rapports étudiés

	Aéroports de Paris	Aire France - KLM	OACI
Titre du rapport	Rapport d'activités et de développement durable 2008	Rapport développement durable 2008-2009	IACO environmental report 2007
Contenu	4 parties : Entretien avec le Président <ul style="list-style-type: none"> - Vivre l'instant et valoriser nos atouts - Vivre l'instant et préparer demain - Vivre l'instant et s'engager à faire mieux - Vivre l'instant et rendre compte des résultats 	3 parties : Editorial <ul style="list-style-type: none"> - Comprendre le secteur et le groupe - Notre démarche développement durable - Nos cinq enjeux clés pour un développement durable 	6 Parties : Entretien avec le président du Conseil et le Chef de département environnement : <ul style="list-style-type: none"> - Perspectives de l'aviation - Bruit des avions - Qualité locale de l'air - Émissions globales - Modélisation et base de données - Coopération internationale
Société d'audit	BMJ ratings	KPMG	/
Indicateurs de DD	Consommation d'eau potable Consommation de gaz Consommation électrique Production thermique Production frigorifique Émission de CO ₂ des centrales électriques Émission de NO _x des centrales électriques Volume de déchets collectés Taux de valorisation des déchets Aide à l'insonorisation des	Consommation d'eau, d'eau surchauffée et glacée Consommation de gaz Consommation électrique Consommation de carburant Émissions de CO ₂ (opérations au sol et aériennes) Émissions de NO _x (opérations au sol et aériennes) Émissions de SO ₂ (opérations au sol et aériennes) Émissions de COV	/

	riverains	(opération au sol) Carburant délesté Émissions de HC Indicateur d'énergie bruit global Production de déchets Taux de valorisation de déchets Effluents : composés azotés, phosphorés et métaux toxiques.	
Nombre de pages	74 pages	56 pages	230 pages

4.4.2. Le modèle de Lasswell

Pour comprendre les tenants et les aboutissants de ce genre de rapport, nous emploierons le modèle de Lasswell (Who, What, Why, When, Where et How).

Qui ? L'entreprise de façon volontaire et libre dans le fond et la forme en ce qui concerne le social et l'environnemental (les aspects économiques sont règlementés). L'entreprise augmente la crédibilité dudit rapport en le faisant vérifier par un organisme externe dont il faut s'assurer l'indépendance et la compétence.

Dit quoi ? L'entreprise se présente (activité, valeurs, objectif, etc.) et énonce ses résultats annuels dans les trois domaines principaux, à savoir l'économie, le social et l'environnemental. La communication y est essentiellement persuasive ; l'entreprise présente ses actions et argumente sur ses activités.

À qui ? Les rapports annuels ne sont pas adressés à un public particulier. Cela dit, il ne s'agit pas d'un document technique, il est écrit pour être compris par un large public. Les clients de l'entreprise, les parties prenantes, les employés et, dans une moindre mesure, les actionnaires sont les principaux publics visés.

Quand ? Chaque année, en fin d'exercice, pour comparer les performances de l'entreprise dans le temps et dans les trois domaines cités plus haut.

Pourquoi ? Afin de témoigner des activités de l'entreprise, de ses éventuels progrès ou échecs au cours de l'année écoulée. L'entreprise met en avant les résultats positifs et tente de se donner une bonne image.

Où ? Les entreprises publient en général ce rapport. Cela dit, de plus en plus d'entreprises publient un résumé dudit rapport et invitent les intéressés à consulter ce dernier en ligne sur Internet. Cette pratique se justifie sans doute par un souci d'économie et - espérons-le- d'écologie.

Comment ? Les entreprises évaluent leurs performances à l'aide d'indicateurs. Les indicateurs économiques sont instaurés depuis de nombreuses décennies et jouissent d'une bonne confiance. Les choses sont un peu différentes pour les indicateurs de développement durable qui sont nombreux et parfois ambigus.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le rapport annuel est un outil de communication très important pour les défenseurs de la RSE. Le modèle des « 5W » permet de cerner les tenants et les aboutissants de ce genre de rapport. De plus, une bonne communication, outre le fait qu'elle fait passer un message, passe par une interaction entre celui qui émet et celui qui reçoit le message. Les rapports annuels se veulent être un outil de dialogue avec les parties prenantes de l'entreprise. En effet, lorsque celles-ci ont pris connaissance du rapport, elles peuvent exiger des comptes à l'entreprise. Certaines entreprises construisent même leur rapport autour du dialogue avec les parties prenantes.

4.4.3. Analyse de contenu

4.4.3.1. Les Aéroports de Paris

Le rapport est articulé en 4 parties : la première est centrée sur la valorisation des atouts de l'entreprise, la seconde s'intitule « préparer demain », la troisième porte sur les dispositions de l'entreprise à s'améliorer à l'avenir et la quatrième propose de rendre compte des résultats.

Le rapport commence par la présentation du profil de l'entreprise. À la première page, on peut lire : « *L'ambition d'Aéroports de Paris : devenir le groupe aéroportuaire européen de référence par son efficacité, la qualité de ses services, sa gestion environnementale et ses performances économiques.* » À en croire l'entreprise, la gestion environnementale est donc une de ses priorités.

Par ailleurs, le président de la compagnie donne les résultats de l'année écoulée et des prévisions pour 2009 sous forme d'une interview. Il allie expérience et expertise et peut, non sans faire preuve d'une certaine subjectivité, parler des résultats obtenus.

Dans la première partie du rapport dénommée : « Vivre l'instant et valoriser nos atouts », sont présentés les chiffres de la compagnie, le chiffre d'affaires, le nombre de passagers transportés, le nombre de villes desservies, la surface d'exploitation, le nombre d'employés et l'environnement.

Attardons-nous un instant sur la section environnement et développement économique et social de cette première partie. Dans le texte, on signale que l'Aéroport de Paris est certifié ISO 14001 (norme standard certifiant la prise en compte de l'environnement dans la gestion) et on décrit le poids économique de l'activité.

Toujours dans cette première partie, il est mentionné que « 1 million de passagers supplémentaires créent 1500 emplois net ». Il est intéressant de constater que les sections environnementale et sociale de cette partie sont regroupées sur la même page. Cela étant dit, si les conséquences sociales d'une augmentation du nombre de passagers sont mentionnées, rien n'est dit à propos des

conséquences environnementales de cette augmentation. En effet, si 1 million de passagers supplémentaires crée 1500 emplois, aucune information n'est donnée quant à l'émission de CO₂ liée à cette augmentation. On se rend compte ici de l'aspect unilatéral de l'argumentation de l'entreprise qui ne présente que les conséquences positives de ses activités. Sur cette même page, on peut observer des graphiques illustrant la consommation d'eau, d'électricité et les émissions de CO₂ des aéroports. Il est à noter que ces graphiques ne sont pas accompagnés de textes explicatifs. Cela dit, il apparaît que tant la consommation d'eau et d'électricité que les émissions de CO₂ sont légèrement en augmentation.

Enfin, l'entreprise présente ses 6 orientations stratégiques pour une amélioration continue : développement des capacités aéroportuaires, enrichissement de l'offre, développement du potentiel immobilier, valorisation des expertises, efficacité et performance économique, et développement durable (DD).

L'Aéroport de Paris considère « *les exigences de DD comme accélérateur de progrès et s'appuie sur les valeurs de responsabilité et de transparence* ».

On peut s'interroger sur l'honnêteté intellectuelle de ce discours. En effet, le secteur aérien, mode de transport le plus énergivore qui s'oppose à toute régulation de son activité (taxe sur le carburant, système européen d'échange de quotas d'émission de CO₂) déclare, sur la même page de ce rapport, vouloir augmenter l'offre et les capacités aéroportuaires et revendique le côté durable de son activité !

Pour ce qui est des installations, l'Aéroport respecte une politique HOE (Haute Qualité Environnementale). Cependant, on peut lire à la page 13 que le groupe « *Aéroports de Paris détient des réserves foncières importantes pour accompagner sur le long terme l'évolution du trafic aérien et pour développer son offre immobilière en direction des entreprises* ». Il apparaît que l'entreprise n'exclut pas la possibilité d'augmenter sa superficie si le trafic l'exige.

Dans la deuxième partie intitulée « *Vivre l'instant et préparer demain* », sont présentées les capacités d'accueil, la sécurité, satisfaction des passagers, les initiatives à l'étrangers, etc. Le rapport nous présente une initiative CDGVal. Il s'agit d'un métro automatique, gratuit et 100% électrique permettant aux voyageurs de relier les terminaux, gare TGV, RER et parking. La mise en œuvre d'un tel métro aurait permis d'éviter 2 000 tonnes de CO₂ !



Figure 15 : Présentation du métro CDGVal
(Rapport d'activités et de développement durable des Aéroports de Paris, p.25)

Ce chiffre est interpellant. Cependant, aucune information supplémentaire ne nous est donnée pour le vérifier. Est-il question d'une économie de 2000 T de CO₂ par an ou le résultat concerne-t-il la période écoulée depuis la mise en œuvre du système ?

Faisons un calcul rapide en se basant sur les chiffres de Compenco2²⁹ selon lesquels un autobus consomme 50g de CO₂/kilomètre passager. Sur cette base, un bus transportant une trentaine de passagers consomme 1,5 kg de CO₂/km. Pour éviter les 2000 T de CO₂ dont il est question dans le rapport, il faudrait que l'utilisation du métro permette d'éviter des déplacements en bus à raison de 1 333 333 km, ce qui reviendrait à une économie de 3 653 km/jour !

Cela dit, l'initiative est très intéressante, mais, une nouvelle fois, on trouve une autre information incitant à émettre quelques réserves quant aux véritables motivations environnementales de l'entreprise. En effet, la firme se vante d'avoir un terminal court-courrier. Or, en tant que citoyen soucieux de l'environnement, on peut s'interroger quant à l'utilité du développement du court-courrier, à savoir les vols de courte distance (inférieure à 1000 km) souvent intra-nationaux. Ainsi, ne serait-il pas plus intéressant de favoriser les TGV sur de si courtes distances ? La seule initiative allant dans ce sens concerne le transport de marchandise. À la page 37 du rapport, on peut lire ce qui suit : *« Avec le soutien des grands opérateurs de fret de la plate-forme et des collectivités locales une étude est engagée sur la possibilité de raccorder à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle une ligne TGV dédiée au fret. »*.

Page 38 dudit rapport, il est fait état d'activités tout à fait marginales et presque anecdotiques. On y apprend que l'aéroport est équipé « d'effaroucheurs » à alimentation solaire pour effrayer les oiseaux qui menacent la sécurité des avions, que la branche Ingénierie de l'aéroport de Paris mobilisera les technologies les plus innovantes pour permettre à d'autres aéroports étrangers (projet King Abdulaziz International Airport de Jeddah, maison verte à Tokyo, etc.) d'obtenir des certifications de haute qualité environnementale.

La troisième partie dénommée « Vivre l'instant et s'engager à faire mieux » fait état de la volonté de l'entreprise d'être un exemple en matière de prise en compte du développement durable dans sa gestion. BMJ Rating, une agence de notation, a noté A+ la performance extra-financière de l'Aéroport en 2008. Elle met aussi en avant le respect des normes ISO 14001 et 9001.

La firme nous présente également des journées et des séminaires sur le développement durable et la responsabilité sociale des entreprises et assurent que la communication en interne a bien lieu. Ce dernier aspect est un point important. Il est d'ailleurs souligné dans littérature sur la communication environnementale (OGRIZEK, 1993). L'entreprise fait également état d'accords sociaux signés, de prix remportés, d'un système d'éclairage tenant compte de la luminosité externe et de l'occupation interne ainsi que d'éléments plus anecdotiques comme le fait que les uniformes sont fait avec du coton issu du commerce équitable.

²⁹ Site Internet de Compenco2 consulté en juin 2010 : <http://www.compenco2.be/content.aspx?l=001&lang=FR&group=1>

Dans cette partie, l'entreprise s'engage à faire des efforts en faveur des riverains et de l'environnement et met en avant un tableau de bord environnemental. Ce dernier permet de suivre 8 indicateurs consolidés chaque trimestre : consommation d'énergie, d'eau, de papier, émissions CO₂ de la flotte de véhicules, roulage au sol des avions, déchets, etc. L'entreprise présente également ses engagements, à savoir réduire de 40%, d'ici 2040, sa consommation interne d'énergie par passager (année de référence : 2004), réduire de 10% d'ici 2015 le temps de roulage au sol des avions, réduire de 30 % pour 2012 (année de référence : 2006) les émissions de CO₂ de sa flotte de véhicules légers, appliquer à tous les nouveaux bâtiments la norme HQE.

Ces objectifs sont intéressants, mais le rapport ne nous donne aucune information quant aux moyens imaginés pour atteindre ces résultats. Le fait que l'entreprise se fixe des objectifs à longue échéance nous rappelle la critique adressée à la RSE en début de mémoire. En effet, l'entreprise se fixe volontairement des objectifs à long terme. Si elle n'atteint pas ceux-ci, rien ne lui interdit de s'en fixer d'autres plus ambitieux et portant encore sur un plus long terme ! En outre, l'entreprise parle de réduire sa consommation d'énergie par passager et non sa consommation totale d'énergie. Rien ne semble indiquer un quelconque contrôle de la croissance des émissions.

La compagnie fait également part de son engagement à informer les parties prenantes et présente un site Internet et un magazine intitulé « Entre Voisins » qui communique les informations environnementales.

Par ailleurs, l'aéroport a créé des Maisons de l'Environnement et du Développement durable qui ont pour but de sensibiliser le public, par des manifestations et des expositions, au développement durable. Ces maisons, dont l'une est située à Paris-Charles de Gaulle et l'autre à Paris-Orly, couvrent, depuis 1996, un espace de 600 m². Leur objet est de « *développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien.* » On y trouve trois pôles thématiques : le premier retrace l'histoire de l'aéroport, le second est consacré à la navigation aérienne et le dernier est dédié aux métiers et aux ressources de l'aéroport. Outre ces expositions permanentes, les Aéroports de Paris organisent régulièrement des expositions thématiques. Ainsi, par exemple, une exposition sur le thème de l'air se tient jusqu'au 3 septembre prochain. Conjointement à ces activités de communication externes, les Maisons de l'Environnement et du Développement durable abritent les laboratoires de l'aéroport qui ont pour mission de surveiller l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire. Ces maisons sont aussi le point d'accueil des visites guidées des aéroports.

L'entreprise est donc munie d'outils de communication importants sur le développement durable. Cela confirme l'idée défendue par certains auteurs selon laquelle les entreprises des secteurs à fort impact sur l'environnement communiquent beaucoup sur ce thème. Par ailleurs, l'entreprise communique sur sa politique d'aide à l'insonorisation pour les riverains, sa politique eau, déchets et biodiversité. Ainsi, le rapport certifie que 120 000 abeilles ont été installées au cœur de l'aéroport et qu'elles produisent un miel de qualité. Enfin, la société présente ses performances sociales (création d'emplois, plan espoir banlieue, intégration de personnes handicapées, etc.).

Pour ce qui concerne le bruit, l'entreprise fait état d'une cinquantaine de stations de mesure et du traitement de dossier d'aide à l'insonorisation pour les riverains. On peut déplorer la maigre importance accordée au traitement de ces problèmes par rapport au changement climatique.

Dans la dernière partie du rapport intitulée « Vivre l'instant et rendre compte des résultats », l'entreprise communique pour la première fois de véritables données chiffrées dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux. Sept pages sont consacrées à la présentation de chiffres économiques : chiffre d'affaire, flux de trésorerie, capitaux, etc. Il est à noter que seules deux pages sont réservées aux chiffres sociaux et environnementaux. On peut donc conclure qu'on est encore loin de la prise en compte sur un même pied d'égalité des trois piliers du développement durable. Il faut également savoir que, depuis plusieurs décennies, le fait de rendre compte des résultats financiers est devenu une pratique traditionnelle. Comme cela a déjà été mentionné, dans le contexte historique et social, la pratique qui consiste à rendre des comptes sur les deux autres piliers du développement durable est une pratique très récente, et par conséquent, moins développée.

En conclusion, on peut dire que les Aéroports de Paris se sont engagés à prendre en compte le DD dans la gestion de leur entreprise (Bâtiments HQE, normes ISO). Cela dit, on peut leur reprocher une argumentation unilatérale qui ne présente que les éléments positifs d'un point de vue environnemental, faisant abstraction du fait que l'augmentation des capacités aéroportuaires aura un coup environnemental non négligeable.

Par ailleurs, il me semble important de souligner la forme du rapport. En effet, l'entreprise a utilisé exclusivement des représentations de l'aéroport en évitant l'emploi abusif d'images à consonances environnementales (code de couleur vert, image d'animaux et de paysages). À côté du texte apparaissent des petits cadres sur fond vert représentant des initiatives environnementales de l'entreprise, qu'elles soient importantes ou non (cf. figure 15).

Tous ces éléments indiquent que, même si la prise en compte des facteurs sociaux et environnementaux occupe une place non négligeable dans la production de ce genre de rapport, les aspects dominants restent l'économie et la promotion de l'image de l'entreprise. Il ne s'agit pas d'une communication scientifique tendant à prouver l'engagement environnemental de cette dernière, mais bien d'une présentation des initiatives prises dans le domaine, qu'elles soient significatives ou tout à fait anecdotiques, dans le but de convaincre le lecteur des bénéfices de son activité.

4.4.3.2. Air France-KLM

Le rapport de développement durable 2008-2009 d'Air France-KLM s'articule en trois parties principales : comprendre le secteur et les enjeux (description de la compagnie et du secteur aérien), l'approche développement durable d'Air France-KLM (y compris les relations avec les parties prenantes) et les cinq enjeux clés de l'entreprise.

Le rapport commence par un mot du président du groupe qui explique le contexte économique « incertain » et qui affirme que, malgré ledit contexte, le groupe entend « devenir la référence en matière de responsabilité sociale d'entreprise ».

Dans la première partie dénommée « Comprendre le secteur et les enjeux », l'entreprise présente le contexte économique et politique du secteur : libéralisation accrue, augmentation du prix du pétrole, croissance forte de la demande, poids économique de l'activité, congestion des flux aériens. Dans ce chapitre, ladite entreprise dénonce le fait que le transport aérien est « *soumis à de nombreuses taxes* ». On peut s'interroger sur la justesse de cette information étant donné le fait que le secteur n'est pas soumis aux taxes sur le carburant et à la TVA. Nous développerons ces éléments ultérieurement.

L'entreprise fait également état de sa prise de conscience sur le changement climatique. À cette occasion, elle ne donne que les chiffres qui l'intéressent. Par exemple, à la page 7, Air-France explique la question des émissions globales de CO₂ chiffres à l'appui (2% des émissions sont d'origine anthropique) et nous assure que, durant les 40 dernières années, le secteur a réduit de 70% ses émissions de CO₂/passager. Sur la même page, elle fait état de l'augmentation des émissions provenant du transport aérien dans le futur. À cette occasion, elle ne mentionne aucun chiffre et donne deux causes de cette augmentation : la croissance du secteur et la réduction attendue des émissions dans d'autres secteurs. On peut ici constater que l'entreprise utilise deux méthodes différentes suivant le discours tenu. Lorsqu'elle présente la faible part des émissions du secteur ou des progrès réalisés par celui-ci en la matière, elle se base sur des chiffres. Par contre, quand elle parle de l'augmentation à venir des émissions du secteur, elle n'avance aucun chiffre. L'entreprise se dit favorable au système d'échange de quotas d'émission, mais à condition qu'il soit « équitable ».

Dans la première partie, figure également une présentation du groupe Air France-KLM. Après avoir donné les avantages de la double marque, le groupe annonce ses ambitions de croissance. Il explique son intention de développer les zones à forte croissance. Je cite :

« Sur le court et moyen-courrier, la concurrence des compagnies low-cost et du train à grande vitesse oblige les compagnies de réseau à s'adapter ; le groupe a aménagé son offre sur l'Europe et prévoit d'assurer sa croissance en augmentant la taille de ses avions. »

En présentant la concurrence du train à grande vitesse sur le court et moyen-courrier, l'entreprise démontre que le transfert modal n'est pas une piste qu'elle entend développer. Cela dit, on comprend bien que ce ne soit pas dans son intérêt économique.

Le transfert modal de l'avion vers le train à grande vitesse, en particulier sur de courtes distances, serait bénéfique pour combattre le réchauffement climatique. Nous reviendrons sur ce point dans la suite de ce travail. Le groupe Air France-KLM qui se veut pourtant leader dans son secteur en matière de développement durable ne mentionne pas cet élément dans son rapport. Il affirme même qu'il est en concurrence avec ce mode de transport.

La deuxième partie intitulée « Notre approche du développement durable » présente l'organisation du groupe en matière de développement durable et son interaction avec ses parties prenantes.

Dans la troisième partie dénommée « Nos 5 enjeux clés du développement durable » sont présentés 5 enjeux clés basés sur un test de pertinence décrit par la Global Reporting Initiative, agence de reporting qui a déjà été évoquée dans la première partie du travail. Ces 5 enjeux clés sont les suivants : lutter contre le changement climatique, réduire les impacts environnementaux, construire

une relation durable avec les clients, promouvoir une politique des ressources humaines responsable et contribuer au développement.

Au point relatif au premier enjeu qui consiste à lutter contre le changement climatique, on trouve une présentation du plan climat de l'entreprise et des pistes suivies par le groupe pour diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, à savoir l'intégration au système d'échange de quotas d'émission, la modernisation de la flotte et la recherche aéronautique, le calcul et la compensation de CO₂ pour les clients, le soutien d'ONG à vocation sociale ou environnementale.

Penchons-nous maintenant sur les positions du groupe concernant l'intégration au système d'échange européen de quotas d'émission.

Critère	Position d'Air France-KLM
L'extension internationale de l'EU ETS à des pays hors de l'Union Européenne	Une extension à l'international limitée aux seules compagnies européennes créerait une distorsion de concurrence intolérable. Le système ne peut être étendu que s'il est accepté par les pays non européens. Cette question doit être traitée dans le cadre de négociations internationales et d'une approche multilatérale. Un accord limité à l'Europe engendrerait des risques importants de détournement de trafic et des émissions directes associées vers les hubs non européens (on parle alors de « fuites de carbone »).
La vente aux enchères des allocations de carbone	Ce principe ferait supporter aux compagnies aériennes des coûts supplémentaires, sans aucun bénéfice environnemental. Ce principe pourrait devenir acceptable s'il était limité à la stricte couverture des frais administratifs du système. Il constitue un motif supplémentaire de contestation du projet par les pays non européens et renforcerait leur refus de se voir imposer par l'Europe son EU-ETS. Le marché doit être ouvert pour permettre aux compagnies aériennes d'acheter des quotas à d'autres secteurs industriels.
Facteur multiplicateur pour les émissions « non-CO ₂ »	Il ne doit pas être pris en compte dans la mesure où la communauté scientifique n'a pas atteint un consensus à ce jour sur les émissions « non-CO ₂ » de l'aérien. Par ailleurs, aucun facteur n'a été retenu pour les autres secteurs d'activité.
Les objectifs de réduction	Ils doivent être fixés de manière équitable par rapport aux autres secteurs de l'industrie. Les efforts déjà réalisés doivent être pris en compte.
Clause de révision	Une telle clause est nécessaire pour prendre en compte l'évolution du contexte international et économique du transport aérien.

Figure 16 : Position d'Air France-KLM sur l'EU ETS
(Rapport développement durable Air France-KLM 2007-2008, p.18)

La compagnie est favorable au système d'échange de quotas, mais elle souhaiterait que soit mis en place un système mondial pour éviter les distorsions de concurrence. La compagnie précise aussi certaines pistes à privilégier pour sa mise en œuvre : prise en compte des seules émissions de CO₂, équité des objectifs de réduction par rapport aux autres secteurs de l'industrie et instauration d'une clause de révision. L'entreprise qui, dès le début du rapport, insiste sur le fait qu'elle est à la pointe de la gestion environnementale semble assez réticente quant à la mise en œuvre d'un système qui permettrait une réelle diminution des émissions de CO₂.

En outre, ladite entreprise s'explique au sujet de son empreinte carbone en précisant que 77% des émissions proviennent des vols long-courriers pour lesquels il n'existe pas d'alternative. Elle poursuit son argumentation en insistant sur l'importance des vols court-courriers. « *Les vols court-courriers représentent 9 % des émissions de CO₂. Ils génèrent davantage d'émissions au kilomètre, mais participent à l'efficacité globale du réseau en concentrant le trafic sur les deux hubs (Roissy-CDG et Amsterdam). Ces hubs peuvent être comparés à un système de covoiturage consistant à regrouper de nombreux petits flux de trafic convergeant de France et d'Europe pour partir vers des destinations plus lointaines en empruntant des avions plus gros et mieux remplis, avec donc un impact environnemental par passager plus faible.* » À ce stade, on peut s'interroger sur la justesse de la comparaison avec un système de covoiturage et regretter le fait que l'entreprise ne conscientise pas le lecteur sur la possibilité d'effectuer ce genre de rassemblement de passagers vers les hubs en utilisant des trains à grande vitesse.

Le tableau qui suit présente la flotte d’Air France-KLM. En le parcourant, on constate que bien que les vols long-courriers soient responsables de 77% des émissions, le nombre d’avions de type court et moyen-courrier est plus important.

	Air France			KLM		
	Âge moyen (années)	Type d’avion	Nombre d’avions (412 au total)	Âge moyen (années)	Type d’avion	Nombre d’avions (195 au total)
Court et moyen-courrier	9,9	A318, A319, A320, A321	148	12,4	737-300 /-400 /-800 /-900	50
Long-courrier	7,2	A330-200, A340-300, 747-400, 777-200/-300	97	8,9	747-400, 777-200/-300, MD11, A330-200	59
Cargo	8,9	747-400	10	4,7	747-400	3
Flotte régionale AF: Brit Air, Régional, City Jet KL: KLM Cityhopper	10,2	Fokker, Embraer, Bombardier	134	15,2	F100, F70, F50	55
Autre flotte AF: Transavia France et VLM KL: transavia.com	15,2	F50, 737-800	23	6,6	B737-700/-800	28

Figure 17: La flotte Air France-KLM en exploitation au 31 mars 2008 (Rapport de développement durable Air France-KLM, p. 9)

Le second enjeu consiste à réduire les impacts environnementaux. Il s’agit des activités du groupe pour réduire ses émissions, sa production de déchets et pour limiter les nuisances sonores de l’activité. On y présente le respect des normes ISO 14001 et les chiffres de consommation d’eau et d’énergie.

Dans cette partie, le groupe nous présente tout un éventail d’actions visant à réduire l’impact environnemental local de l’activité. Parmi ces actions, certes bénéfiques pour l’environnement, certaines semblent avoir un impact tellement infime qu’on peut se questionner quand à la nécessité de les citer dans ce genre de rapport. Ainsi, à la page 23 de son rapport, Air France-KLM présente un nouveau procédé de peinture :

« Comme la peinture est sans chromates, l’avion peut être dégraissé en utilisant simplement de l’eau et du savon, ce qui permet de limiter l’utilisation de solvants nocifs. De plus, cette méthode permet d’appliquer une couche plus mince de peinture (-15 %), impliquant une diminution du poids des avions et donc des émissions de CO₂. Cette technologie a déjà été utilisée sur dix avions Boeing 747 freighter et Boeing 737. »

Il n’est pas question ici de remettre en cause le fait qu’une diminution du poids de l’avion engendre une diminution des émissions de CO₂. Cependant, même si ce genre de mesure est assez insignifiante en termes de moyen pour lutter contre le changement climatique, ne donne-t-elle pas, une nouvelle fois, l’impression que l’évolution technologique est la panacée pour vaincre le problème de l’impact du secteur sur le changement climatique ?

Toujours à l’occasion de ce second enjeu, Air France donne des informations sur la fin de vie de leurs appareils. On apprend ainsi que sur 10 ans, la société s’est séparée de 147 appareils et que 87 d’entre eux ont été restitués à leur propriétaire pour être reloués à d’autres compagnies. Seulement 11 ont été démantelés et dépollués et les pièces qui en sont issues ont été recyclées pour la conception de nouveaux appareils. Les avions restant qui sont - notons-le - majoritaires ont été revendus.

On peut donc constater qu’Air France se soucie de la fin de vie de ses appareils et on peut apprécier la transparence de la compagnie qui fournit des chiffres en la matière. Cela étant, on peut, une nouvelle fois, regretter que, dans un rapport sur le développement durable, le raisonnement ne soit pas mené à son terme. La compagnie déclare, à plusieurs reprises dans le rapport, que la

modernisation de sa flotte permet de réduire ses émissions de CO₂. On ne peut lui donner tort sur ce point. Cependant, si l'on considère le secteur aérien dans son ensemble et compte tenu du fait que la compagnie revend ou loue ses anciens avions à d'autres compagnies, on peut dire que la modernisation de sa flotte ne permettra pas une réduction substantielle des émissions de CO₂ ou tout du moins pas avant un très long terme.

Pour clôturer le second enjeu, le groupe fait état des ses initiatives pour réduire les niveaux de bruit de son activité. Comme pour ce qui concerne le changement climatique, le groupe mise sur la modernisation écologique et sur la gestion des vols. À titre d'exemple, le groupe présente « l'approche en descente continue », une procédure sensée réduire de moitié le bruit perçu lors de l'atterrissage d'un avion.

À l'occasion du troisième enjeu, intitulé « Construire une relation durable avec nos clients », on insiste sur les notions de sécurité et de sûreté du transport aérien, sur la satisfaction des besoins des clients et sur l'offre de produits et de services responsables. Cette partie du rapport concerne principalement les services aux clients (ponctualité, service, dialogues avec les clients), mais on y traite également d'intégration du développement durable et de sensibilisation des passagers aux différents enjeux (calculateur de CO₂, compensation volontaire et promotion de ces enjeux par différents médias).

Dans le quatrième enjeu dénommé « Promouvoir une politique de ressources humaines responsable », l'entreprise présente ses valeurs sociales : favoriser l'égalité et la diversité, favoriser le dialogue social. Par ailleurs, outre le fait qu'elle fait savoir qu'elle emploie de plus en plus de personnes dans le cadre du développement durable, il n'est que très peu question de l'environnement dans cette partie.

Dans le cinquième enjeu intitulé « Contribuer au développement », le groupe présente son rôle dans l'économie locale des pays qu'il dessert : offre d'emplois, soutien aux actions humanitaires (soutien aux PME, contrats d'apprentissages, projets humanitaires, culturels et sportifs, etc.).

La dernière partie du rapport nommée « compléments et annexes » concerne le dialogue avec les actionnaires, la bonne gouvernance, la responsabilité sociale au niveau européen et les indicateurs environnementaux et sociaux. Le groupe présente sa notation extra-financière auprès des « indices de développement durable » (DJSI, FTSE4Good, Aspi Eurozone). Il est à noter que ledit groupe est leader dans le secteur des compagnies aériennes en ce qui concerne le développement durable.

Le groupe présente également ses positions publiques sur différents dossiers (figure 18). On peut ici identifier une contradiction dans la communication de l'entreprise. Celle-ci condamne la taxation des émissions de CO₂ tout comme les taxations sur le kérosène ou les billets d'avions en justifiant que cela pénaliserait financièrement les entreprises et que cela ne permettrait pas de réduire les émissions de gaz carbonique. Par cette déclaration, l'entreprise soutient le fait que le secteur doit rester privilégié en matière de taxes sur les produits énergétiques. Et, quelques lignes plus loin, elle réclame une concurrence plus équitable entre les différents modes de transport en invoquant le fait que le transport aérien est le seul mode de transport assumant la totalité de ses coûts d'infrastructure. Nous avons donc ici un bel exemple de double discours : l'entreprise entend préserver son statut privilégié en bénéficiant de l'exonération des taxes sur le carburant tout en

réclamant, dans le même temps, une concurrence plus équitable entre les différents modes de transport !

Dossier	Position Air France-KLM
Intégration des compagnies aériennes au système européen d'échange de quotas (ETS)	Le groupe soutient le principe de l'ETS européen à condition que son extension au trafic international ne génère ni distorsion de concurrence, ni détournement de trafic vers des <i>hubs</i> non européens. Il considère que l'allocation des quotas devrait se faire gratuitement et sans enchère afin de ne pas compromettre la capacité des compagnies aériennes à financer le renouvellement de leur flotte (un niveau d'enchères strictement limitées à la couverture des frais administratifs pourrait être acceptable). Enfin, ce système devra être ouvert afin de permettre l'achat de quotas à d'autres secteurs, et tenir compte des efforts de renouvellement de flotte déjà réalisés.
Taxation des émissions de CO ₂	Pour le groupe, la taxation n'est pas une solution bénéfique pour l'environnement à long terme puisqu'elle ne permettra pas d'influer sur le comportement du consommateur ou de stimuler l'innovation. De plus, si elle est régionale, par exemple uniquement en Europe, elle contribuerait à détourner le trafic vers des <i>hubs</i> étrangers, voire à favoriser le ravitaillement des avions dans des pays où le carburant n'est pas taxé. Il en résulterait un impact environnemental plus important. Un tel projet pourrait aller à l'encontre du but recherché en limitant la capacité des entreprises à autofinancer leur investissement, les empêchant ainsi de renouveler leur flotte et d'acquérir de nouveaux appareils consommant moins de carburant.
Nouveau ciel unique européen	Le groupe appuie la création d'un ciel unique européen car un système de contrôle aérien efficace est nécessaire pour réduire les coûts et les retards, créer des routes plus directes et réduire les consommations de carburant et les émissions. Air France-KLM a soutenu les conclusions du rapport du High Level Group remis au Commissaire européen Jacques Barrot en juillet 2007.
Limitation de la croissance du trafic aérien	Le transport aérien restera un moteur indispensable du développement économique et humain pour les pays industrialisés comme pour les pays en développement. Le limiter arbitrairement serait dénué de fondement économique et affecterait la liberté d'aller et venir des citoyens. Face à la croissance de la demande de transport aérien, il convient d'anticiper et de pourvoir aux besoins en infrastructures nouvelles au sol et dans le ciel.
Livre blanc de l'UE et coûts d'infrastructure	Air France-KLM soutient la Commission européenne dans la mise en œuvre du Livre blanc révisé sur le transport intitulé « Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent ». Le transport aérien étant le seul mode de transport qui assume la totalité de ses coûts d'infrastructure, il convient d'instaurer une concurrence plus équitable entre les différents modes de transport.
Comodalité air rail	Les transports aérien et ferroviaire sont potentiellement complémentaires, le groupe encourage donc l'utilisation du rail pour élargir la zone de chalandise autour des aéroports. Les compagnies aériennes et ferroviaires devraient prendre en charge les mêmes coûts et être assujetties aux mêmes contraintes réglementaires dans des marchés imbriqués (sûreté, taxes, droit des passagers, environnement). L'accès au marché du rail doit être garanti à tous les nouveaux entrants afin d'optimiser l'utilisation de ce mode de transport et de mettre en place une comodalité de qualité.

Figure 18: Position publiques d'Air France-KLM
(Rapport de développement durable d'Air France-KLM, p.49)

En conclusion, on peut remarquer que le groupe se revendique être un leader en matière de développement durable. Par ailleurs, si l'on procède à une comparaison avec les autres compagnies aériennes étudiées dans ce mémoire, on peut constater que sa communication est la plus complète, et qu'il fait preuve de la plus grande transparence en matière de chiffres relatifs au développement durable.

Le rapport d'Air France-KLM peut toutefois faire l'objet des mêmes critiques que celui des Aéroports de Paris. En effet, il aurait, notamment pu aller plus loin pour ce qui concerne le problème du changement climatique et mentionner la possibilité d'un transfert modal sur les distances abordables par le train à grande vitesse. Toutefois, il est vrai que tel n'est pas l'objet de ce genre de rapport qui, en argumentant de façon unilatérale et en mettant en avant les actions positives du groupe, se doit de donner la meilleure image possible du groupe.

4.4.3.3. Rapport de l'OACI sur l'environnement de 2007

Le rapport de l'OACI sur l'environnement de 2007 commence par le mot du président du conseil. Dès les premières lignes, M. Gonzalez insiste sur le fait que le leadership de la protection de l'environnement requiert un consensus autour d'acteurs ayant des points de vue et des intérêts très différents. Il se dit toutefois conscient de la nécessité de trouver et de maintenir un équilibre entre la croissance de l'industrie du transport aérien et la protection de l'environnement. On peut ici se demander si cet équilibre est envisageable à court et moyen terme. Le président insiste également

sur le rôle de ce genre de rapport qui se doit de contribuer à une meilleure connaissance de la contribution du secteur sur le changement climatique.

Un second discours vient compléter le mot du président, celui du chef de l'unité environnementale de l'OACI, Mme Jane Hupe. Celle-ci insiste sur les efforts consentis par le secteur au cours des quatre dernières décennies : réduction des niveaux de bruit de 75%, et des émissions de CO₂ des appareils de 70% (GIEC, 1999). Cela dit, il faut savoir que ces chiffres ont récemment été remis en cause en raison du choix de l'appareil de référence (PEETERS, 2005). De plus, il est à noter qu'à l'époque le trafic était beaucoup moins important. Il convient donc de modérer ces chiffres et de tenir compte de l'augmentation du trafic aérien. Elle encourage également les solutions globales et la coopération entre les différents acteurs du secteur aérien pour rendre l'activité « durable ».

Le rapport s'articule en six parties : aviation et perspectives, bruit des avions, qualité locale de l'air, émissions globales, modélisation et base de données et coopération internationale.

La première partie est consacrée à une présentation des perspectives de l'OACI sur la demande en matière de transport aérien : nombre de passagers transportés, enjeux sociaux et économique du secteur, prévisions d'évolution.

La seconde partie traite du bruit causé par l'aviation. L'OACI présente les efforts consentis dans le passé et appelle à plus de recherches et de développement pour confirmer lesdits efforts à l'avenir. L'OACI cite quatre pistes principales à suivre : la réduction du bruit à la source (modernisation écologique), la planification lors de l'utilisation au sol et le management, la réduction du bruit des procédures opérationnelles et la restriction des opérations. L'OACI met en avant, dans sa communication, les standards européens et les bonnes pratiques à suivre en matière de bruit qu'elle a aidé à construire.

La troisième partie concerne, quant à elle, les émissions locales. Elle est subdivisée en trois sections : technologie et normes, mesures opérationnelles basées sur le marché (routes directes, redevances locales), la guidance individuelle des aéroports concernant la qualité de l'air (promotion des bonnes pratiques, réalisation d'inventaires des émissions).

Le rapport dresse un bilan des progrès réalisés en la matière au cours des 40 dernières années et encourage le secteur à poursuivre les investissements en recherche et développement.

L'OACI organise des réunions du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Ces réunions invitent le comité à proposer de nouvelles normes et pratiques qui seront examinées par le Conseil de l'OACI. Le principal résultat de la septième édition de ces réunions a été « la fixation d'objectifs technologiques à moyen et long terme pour réduire les émissions de NO_x des moteurs à réaction de 60% d'ici à 2026 ». Ces objectifs donnent « un horizon de planification concret » aux constructeurs. Une nouvelle fois, on peut déplorer la fixation d'objectifs à long terme sans qu'aucune précision ne soit donnée quant à la façon d'atteindre ces objectifs, ni quant aux sanctions prévues en cas d'échec.

On peut constater que l'OACI donne beaucoup de chiffres sur les évolutions passées, mais peu de renseignements quant aux actions à venir en vue de limiter les émissions et de remplir ses objectifs. Le rapport fait état des mesures opérationnelles visant à réduire l'impact local : favoriser les routes

directes, favoriser le CDA (descente continue d'approche ou d'arrivée) permettant de réduire les émissions de NO_x de 37 à 39% en fonction des appareils.

L'OACI donne les conditions pour une éventuelle fixation de taxe sur les émissions des avions. Pour elle, les taxes doivent être directement liées au coût de l'atténuation de l'impact environnemental des émissions du secteur. Elle considère, en outre, que ces taxes ne doivent pas être justifiées par des finalités fiscales. L'organisation insiste également sur la nécessité de transparence des États et sur le fait que les fonds issus des taxes devront être utilisés pour réduire l'impact environnemental du secteur. En outre, l'intérêt de toutes les parties devra être pris en compte et lesdites taxes ne devront pas causer de distorsions de concurrence, autant de conditions qui rendent difficile leur mise en place.

La quatrième partie du rapport s'intéresse aux émissions globales du secteur aérien. L'OACI commence par rappeler que le secteur aérien n'est responsable « que » de 2% des émissions globales de gaz à effet de serre. Il n'est toujours pas question de la comparaison des émissions par passagers-kilomètre avec les autres modes de transport. L'organisation nous rappelle qu'elle est à l'avant-garde en matière de connaissance des conséquences environnementales du secteur et qu'elle est à l'origine du rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire réalisé par le GIEC en 1999. L'effet de serre et ses conséquences probables sont également expliqués. On peut ici saluer le fait que le rapport rappelle les enjeux globaux des problèmes qu'il aborde. On apprend encore que, selon une estimation de l'OACI, les émissions totales de CO₂ de l'aviation en 2005 représentent environ 600 millions de tonnes.

En outre, l'OACI avance diverse pistes pour « limiter ou réduire les émissions globales de ses appareils » : la technologie (systèmes de propulsion, matériaux, structure, design, procédure opérationnelles), les mesures opérationnelles (opérations au sol et en vol et équipements de service au sol), les mesures basées sur le marché (système d'échange de quotas d'émissions, et les mesures volontaires telles que la compensation de carbone ou les carburants alternatifs et taxes liées aux émissions).

Pour ce qui est de la technologie, l'OACI met en avant les progrès réalisés en termes de consommation par passagers-kilomètre. En 20 ans, la consommation est passée de 8 L/pax100km à 5 L. Soulignons ici la « performance » de l'A380 aux alentours de 3 L/pasx100km.

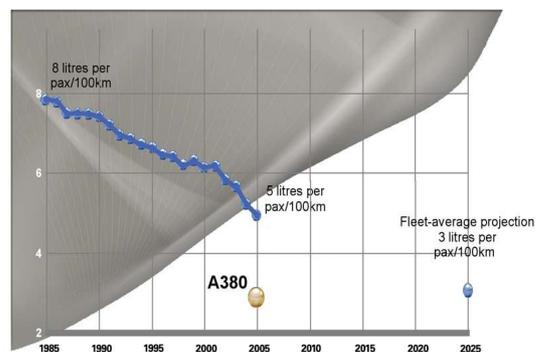


Figure 19 : Worldwide passenger air traffic fuel consumption (litres per passengers (pax) per 100 km).
Source : Airbus

On peut constater que sur le graphique de la figure 19, on ne démarre pas de zéro sur l'axe des abscisses, ce qui a pour conséquence d'exagérer la pente de la courbe descendante.

Les chiffres proviennent d'Airbus et on tendance à faire croire au consommateur que l'avion est en passe de devenir l'un des modes de transport les plus écologiques. Or, il faut être attentif à ce que l'on compare. Lorsqu'Airbus parle de 3L/pax100km, il s'agit d'une consommation avec un taux de remplissage maximum (le taux de remplissage moyen des avions long courrier est de 70 à 80%).

Cela dit, on a tendance à comparer ces chiffres avec nos voitures qui consomment en moyenne 7L/100km. Si on ramène aux mêmes unités, une voiture moyenne de quatre place consommant 7L/100km ne consommerait plus que 1,75L/pax100km.

Pour ce qui concerne le système d'échange de quotas de CO₂, l'OACI dresse les obstacles à sa mise en œuvre. L'organisation souligne la difficulté de mettre en place ce genre de système pour « des émissions non-stationnaires » qui ne sont pas attribuables à un État. Il faut également définir les entités responsables, les sources d'émissions, les émissions incluses, les allocations de distributions et les systèmes d'échange.

Dans la partie relative à la modélisation et aux données, l'OACI présente la façon dont elle évalue la faisabilité technique, l'opportunité économique et les bénéfices environnementaux des options considérées comme limitant le bruit et les émissions des appareils. Ainsi, par exemple, l'OACI fait état du système de modélisation des émissions de l'aviation et de l'évaluation des options de réduction (AERO-MS). AERO-MS est un outil complet d'analyse des effets environnementaux et économiques des politiques visant à réduire les émissions de l'aviation selon différents scénarios. Il a été développé par l'aviation civile hollandaise.

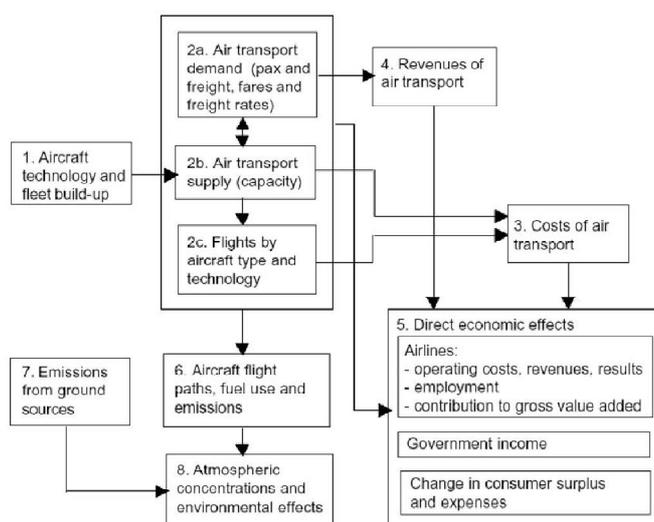


Figure 20 : Overview of computational steps in the AERO Modelling System.
(OACI environmental report 2007, p.206)

La sixième et dernière partie du rapport traite de la coopération internationale. L'OACI y présente le comité sur la protection environnementale de l'aviation (CAEP). Ce dernier est constitué de 22 membres et de 12 observateurs, tous des experts des États de diverses régions du monde. Ils représentent les intérêts de l'aviation. Le comité est divisé en différents groupes de travail (bruit des avions, opérations, émissions, modélisation, etc.) ayant pour but de mener des études et des recommandations pour minimiser l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Le rapport se termine par un mot du président du conseil et par ses remerciements adressés à différents acteurs du secteur aérien ayant contribué à la réalisation dudit rapport (Airbus, Air France, Boeing, Shell, IATA, etc.). Un espace publicitaire est laissé à chacun de ces acteurs qui sont

invités à parler d'environnement. On peut s'interroger sur la justesse de cette pratique. En effet, c'est comme si Nestlé aidait à la production des rapports de l'UNICEF !

À titre d'exemple, l'IATA propose une analogie pour le moins contestable. L'image reprise est celle d'un bonzaï sous lequel on peut lire : « *Its growing. But still be small in 2050* » (« ça pousse/augmente mais reste petit/peu important en 2050 »). Le texte explicatif est le suivant : « *Les gens aiment voyager donc ce n'est pas surprenant que le transport aérien soit en croissance. L'aviation est responsable de 2% des émissions de CO2. Nous essayons de limiter cela avec des avions qui consomment moins, des routes plus directes et un meilleur contrôle du trafic aérien. Ainsi, alors que plus de gens découvrent la planète, notre part d'émissions restera faible et sera, selon l'ONU, de 3% en 2050.* ».



It's growing. But it'll still be small in 2050

People love to travel. So it's no surprise that air transport is growing. Aviation contributes 2% of global CO₂ emissions. This is a figure that we are working hard to limit with new, fuel-efficient aircraft, shorter routes and better air traffic control. So, even as more people see more of the planet, our share of emissions will remain small. The IATA calculates that our contribution will be 3% by 2050.

Flying is a wonderful thing



This advertisement is supported by Airbus, The Boeing Company, Pratt & Whitney and Rolls-Royce

Figure 21: Publicité de l'IATA Issue du rapport environnemental 2007 de l'OACI

La communication commence par : « Les gens aiment voyager. » L'IATA se décharge ainsi de toute responsabilité quant à son activité en insistant sur le fait que ce sont « les gens » qui aiment voyager. Si le transport aérien intégrait ses coûts environnementaux, nul doute que « les gens » se rabattraient sur d'autres modes de transports plus abordables.

Le fait que le transport aérien est appelé à augmenter est ainsi comparé à la croissance naturelle d'un bonzaï comme si les effets de ses deux croissances étaient comparables d'un point de vue environnemental.

On peut parler ici d'un bel exemple de greenwashing. On donne l'impression que la croissance du transport aérien, sinon du transport en général est un phénomène naturel et on minimise l'importance des émissions du secteur.

En analysant ce rapport, il est surprenant de constater l'importance donnée à l'explication des problèmes environnementaux causés par l'aviation. Dans chaque partie, on explique le contexte global du problème (émissions de différents polluants, niveau sonore des différents composants des moteurs, etc.) et on se base sur des études scientifiques émanant principalement du secteur aérien pour expliquer les pistes à suivre. Remarquons que ces études ne dénoncent pas clairement le poids très important du secteur en termes de passager-kilomètre et qu'elles ne remettent jamais en cause les émissions par passager-kilomètre du secteur en établissant une comparaison avec les autres modes de transport. Le rapport de l'OACI sur l'environnement permet de comprendre les différents problèmes environnementaux causés par l'aviation. Il accorde aussi beaucoup, voire beaucoup trop d'importance aux progrès réalisés dans le passé par le secteur et ne présente que peu de solutions permettant d'arriver à de tels progrès à l'avenir.

4.4.4. Statistique textuelle des rapports

4.4.4.1. Présentation du logiciel

L'analyse automatisée du logiciel d'analyse de texte « Tropes » sera garante d'une certaine qualité d'analyse. Le logiciel permet de détecter le style du texte et d'analyser les verbes qui y sont utilisés. Tropes classe automatiquement les mots du texte par ordre et fréquence d'apparition. Il catégorise les mots et évalue des relations entre ces catégories.

4.4.4.2. Analyse textuelle du rapport d'activités et de développement durable 2007-2008 des Aéroports de Paris

Le logiciel nous apprend que le rapport est rédigé dans un style narratif et une mise en scène dynamique. Nous aurions pu nous attendre à ce que le style employé pour la rédaction du rapport soit argumentatif étant donné le fait que les Aéroports de Paris tentent d'y démontrer leur engagement pour le développement durable. Mais l'analyse textuelle révèle plutôt que l'entreprise y énonce, raconte les différentes actions entreprises sur ce thème.

Le logiciel permet également d'analyser les verbes utilisés dans le texte. Il en ressort que 65% des verbes utilisés sont des verbes factifs, c'est-à-dire qu'ils expriment des actions.

Tropes regroupe différents mots appartenant à un « univers de référence » commun et classe ceux-ci par ordre décroissant. Par exemple, sous l'univers de référence « transport », le logiciel regroupe les mots aéroport, trafic, vol, TGV, etc. Si on utilise cette fonction, on constate que les trois premiers « univers de références » sont les suivants : le transport (174 occurrences), la France (112 occurrences) et les finances (110 occurrences).

En troisième position, on retrouve des mots qui se rapportent aux finances (chiffre d'affaire, dépenses, clients, ventes, coûts, etc.). Cela illustre bien le fait que le rapport reste essentiellement centré sur l'économique.

On constate que le rapport d'activités et de développement durable est, selon cette analyse textuelle, centré sur l'économie. Les « univers de référence » tels que le groupe social (5 occurrences), l'environnement (10 occurrences), l'emploi (8 occurrences) et l'écologie (8 occurrences) n'apparaissent qu'après la vingtième position.

On peut élargir l'échelle d'analyse et définir différents scénarios. Ainsi, au lieu de se focaliser sur un univers de référence, on peut en regrouper plusieurs. Par exemple on adjoindra les univers de référence finance et commerce ou agriculture et environnement.

On constate que le scénario finances et commerce prennent la plus grande place dans le texte analysé. Même si on regroupe les scénarios gens, éducation et emploi, agriculture & environnement et nature & écologie, le nombre de mots recensés reste deux fois moins important que dans la catégorie finances et commerce. Quantitativement, les mots se rapportant à l'univers

Figure 22: Scénarii du rapport des Aéroports de Paris avec le logiciel Tropes

0228	finance et commerce
0185	géographie
0171	transports, aéronautique et espace
0167	temps
0152	autres concepts
0149	politique et société
0119	caractéristiques
0053	comportements et sentiments
0047	gens
0041	forces et quantités
0036	communication et médias
0025	sports et loisirs
0022	vie pratique et habitat
0020	sciences et techniques
0016	éducation et emploi
0012	arts et culture
0009	agriculture et environnement
0008	industrie et énergie
0007	crises et conflits
0006	corps
0004	objets et substances
0003	nature et écologie

économique sont donc bien plus présents que ceux se rapportant au social et à l'environnement malgré qu'il s'agisse d'un rapport d'activité et de développement durable.

4.4.4.3. Analyse textuelle du rapport développement durable 2007-2008 d'Air France-KLM

Le style et la mise en scène sont identiques au rapport précédent, il s'agit d'un style narratif et d'une mise en scène basée sur l'action. Les verbes utilisés sont à 60% des verbes factifs.

Les univers de références ne sont pas les mêmes. Dans ce rapport, le transport arrive en première position (181 occurrences) devant la politique et le commerce. Comparativement au précédent rapport, l'environnement est mieux classé avec 30 occurrences mais figure tout de même en 10^{ème} position.

- ◀0225 autres concepts
- ◀0201 transports, aéronautique et espace
- ◀0160 politique et société
- ◀0142 géographie
- ◀0136 finance et commerce
- ◀0114 temps
- ◀0091 caractéristiques
- ◀0062 comportements et sentiments
- ◀0047 agriculture et environnement
- ◀0034 sciences et techniques
- ◀0032 forces et quantités
- ◀0029 industrie et énergie
- ◀0027 gens
- ◀0019 communication et médias
- ◀0019 arts et culture
- ◀0019 éducation et emploi
- ◀0013 sports et loisirs
- ◀0011 objets et substances
- ◀0005 machines, outils et mécanique
- ◀0005 médecine et santé
- ◀0003 vie pratique et habitat
- ◀0002 crises et conflits
- ◀0001 corps
- ◀0001 nature et écologie

Les résultats sont tout aussi différents en ce qui concerne les scénarios. Le transport et la finance occupent toujours une place importante mais l'agriculture et l'environnement sont nettement mieux représentés dans ce rapport que dans le précédent.

Une place moins importante est accordée à la dimension sociale étant donné que seul 27 références renvoient au scénario « gens » et 19 renvoient à « éducation et emploi ».

Il ressort de ces analyses de textes que le style et les temps utilisés sont les mêmes dans les deux rapports. Par contre, on constate des différences au niveau de l'occurrence des mots relatifs aux différentes dimensions du développement durable. Dans le rapport des Aéroports de Paris, les mots se référant à l'économie sont plus fréquents et l'association de ce domaine avec le thème des transports est plus importante que dans celui d'Air France-KLM.

Figure 23 : Scénarii du rapport d'Air France-KLM avec le logiciel Tropes

Cette analyse textuelle démontre l'importance de la dimension économique dans les rapports de développement durable et conforte notre hypothèse selon laquelle la dimension environnementale est intégrée par les entreprises sans que celles-ci ne bouleversent leur fonctionnement.

4.4.5. Conclusions

Dans le point qui vient d'être présenté, nous avons analysé trois rapports de développement durable : le premier a été réalisé par les Aéroports de Paris, le second par Air France-KLM et le dernier par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Nous pouvons conclure que les communications de ces trois entités sur le développement durable sont assez semblables. Elles défendent toutes les mêmes pistes en vue de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. La modernisation écologique et une meilleure gestion des vols et des opérations au sol sont les principales pistes défendues par le secteur et sont clairement revendiquées dans les rapports étudiés. L'intégration au système communautaire d'échange de

quotas d'émissions est également présentée comme possible solution, mais les trois acteurs émettent des conditions et attirent l'attention sur la difficulté de sa mise en œuvre. Les différents rapports ont aussi pour point commun les éléments dont ils ne parlent pas. Ainsi, aucun ne fait mention d'un possible report modal pour les vols court-courriers alors qu'il semble que ce soit une solution permettant de réelles économies de CO₂. Les différents rapports n'abordent pas non plus la question de la taxation du kérosène ou des billets. Le groupe Air France est le seul à y faire vaguement allusion pour s'opposer à cette piste en déclarant que le secteur est déjà soumis à de nombreuses taxes. Tous les rapports accordent plus d'importance au problème du changement climatique qu'à ceux des nuisances sonores et des pollutions locales. Pour ces domaines, les acteurs utilisent la même stratégie de communication que pour celui du changement climatique en misant principalement sur l'évolution technologique.

Si les trois rapports ont des points communs, ils ont aussi des différences. Le rapport de l'OACI n'est pas du tout construit comme celui des Aéroports de Paris et d'Air France-KLM. Alors que ces derniers présentent l'entreprise et ses actions environnementales, l'OACI procède à un état des lieux général des différentes sections et souligne les efforts réalisés dans le passé par l'ensemble du secteur. Le document ne se contente pas de présenter les actions environnementales de ce dernier, mais replace celles-ci dans leur contexte général (schéma des moteurs d'avions, explication de l'effet de serre, etc.). Voilà les raisons pour lesquelles le rapport de l'OACI est plus volumineux que les deux autres.

Les rapports des Aéroports de Paris et d'Air France-KLM sont assez semblables. Ils utilisent parfois le même genre de communication pour le moins anecdotique. Alors que les Aéroports de Paris nous présentent un système « d'effaroucheurs » d'oiseaux à alimentation solaire, Air France-KLM nous apprend l'existence d'une peinture sans chromate permettant d'appliquer une seule couche de peinture et donc de faire des économies de poids sur ses appareils. On peut objectivement se demander si ce genre d'initiatives, bien qu'intéressantes pour l'environnement, ont leur place dans ce genre de rapport. En effet, ce ne sont pas de telles mesures extrêmement marginales qui permettront au secteur de contrer la croissance de ses émissions de CO₂.

Le rapport de développement durable semble donc être un outil de promotion de l'image de marque de l'entreprise. Celle-ci s'engage à rédiger ce genre de rapport pour faire croire qu'elle prend en compte l'environnement dans son management. Elle a le choix du contenu de son rapport, de le faire vérifier par une agence de son choix et de respecter ou non les objectifs qu'elle se fixe.

Il ressort de cette analyse qu'en intégrant des principes de développement durable, l'entreprise s'approprie cette notion. En modernisant ses équipements ou ses processus de productions, elle obtient un bénéfice environnemental mais surtout économique. Cela lui permet de ne pas avoir à remettre en cause l'existence - ce que l'on comprend aisément -, mais surtout la croissance de son activité très consommatrice d'énergies fossiles et donc, par définition, non-durables.

4.5. Positionnement du secteur sur les pistes à suivre pour réduire ses émissions de CO₂

4.5.1. La « modernisation écologique »

La modernisation écologique a trait aux démarches visant à adapter l'économie aux contraintes environnementales (Spaargaren et Mol, 1992). Il s'agit d'une « politique écologique qui repose sur la technologie et encourage l'innovation » (JANICKE, 2008 : 557). C'est une approche gagnant-gagnant dans la mesure où la compagnie aérienne est gagnante en termes de réduction des coûts et de concurrence et que les effets environnementaux sont bénéfiques.

Le secteur aérien a fait de la modernisation écologique une priorité. Cet aspect est cité dans presque tous les cas comme la première solution pour lutter contre le changement climatique. Ledit secteur entend moderniser sa flotte avec des avions plus performants afin de réduire sa consommation d'énergie primaire et ses émissions de CO₂.

Suivant un argument majeur défendu par le secteur, depuis 40 ans, le rendement énergétique des avions s'est amélioré de 70% (cf. notamment le site de l'IATA et le rapport du GIEC sur l'aviation et l'état de l'atmosphère de 1999). Or, ce chiffre a été remis en cause par une étude du National Aerospace Laboratory NLR en 2005. Le rapport défend l'idée que cette amélioration de 70% est due au choix de l'appareil de référence. Et que ce dernier, choisi par le GIEC (le DH Cornet 4) n'était pas le meilleur étant donné le fait que son efficacité énergétique était très faible en comparaison avec les avions de l'époque. L'étude nous apprend également que l'efficacité énergétique n'est pas le seul, mais bien un des nombreux facteurs utilisés pour construire un nouvel appareil (PEETERS, 2005). De plus, ces chiffres illustrent l'amélioration de l'efficacité des appareils ne rendent pas compte de la croissance de l'activité du secteur. L'augmentation du trafic observé ces dernières décennies modère considérablement ces chiffres.

De nombreuses études s'accordent à dire que l'évolution technologique des appareils ne permettra pas une diminution à long terme des émissions de CO₂ du secteur et ce, particulièrement, si l'augmentation de la demande actuelle pour ce mode de transport se poursuit.

Le secteur n'est pas totalement sourd à ces prévisions et bien qu'il maintienne la modernisation écologique au centre de sa stratégie d'action et de communication en matière de lutte contre le changement climatique, il admet que cette solution n'est pas suffisante :

« Des résultats préliminaires, par vol, indiquent que la demande de voyage aérien devrait poursuivre sa croissance au moins jusqu'en 2036 ; le rendement devrait continuer de s'améliorer durant cette période. On ne s'attend pas à ce que l'amélioration prévue du rendement découlant de mesures technologiques et opérationnelles compensent entièrement la croissance projetée des émissions attribuables à la demande. » (Site internet de l'OACI)

Par ailleurs, comme cela a été expliqué lors de l'analyse du rapport de développement durable d'Air France-KLM, lorsqu'une compagnie aérienne se sépare d'avions, une partie importante de ceux-ci est revendue ou louée à d'autres compagnies. L'idée de remplacer à court terme tous les anciens avions par de nouveaux appareils est donc un leurre, d'autant plus qu'il faudrait idéalement tenir compte de l'énergie utilisée pour la fabrication de ces nouveaux appareils.

Les compagnies aériennes cherchent aussi à réduire leur consommation de carburant (optimisation de la vitesse de croisière, réduction de la masse embarquée, entretien des appareils). Air France, par exemple, a mis en place un plan « action carburant ». Les compagnies aériennes communiquent énormément sur le sujet en insistant sur le caractère environnemental de ces mesures. Cela dit, il ne faut pas omettre de signaler que les coûts relatifs au carburant sont très importants pour lesdites compagnies. Même si faire des économies de carburant est important pour limiter les émissions de GES, cela permet aussi et surtout à l'entreprise de réduire ses coûts.

Il est aussi important de prendre en compte l'existence de « l'effet rebond ». Il s'agit d'un concept économique qui - lorsqu'il est appliqué à l'énergie - nous apprend que, si l'évolution technologique permet de produire un produit ou un service avec moins d'énergie, sa valeur va diminuer et donc la demande pour celui-ci va augmenter. L'effet bénéfique du gain énergétique de l'innovation technologique est, selon ce concept, en partie compensée par l'augmentation de la demande pour le produit. Si on applique l'effet rebond à l'évolution technologique du transport aérien, des appareils moins énergivores réduiront les coûts des compagnies aériennes qui diminueront le prix des billets. Cela aura pour conséquence une augmentation de la demande (SCHNEIDER, 2003).

Le secteur aérien mise sur la modernisation écologique pour rendre son activité plus « durable ». Or, par définition, elle est non durable puisqu'il utilise une énergie non renouvelable. On se trouve donc ici face à un paradoxe : comment une industrie qui, par définition, n'est pas durable peut-elle prétendre défendre les principes du développement durable ?

On ne peut pas nier les effets bénéfiques de l'emploi d'appareils plus efficaces, mais il faut garder à l'esprit que ce genre de solution a également un effet économique positif pour les entreprises. Il s'agit d'une piste gagnant-gagnant bénéfique pour tous, qui n'a de sens que si les effets environnementaux issus de la modernisation des appareils ne sont pas contrecarrés par une croissance importante du nombre d'appareils. Or, les acteurs du secteur aérien militent tous pour la modernisation écologique, mais insistent sur la nécessité de maintenir une croissance forte du secteur aérien. Ces deux éléments, très présents dans les communications, ne sont jamais présentés comme contradictoires.

De plus, aucune innovation technologique ne permettra, à court terme, de révolutionner la consommation des appareils et de contrecarrer la croissance du secteur. En se concentrant sur l'innovation technologique pour résoudre les problèmes environnementaux, les entreprises du secteur aérien trouvent un moyen de gagner du temps, de poursuivre leur croissance en ne modifiant pas de façon profonde leur fonctionnement. Bien plus que de critiquer la communication d'entreprise, il s'agit ici de s'interroger sur le fonctionnement du système capitaliste lui-même. Hervé Kempf résume le propos de la façon suivante : « Le choix de la technologie est essentiellement un choix politique, qui découle d'une conception préalable de l'organisation sociale. « Quelle technologie ? » Est une question secondaire. La question préalable est : « Dans quelle société voulons-nous vivre ? ». » (KEMPF, 2009 : 108).

4.5.2. La gestion du trafic

La gestion du trafic aérien consiste en une meilleure organisation de celui-ci. Le ciel unique européen veut harmoniser la gestion du trafic européen. En favorisant les routes directes et en optimisant les tracés, les avantages sont multiples : réduction des coûts, réduction des émissions de CO₂, diminution du nombre de retards et réduction de la congestion.

L'optimisation de la gestion du trafic aérien est, à l'instar de la modernisation écologique, bénéfique pour tous. Elle permet aux aéroports et aux compagnies aériennes de réduire leurs coûts, de voir leur nombre de retards diminuer et de limiter leurs émissions de dioxyde de carbone. Cela dit, il me semble intéressant de pousser le raisonnement un peu plus loin. En effet, une meilleure gestion aurait pour conséquence de désengorger l'espace aérien. Mais l'espace ainsi libéré ne risque-t-il pas d'être exploité par les acteurs du secteur concerné ? Ce genre de solutions ne revête donc un intérêt environnemental qu'à condition que la construction de nouveaux aéroports et la mise en place de nouvelles lignes ne viennent pas annuler les économies de CO₂ réalisées par la mise en place de programmes de gestion du trafic aérien.

4.5.3. Le calcul des émissions de CO₂ et les programmes de compensation

Les compagnies aériennes proposent à leurs clients de compenser les émissions de CO₂ émises lors de leurs vols. Elles ont mis en ligne un calculateur des émissions de ce gaz et proposent d'investir dans des programmes pour compenser les émissions ainsi calculées.

Il faut avant tout mettre l'accent sur le fait qu'en compensant les émissions on n'évite pas pour autant les rejets de gaz carbonique. Ainsi, comme c'est le cas en matière de politique des déchets, le CO₂ « le mieux compensé » est celui que l'on s'abstient d'émettre ! Par ailleurs, il faut savoir que seule la plantation d'arbres permet de compenser réellement les émissions de CO₂, à condition qu'ils ne soient pas brûlés ou décomposés.

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de directive qui règlemente les calculateurs et les programmes de compensation. C'est la raison pour laquelle il en existe une multitude. D'ailleurs, rien que pour la Belgique, 7 programmes de compensations ont fait l'objet d'une étude³⁰ comparative.

Face à cette diversité, on peut s'interroger sur la qualité des calculateurs mis à disposition. Il est donc important de prendre en compte la méthodologie utilisée pour calculer les émissions de CO₂. Or, cette méthodologie est rarement disponible sur les sites Internet des compagnies aériennes.

Nous nous sommes prêté à un petit exercice. Nous avons comparé les émissions produites par un vol Paris Charles de Gaulle – New York JFK en faisant appel à différents calculateurs. Les calculateurs de CO₂ sélectionnés sont les suivants :

- Action carbone qui est utilisé par Air France sur son site Internet.

³⁰ Heughebaert A. (2008), Etude comparative des programmes de compensation volontaire de CO₂ en Belgique, étude commandée par la fédération Inter-Environnement Wallonie.

- Atmosfair qui bénéficie de la meilleure évaluation dans l'étude comparative précitée.
- CNG GreenSeat qui arrive en dernière position dans le classement de cette même étude.

	Action carbone (Air France)	Atmodfair	CNG GreenSeat
Vol considéré	Paris Charles de Gaulles – New York JFK (12 246 km)	Paris – New York	Paris Charles de Gaulles – New York JFK
Émissions à compenser	998 kg de CO ₂ ou 81,5 g CO ₂ /passager-km	3 920 kg éqCO ₂	2 570 kg éqCO ₂ ou 1 280 kg CO ₂
Prix du Carbone	20,00€/ T	22,50€/T	10,00€/T

Tableau 5 : Comparaison entre trois calculateurs d'émissions de CO₂

Cette comparaison nous amène à différentes constatations.

Tout d'abord, le calculateur d'Air France ne permet de calculer que les émissions de gaz carbonique imputable au vol contrairement à Atmosfair qui calcule celles-ci en équivalent CO₂ et qui tient également compte des autres émissions (NO_x, CH₄, etc.). Le dernier calculateur, en l'occurrence GreenSeat permet, quant à lui, de calculer tant les émissions de CO₂ que les émissions totales en équivalent CO₂.

Si l'on considère les résultats obtenus, on observe que le calculateur d'Air France donne le chiffre de 998 kg de dioxyde de carbone pour un vol aller-retour Paris-New-York. Les autres calculateurs sont moins optimistes. GreenSeat fait état de 1 280 kg de CO₂ et 2 570 kg d'équivalent CO₂ considération faite de l'ensemble des gaz émis. Atmosfair indique des émissions de 3 920 kg éq.CO₂. Les résultats obtenus sont donc différents d'un calculateur à l'autre et, comme on pouvait s'y attendre, le calculateur d'Air France est celui qui minimise le plus les émissions de gaz carbonique.

Ce calculateur est le seul qui donne la conversion en émission de CO₂/passager-kilomètre. Ainsi, pour le vol donné en exemple, il donne le chiffre de 81,5g de CO₂ par passager-kilomètre, soit des émissions encore inférieures à l'appareil le plus performant cité à plusieurs reprises dans ce travail, à savoir l'Airbus A 380 qui émet 95g CO₂ par passager-kilomètre.

Sans remettre totalement en cause le bien-fondé de ce genre de pratique, on peut émettre le raisonnement suivant : un voyageur soucieux de l'environnement n'a-t-il pas plus d'intérêt à choisir un autre mode de transport moins générateur de CO₂ plutôt que de participer à un programme de compensation ? La logique de ce raisonnement est comparable à celle appliquée pour les déchets. Comme cela a déjà été évoqué, le meilleur moyen de valoriser un déchet n'est-il pas d'essayer d'éviter de le produire ?

4.5.4. Le système d'échange de quotas d'émissions de CO₂

Les acteurs du secteur aérien proposent également des mécanismes économiques pour réduire leurs émissions. Il s'agit de mécanismes volontaires qui ont déjà été évoqués ultérieurement, à savoir la modernisation écologique, la compensation des émissions ainsi que de mécanismes d'échange de quotas d'émission.

Le système d'échange de quotas d'émissions de CO₂ est un mécanisme mis en place par l'Union Européenne dans le but de maîtriser et de réduire ses émissions. L'Union fixe une limitation de la quantité de carbone à émettre et instaure un marché du carbone où les entreprises achètent ou vendent des « droits à polluer ». Si une entreprise fait des efforts et émet moins de CO₂ que prévu, elle peut vendre ses droits à une autre ayant dépassé son taux d'émissions. Pour l'instant, seules les émissions domestiques du secteur sont prises en compte dans l'inventaire des émissions des pays ayant ratifié le Protocole de Kyoto.

Le groupe Air France-KLM déclare à ce sujet :

« Nous soutenons, en particulier, le principe de l'intégration du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émissions. Mais cette intégration doit s'effectuer de façon progressive et efficace, tenir compte de l'explosion du prix du pétrole, et respecter des modalités équitables entre transporteurs européens et non européens. Le risque serait, autrement, de détourner le trafic vers des compagnies et des plates-formes non européennes, avec de graves distorsions de concurrence, et une « délocalisation » des émissions de CO₂, sans effet positif sur le climat. »³¹

Cette citation est d'autant plus intéressante qu'elle reflète la position globale du secteur sur le sujet. Le groupe déclare soutenir l'intégration du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émissions et fixe diverses conditions à sa mise en place. Or, ces conditions sont pour le moins discutables. En effet, le secteur fait remarquer qu'il faut tenir compte de l'évolution du prix du pétrole. Ledit secteur, déjà exonéré de taxe sur le kérosène depuis la convention de Chicago, craint la fixation de quotas trop chers ou en quantité insuffisante et réclame des quotas gratuits et sans enchère. Pourtant, l'expérience du système d'échange de quotas d'émissions appliqué à l'industrie prouve que le système est d'autant plus efficace que la quantité de quotas n'est pas trop importante et que le prix du carbone n'est pas trop bas.

Nombreux sont ceux qui militent pour une mise aux enchères de ces quotas. Air-France qui dit soutenir ce mécanisme, le condamne pourtant lorsqu'elle réclame le respect de modalités équitables entre transporteurs européens et non européens.

Comme cela a été expliqué au début de ce mémoire, l'Europe entend intégrer le secteur aérien au système d'échange de quotas d'émissions de CO₂ d'ici 2012. Il faudra être particulièrement attentif aux modalités de mise en œuvre de cette intégration si l'on veut que celle-ci permette une véritable réduction des émissions du secteur. Les difficultés de mise en œuvre sont importantes :

- Sur quelle base faut-il allouer les émissions produites ?

³¹ Citation : Rapport développement durable 2007-2008 d'Air France-KLM, p.5

- Comment évaluer l'impact de chaque vol ?
- À quel niveau seront plafonnées les émissions du secteur ?

Toutes ces questions doivent être résolues pour permettre l'intégration du transport aérien au système européen d'échange de quotas d'émissions et ainsi permettre une limitation de ses émissions.

Pour en revenir à la communication des entreprises du secteur qui nous intéresse, on constate qu'à partir du moment où un mécanisme peut s'avérer contraignant, les entreprises se montrent plus prudentes dans leur communication. Lorsqu'elles défendent l'idée de mécanismes volontaires (modernisation écologique, ciel unique européen, compensation), elles « s'engagent » fermement et insistent, dans leurs communications, sur ces engagements. Lorsqu'elles abordent des options plus contraignantes et des mécanismes économiques – je pense ici, notamment au système d'échange de quotas d'émissions -, elles se montrent moins entreprenantes et basent leur communication sur la mise en garde des dangers économiques que ce genre de mesures peuvent engendrer.

4.6. Ce que le secteur aérien ne nous dit pas

4.6.1. Taxation

En 2004, l'INFRAS a mené une étude sur les coûts externes des différents modes de transport. Cette étude porte sur différentes catégories de coûts (accidents, bruit, pollution atmosphérique, changement climatique, etc.).

Pour ce qui concerne le changement climatique, on peut constater l'importance de l'influence du transport aérien et en particulier celui du transport de marchandises (figure 25). La taxation du kérosène serait une solution qui permettrait d'internaliser les coûts externes imputables au changement climatique.

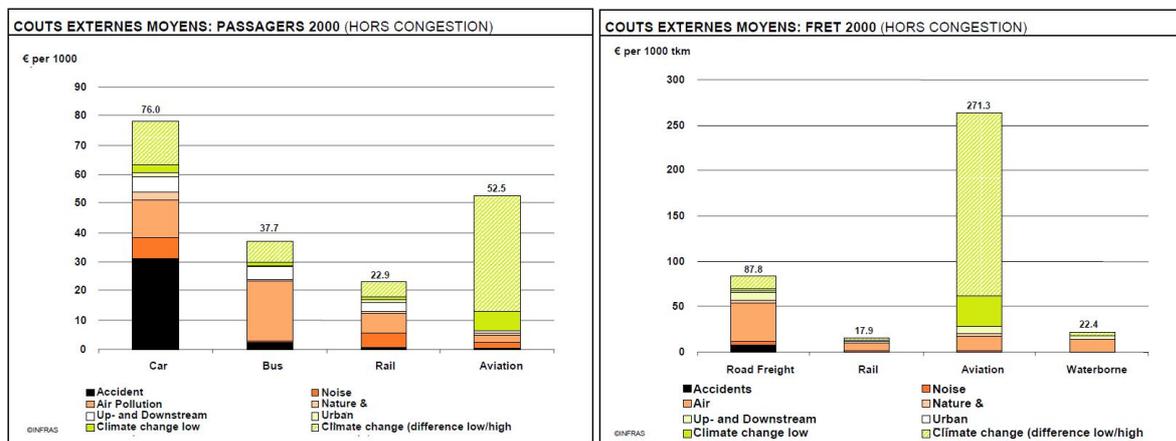


Figure 24: Coûts externes moyens passagers en 2000

Figure 25: Coûts externes moyens fret en 2000

Contrairement au transport routier et ferroviaire, le transport aérien international est exempt de taxes et de TVA conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago de 1944. Cette réglementation a été reprise dans plus de 4000 accords bilatéraux entre États.

Pour certains, la levée de cette exemption va de soi - je rappelle que, d'un point de vue concurrentiel, elle favorise le secteur de l'aviation - alors que pour d'autres, elle constituerait une révolution ingérable et inefficace en termes de faisabilité de mise en œuvre. De plus, une telle mesure n'aurait pas forcément d'impact sur le taux des émissions CO₂ et mettrait en péril la survie de nombreuses compagnies aériennes.

Toujours est-il que le fait que l'aviation ne soit pas soumise à une taxe sur le carburant constitue une aberration concurrentielle envers les autres modes de transports, mais également envers les autres industries.

Le problème principal lié à l'application de cette taxe est le caractère international du transport aérien. Doit-on taxer toutes les liaisons, et, par conséquent, revoir tous les accords bilatéraux depuis 1944 ou se contenter de taxer les liaisons intra-européennes ou au départ et à l'arrivée de l'UE ? Si

seuls les transporteurs européens sont taxés, des distorsions de concurrence vis-à-vis des transporteurs non communautaires pourraient apparaître.

Enfin, un dernier problème pourrait se poser, celui du « tankering ». Le tankering consiste à remplir un avion de carburant dans un pays où il n'est pas taxé pour pouvoir l'utiliser à l'occasion d'un autre vol. Ce genre de pratiques irait à l'encontre des objectifs environnementaux de la taxe.

Renégocier les accords de Chicago constituerait un immense travail, mais serait pourtant nécessaire si l'on souhaite établir une taxe à un niveau global. En se limitant au niveau européen, on s'exposerait nécessairement à des distorsions de concurrence. Toujours est-il que relever un tel défi est indispensable si l'on veut réduire substantiellement les émissions de CO₂ du secteur et permettre à ce dernier de prendre en compte ce que Sewill appelle les « coûts cachés » du transport aérien.

Les coûts cachés du transport aérien sont les suivants : les coûts environnementaux globaux et locaux, les effets néfastes sur les économies du pays de départ, sur l'environnement et la culture des pays d'arrivée. Sewill identifie deux bonnes raisons de taxer l'aviation. Premièrement, à l'instar des utilisateurs des autres modes de transport, ceux qui choisissent le transport aérien devraient contribuer au financement des services publics. Deuxièmement, il faut s'assurer que l'aviation paie pour couvrir ses coûts externes (principe du pollueur-payeur).

Selon Sewill, l'instauration d'une taxe sur le carburant semblable à celle appliquée au transport routier et d'une TVA sur les billets d'avion permettrait d'aboutir à un « paquet de taxes équitables ». Cela permettrait, en tout cas, au Royaume-Unis de récolter 9 milliards de £ de subsides. Cela aurait également pour effet de limiter - j'insiste ici sur le fait qu'il ne s'agit pas de réduction ou de stagnation - la croissance du nombre passagers et donc la production des émissions de CO₂ du secteur. Il conclut son analyse de la façon suivante: « *Avec une taxation juste, il n'y aurait plus besoin de construire de nouvelles pistes et plus d'intérêts économique à le faire. La baisse des tarifs du secteur aérien au cours de la période de prévision de 2000-2030, effacera les effets de ces taxes plus importantes, il n'y aura donc qu'un impact faible ou inexistant sur les coûts du transport aérien. Les effets sur le changement climatique seraient réduits de façon considérable. L'industrie de l'aviation pourrait continuer à croître mais à un rythme plus soutenu d'environ 2% par an. Plus de £9 milliards par an seraient disponible pour les écoles, les hôpitaux et les autres services publics.*³² » (SEWILL, 2003 : 26).

Les acteurs du secteur sont vivement opposés aux taxes précitées et ne communiquent sur le sujet que pour prévenir d'un probable effet dévastateur sur les entreprises du secteur. « *Don't kill us with an overdose of taxation* »³³ clamait Giovanni Bisignani lors d'un discours au Sommet du transport aérien en 2006 !

Bien que prometteuse en termes d'économies de CO₂, la taxation n'est donc absolument pas envisagée par le secteur qui s'y oppose même fermement.

³² Citation traduite de l'anglais

³³ Op. Cit. Giovanni Bisignani, State of the industry annual general meeting and world air transport summit 2006.

4.6.2. Redevance sur les émissions

Une redevance sur l'impact environnemental des avions présente l'avantage d'être plus facile à mettre en œuvre qu'une taxe étant donné qu'elle ne nécessite pas la renégociation d'accords bilatéraux. Chaque pays pourrait réclamer une redevance pour chaque appareil traversant son ciel. Les fonds fournis par ce type de redevance pourraient être utilisés pour lutter contre le changement climatique. Ce système éviterait aussi la pratique du tankering. Si certaines difficultés persistent au niveau de la mise en œuvre d'une telle redevance (quelles émissions sont couvertes et à quel montant ?), celle-ci semble moins compliquée à mettre en place d'un point de vue administratif et juridique que la taxation sur le carburant (WARREN, 2005).

Le secteur aérien est tout aussi hostile à ce genre de mesure. Air France-KLM, par exemple, condamne la taxation des émissions de CO₂ qui, selon elle « n'est pas bénéfique pour l'environnement car elle n'influence pas le comportement du consommateur et ne stimule pas l'innovation. ». Le groupe semble ainsi vouloir influencer le consommateur alors qu'il ne communique jamais sur le transfert modal ou sur une limitation de l'emploi du trafic aérien.

On peut se demander pourquoi Flybe ne se positionne pas sur le sujet. En effet, Si l'on pousse le raisonnement à son terme, le système « d'étiquetage écologique » pourrait servir à sanctionner les appareils les plus polluants.

4.6.3. Transfert modal

Comme cela a déjà été signalé, le secteur aérien consacre une part non négligeable de sa communication à la promotion d'avions plus efficaces. Dernier exemple en date, l'Airbus A380 est présenté comme l'avion « le plus vert » avec une consommation de 3,8 L/pass/100km et 95g de CO₂ par passager-kilomètre³⁴. Or, nous avons vu, dans la première partie du mémoire, que, comparativement aux autres modes de transport, le transport aérien est le plus dommageable pour l'environnement. En outre, j'attire ici l'attention sur le fait que l'appareil « le plus vert » du secteur soit destiné au long-courrier et engendre donc des émissions de gaz carbonique conséquentes.

Le transfert modal est sans doute l'une des pistes les plus prometteuses si l'on veut réduire les émissions de GES des transports. Toutefois, comme c'est le cas pour la gestion du trafic aérien, un report modal du court-courrier vers le train pourrait avoir pour conséquence de libérer de la place pour les vols long-courriers. Le GIEC a calculé qu'environ 10% des voyageurs européens pourraient préférer les trains à grande vitesse à l'avion (GIEC, 1999). Pour les courtes distances (trajets de moins de 4 heures), parallèlement à l'application de taxes au secteur aérien, le développement du réseau ferroviaire européen et une politique d'aménagement du territoire permettraient un transfert modal et des économies importantes en termes d'émissions de GES.

³⁴ Chiffres issus du site Internet d'Airbus consulté le 7 mars 2010 : <http://www.airbus.com/en/>

4.6.4. Conclusions

Les acteurs du secteur aérien ont donc tendance à ne pas communiquer sur les pistes permettant de réduire leurs émissions de CO₂ si elles ne lui permettent pas de réduire leurs coûts ou de disposer d'avantages concurrentiels. Le secteur aérien communique principalement sur des instruments volontaires et en condamnant les instruments économiques. Pourtant ceux-ci présentent de nombreux aspects positifs soulignés par Giblin :

- *« Ils produisent des signaux-prix incitant les agents à privilégier les mesures de réduction des émissions les moins coûteuses.*
- *« Ils fournissent également une incitation permanente à la recherche et développement et au progrès technique.*
- *« Ils peuvent générer des recettes additionnelles qui peuvent être redistribuées aux agents pour réduire leurs émissions » (GIBLIN, 2005 : 49)*

Les acteurs du secteur insistent sur le danger que représente ce genre d'instruments en termes de bénéfices. En effet, les instruments économiques risquent d'avoir un effet négatif sur la demande. Mais n'est-ce pas là un mal nécessaire si l'on veut réduire les émissions de GES du secteur ?

4.7. Pour quelle stratégie ?

L'un des objectifs de ce travail était de comprendre, au travers des diverses communications du secteur aérien, quelle était la stratégie adoptée par ce dernier en terme de responsabilités environnementales. Les axes principaux et les oublis des discours de ces acteurs ont déjà été évoqués lors du point précédent.

Nous avons remarqué que le secteur, dans sa majorité, communique d'avantage sur le changement climatique que sur d'autres problèmes environnementaux. Je pense ici aux nuisances sonores et aux pollutions locales. On peut, dès lors, se demander si cela est dû au fait de la place importante qu'occupe la problématique du changement climatique auprès de l'opinion publique ou s'il s'agit d'une démarche volontaire des acteurs qui consisterait à attirer notre attention sur ce dernier plutôt que sur les autres problèmes environnementaux précités.

Le secteur aérien préconise et communique principalement sur des démarches entreprises volontairement : création d'un rapport de développement durable, réalisation d'audits. Il présente également les objectifs à atteindre : neutralité carbone pour 2050, réduction de 40% des NO_x pour 2020, etc. Enfin, le secteur défend les pistes les plus intéressantes en vue réduire ses émissions de CO₂ : renouvellement de la flotte, gestion du trafic, système d'échange de quotas d'émission sous conditions.

Les outils volontaires et la fixation d'objectifs à atteindre prouvent que les entreprises sont conscientes du poids environnemental de leur activité. Mais aucune des mesures envisagées ne permet une réduction des émissions gaz à effet de serre du secteur. Elles permettent, tout au plus, une limitation de la croissance de ces émissions. Les objectifs sont fixés par l'entreprise et aucune sanction n'est prévue si elle ne les respecte pas. Si l'entreprise se rend compte qu'elle n'atteindra pas ses objectifs pour 2020, rien ne lui empêche de s'en fixer de nouveaux pour 2050 tout en ne garantissant pas qu'elle pourra les atteindre.

Les pistes privilégiées par le secteur pour réduire ses émissions ne sont pas celles susceptibles de les réduire de la manière la plus efficace, à savoir la taxation kérosène, l'application de redevances. Elles permettent plutôt de réduire la consommation des appareils, et, ce faisant les coûts de l'entreprise, sans pour autant présenter un risque de voir diminuer la demande.

Le tableau figurant plus bas nous permet de constater que les mesures qui permettent le plus d'économie de CO₂ sont également celles qui ont le plus grand impact sur la demande. De cette façon, les acteurs du secteur aérien sont plus enclins à négocier un système d'échange de quotas qu'une taxe sur le kérosène.

La stratégie des entreprises du secteur aérien est de se servir de la communication environnementale pour présenter et promouvoir les pistes que ledit secteur entend développer et défendre. Le but n'est donc pas, pour lui, de faire de la réduction des émissions de GES une priorité, mais bien d'intégrer la dimension environnementale pour ne pas remettre en cause la croissance de

son activité qui n'est pas compatible avec les objectifs de réductions d'émissions de GES, à moins d'une révolution technologique qui n'est pas envisageable à court terme.

	Scénario référence	Taxation mondiale du kérosène			Taxation régionale du kérosène	Modulation des redevances de route	Marché mondial avec vente aux enchères de permis			Marché mondial avec allocation gratuite	Marché entre pays annexe B avec vente aux enchères de permis
		0,23\$/kg	0,50\$/kg	1,8\$/kg	0,50\$ sur vols départ Ann. B		5\$	10\$	25\$		
Emissions mondiales de CO2 (en Mt) du secteur aérien	718	650,9	588,4	430,3	620,3	664,1	712,7	702,9	693,3	716,6	686,4
Emissions mondiales de CO2 du secteur aérien (% des émissions 1990)	157,3 %	142,6%	128,9%	94,3%	137,3%	145,5%	156,1%	154%	151,9%	155%	150,3% (146,3% pour Ann B)
Réduction de la croissance des émissions du secteur aérien par rapport au BAU (1990-2010)	0	25,6%	49,5%	110%	37,4% (60% pour Ann B)	20,6%	2%	5,8%	9,4%	4%	12,2% (19,5% pour Ann B)
Variation de la demande de transport aérien (en RTK, milliard) par rapport au BAU 1990-2010	780	-6,9%	-13,3%	-32,4%	-10%	-1,4%	-0,5%	-1,5%	-2,5%	-1,1%	-3,3%

Tableau 6 : Analyse de différentes options fondée sur le marché pour réduire les émissions de CO2 de l'aviation avec le système de modélisation AERO. (GIBLIN, 2005)

5. CONCLUSIONS

La littérature nous a permis de prendre la mesure du poids environnemental du transport aérien et de dégager différents points de vue quant au rôle de la communication environnementale des entreprises. Celle-ci est au cœur de la démarche relative à la responsabilité sociale de l'entreprise. Selon ses défenseurs, elle devrait permettre la prise en compte de la dimension environnementale grâce aux actions volontaires des entreprises. Selon ses détracteurs, la communication environnementale est une couverture de façade permettant à l'entreprise de ne pas remettre en cause son activité.

L'objet de ce travail était d'analyser la communication environnementale des acteurs du secteur aérien. L'objectif était d'identifier leur stratégie et de vérifier l'hypothèse selon laquelle les compagnies aériennes utilisent la communication environnementale pour intégrer la dimension environnementale à leurs activités sans remettre en cause ces dernières qui ont - rappelons-le - un fort impact sur l'environnement.

L'analyse de la communication externe des acteurs du secteur aérien, a permis de dégager les principales pistes défendues par ledit secteur afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Le secteur insiste sur nécessité de la modernisation écologique, de l'optimisation du trafic et de l'emploi d'instruments volontaires. Il met également en avant les progrès technologiques réalisés au cours de ces 40 dernières années et se dit prêt, à demi-mots, et à certaines conditions, à négocier son entrée dans un système d'échange de quotas d'émissions.

Je ne souhaite nullement remettre en cause la véracité des progrès réalisés par le secteur durant ces dernières décennies, ni sous-estimer l'importance des pistes qu'il défend pour réduire ses émissions. Cependant, force est de constater que, non seulement, les entreprises dudit secteur ne communiquent pas au sujet des pistes qui pourraient avoir un réel impact sur la réduction de ses émissions, mais elle les condamne sous prétexte qu'elles pourraient avoir un impact négatif sur la rentabilité de ses activités ou avoir une mauvaise influence sur la demande. Je pense ici au transfert modal, à l'application de redevances et de taxes.

Outre les lignes directrices communes aux acteurs du secteur étudié dans ce mémoire, il faut souligner l'importance des choix stratégiques des différents acteurs. Les organisations internationales tel que l'OACI communiquent de façon globale et définissent les problèmes qui se posent au secteur en défendant ses intérêts. Les entreprises, qu'il s'agisse de compagnie aériennes ou d'aéroports, se contentent souvent de présenter leur propre démarche environnementale allant parfois jusqu'à mettre en avant des actions visant une économie tout à fait marginale de CO₂ : les « effaroucheurs » solaires des Aéroports de Paris, ou la peinture sans chromate d'Air France. Nous avons vu que Brussels Airlines était la seule entreprise, parmi celles étudiées dans ce travail, à avoir fait le choix de ne pas communiquer sur l'environnement.

Après avoir analysé la communication environnementale du secteur aérien, la principale critique que l'on peut émettre à trait à son caractère incomplet. En outre, les pistes défendues par ce secteur ne sont pas celles susceptibles de lui permettre de limiter au mieux ses émissions de CO₂. En effet, il privilégie celles permettant de réaliser une certaine économie en termes d'émissions de CO₂ tout en rendant l'entreprise plus compétitive. Cela confirme notre hypothèse selon laquelle les entreprises utilisent le développement durable pour ne pas remettre en cause la pérennité de leurs activités.

Nous avons vu dans la première partie de ce travail que l'aviation est le mode de transport le plus polluant par passager-kilomètre, mais aussi celui qui connaît la plus forte croissance. Dans ce contexte, les mesures consistant à modérer ou à réduire les émissions du secteur par des instruments volontaires ou la modernisation de la flotte seront insuffisantes pour avoir un réel impact sur l'environnement. Il est important de prendre en compte tous les types d'actions et de les combiner pour obtenir une réduction significative des émissions du secteur.

Au-delà de la stratégie de communication des entreprises du secteur aérien, ce mémoire nous amène à nous interroger sur leur rôle dans la société. En effet, lesdites entreprises doivent pouvoir effectuer des démarches volontaires, mais aussi faciliter la négociation avec les autres acteurs. Le politique a également un rôle à jouer en proposant des instruments économiques, en promouvant des mobilités plus douces et en prenant des mesures visant à améliorer de manière cohérente l'aménagement du territoire.

Ce travail nous a également amené à nous poser la question de la légitimité d'un discours environnemental émanant d'un secteur polluant par essence. Les entreprises peuvent-elle légitimement défendre la croissance du secteur aérien et, à la fois, revendiquer la responsabilité environnementale ? En procédant de la sorte, n'induisent-elles pas en erreur les consommateurs qui, s'ils étaient conscients du poids environnemental de l'activité, opteraient peut-être pour un autre mode de transport ?

Nous pouvons confirmer l'hypothèse selon laquelle la communication environnementale a pour objet d'intégrer la dimension environnementale pour ne pas remettre en cause toute l'activité du secteur, ce qui mettrait en danger l'existence de ses entreprises. D'ailleurs, selon Matias Laine : « *Ce n'est guère surprenant, comment peut-on s'attendre à ce qu'une entreprise mette sa propre existence en péril en remettant en cause toute la logique de « business as usual » dans ses communications³⁵ ?* » (LAINE, 2005 : 408)

La communication environnementale des entreprises du secteur aérien est conçue de façon à ce que la dimension environnementale ou la notion de développement durable ne soit pas incompatible avec la poursuite de la croissance du transport aérien. Si l'entreprise promet de solutionner le problème par la technologie, elle entend pour autant continuer à se développer.

Mon principal regret est de ne pas avoir pu m'entretenir directement avec les acteurs du secteur aérien afin de les confronter à leurs contradictions. Ce genre d'entretien pourrait pourtant recouvrir un certain intérêt dans le cadre de la poursuite de ce travail. Ce mémoire nous amène aussi à nous poser de nouvelles questions sur un domaine plus large. L'emploi du concept de développement durable par les entreprises et leurs détracteurs appelle une réflexion plus profonde sur ledit concept

³⁵ Traduit de l'anglais

qui semble parfaitement adapté à la logique capitaliste d'accumulation de richesses. Il serait tout aussi intéressant de mener une étude plus profonde sur le greenwashing des entreprises tous secteurs confondus et de s'intéresser à la communication environnementale émanant des autres modes de transport.

Par sa communication environnementale, le secteur aérien veut nous faire croire que l'environnement est au cœur de ses préoccupations et qu'il parviendra à rendre son activité respectueuse de l'environnement. Il est important d'avoir à l'esprit que, dans le contexte actuel de croissance du secteur, aucune des propositions émanant de leur communication environnementale n'est en mesure de contrer les impacts environnementaux de cette croissance. Nous avons présenté divers instruments visant à réduire les émissions du secteur, chacun de ceux-ci doit être pris en compte. Cela dit, le meilleur moyen de rendre le transport plus respectueux de l'environnement est de limiter nos déplacements et, quand ceux-ci sont nécessaires, d'opter pour les modes de transport les moins polluants. Il est donc important de mettre en avant autant que possible le poids environnemental (y compris en termes de passager-kilomètre) de chaque mode de transport afin de conscientiser les voyageurs sur les conséquences de leurs déplacements.

6. BIBLIOGRAPHIE

Littérature scientifique

Livres

- CAPRON M., QUAIREL-LANOIZELEE F., (2004), *Mythes et réalités de l'entreprise responsable*, Paris, Ed. La Découverte.
- CHAUVEAU A., ROSÉ J., (2003), *L'entreprise responsable*, Paris, Éditions d'Organisation.
- COURBE P., (2008), *Les limites du ciel, enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, Dossier fédération inter-environnement Wallonie, Namur.
- DE BACKER P., (1992), *Le management vert*, Paris, Ed. Dunod.
- KEMPF H., (2009), *Pour sauver la planète, sortez du capitalisme*, Paris, Ed. du Seuil.
- LATOCHE S., (2004), *Survivre au développement*, Paris, Ed. Mille et une nuits.
- LIBAERT T., (1992), *La communication verte*. Paris, Ed. Liaisons.
- LIBAERT T., (2003), *La transparence en trompe-l'œil*, Paris, Ed. Descartes.
- LUBBERS E., (s. dir.), (2003), *La grande mascarade, ces multinationales qui lavent plus vert*, Paris, Ed. Parangon.
- NOTEBAERT J-F., SEJEAU W., (2010), *Quand les 4X4 sauvent la planète*, Paris, Ed. Les petits matins.
- OGRIZEK M., (1994), *Communication et environnement*, Paris, Ed. Dunod.
- PASTORE-REISS E., (2006), *Le marketing durable*, Paris, Ed. D'organisation.
- PNUD (2002), *rapport mondial sur le développement humain*, Bruxelles, De Boeck.
- TIXIER M., (2005), *Communiquer sur le développement Durable*, Paris, Ed. D'organisation.
- VIGNERON J., FRANCISCO L., (1996), *La communication environnementale*, Paris, Ed. Economica.
- WESTPHALEN M-H., (2008), *La communication externe de l'entreprise*, Paris, Ed. Dunod.
- WESTPHALEN M-H., LIBAERT T., (2009), *Communicator : toute la communication de l'entreprise*, Paris, Ed. Dunod.

WINGERT J.-L., (2005), *La vie après le pétrole : De la pénurie aux énergies nouvelles*, Paris, Ed. Autrement.

Articles

BEERS D., (1991), *Greenwash !*, Mother Jones Magazine, Mars-Avril 1991, pp. 38-41

BERLAND N., (2007), *A quoi servent les indicateurs de la RSE ? Limites et modalités d'usage*, Les enjeux du développement durable, pp. 41-64

BEVAN S., (2004), *Achieving high performance-CSR at the heart of business*, The Virtuous Circle Ltd and The Work Foundation, March 2004.

GIBLIN J.-P., (2005), *Maitrise des gaz à effet de serre de l'aviation civile*, France : conseil général des ponts et chaussées, Bibliothèque des rapports publics, mars 2005.

HERZ O., (1993), *Transport aérien et pollution atmosphérique*, The Science of The Total Environment, Volume 134, Issues 1-3, 25 Juin 1993, pp. 335-342

JANICKE M. (2008), *Ecological modernisation : new perspectives*, Journal of cleaner production, Elsevier Ltd, 16, 2008.

LAINÉ M. (2005), *Meanings of the term 'sustainable development' in Finnish corporate disclosures*, Accounting Forum, Volume 29, Issue 4, December 2005, Pages 395-413

LEE D., (2004), *The Impact of Aviation on Climate*, Harrison R., Hester R. (eds), Transport and the Environment, Issues in Environmental Science and Technology 20, The Royal Society of Chemistry, pp. 1-23.

PEETERS P.M., MIDDEL J., HOOLHORST A., (2005), *Fuel efficiency of commercial aircraft an overview of historical and future trends*, National Aerospace Laboratory NLR, november 2005, 37p.

REMOND A., (2009), *Responsabilité sociale des entreprises et capitalisme financier : pourquoi la régulation fait défaut*, La Découverte, revue française de socio-économie, 2009 N°4, pp. 155-175.

SCHNEIDER F., (2003), *L'effet rebond*, l'Ecologiste, n°11, volume 4, octobre 2003, pp45-48

SEWILL B., (2003), *The hidden cost of flying*, The aviation Environment Federation, February 2003

SPAARGAREN G., MOL A., (1992), *Sociology, environment, and modernity: Ecological modernization as a theory of social change*, Society Nat. Resources 5, pp 323-344.

ZACCAI E., BAULER T., (2004), *Les indicateurs de développement durable*, Le dictionnaire du développement durable. Institut pour un Développement Durable – Ottignie, Projet de la Politique scientifique fédérale belge

Rapports

AÉROPORTS DE PARIS, (2008), *Rapport d'activités et de développement durable 2007-2008*

AIR FRANCE-KLM, (2008), *Rapport de développement durable 2007-2008*.

CIDD, (2006), *la responsabilité sociétale des entreprises en Belgique : cadre de référence*, commission interdépartementale du développement durable.

COMM, (2000), *le ciel unique européen*, rapport du groupe de haut niveau

DELOITTE, (2008), *efficacités énergétique et environnementale des modes de transport*, synthèse publique, ADEME, Janvier 2008.

ENVIRONICS INTERNATIONAL, (2002), *A GlobeScan Survey of Business Leaders on Sustainable Development*, highlights report. E. International, Toronto, Environics International.

GIEC, (1999), *Rapport spécial : L'aviation et l'atmosphère planétaire*.

GIEC, (2007), *Changements Climatiques 2007 : Rapport de Synthèse*

GUYONNAUD M-F., WILLARD F., (2004), *Du management environnemental au développement durable des entreprises*, Synthèse documentaire sur le développement durable, Rapport final, Ademe

MEYER S. (et alii), (2008), *Aviation and the Belgian Climate Policy: Integration Options and Impacts*, Rapport Final Phase I, Convention CEESE-ETEC/VUB-MOSI/VUB-ASTR/UCL

OACI (2008), *IACO Environmental report 2007*.

TRADEOFF (2003), *Tradeoff aircraft emissions: contribution of various climate compounds to changes in composition and radiative forcing*, tradeoff to reduce atmospheric impacts, final report.

WARREN A., (2005), *Transport aérien et changement climatique : Taxation du kérosène et autres solutions fondées sur le marché*, Avis du forum européen de l'énergie et des transports.

Législation

2002/30/CE, Directive relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

2002/49/CE, Directive du parlement européen et du conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

2002/358/CE, Décision du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent.

2008/101/CE, intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

COM (2001) 31, communication de la commission au conseil, au parlement européen, au comité économique et social et au comité des régions sur le sixième programme communautaire d'action pour l'environnement.

COM (2005) 35, communication de la commission au conseil, au parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions, vaincre le changement climatique planétaire.

COM(2005) 459 communication de la commission au conseil, au parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique.

IP/08/1114, Échange de droits d'émission: la Commission se félicite du vote du PE concernant l'inclusion du secteur de l'aviation dans le SCEQE, communication de la Commission européenne.

Littérature non-scientifique

ETCHEGOYEN A., *le sens du développement durable*, Echos, 18 mai 2003

LATOCHE S., (2002), *A bas le développement durable ! Vive la décroissance conviviale !*, Silence.

Sites Internet

AEA, Association of European Airlines. Site Internet consulté en février 2010 : <http://www.aea.be/>

AÉROPORT DE BRUXELLES, site Internet consulté en mars 2010 : <http://www.brusselsairport.be/fr/community/>

AÉROPORT DE CHARLEROI, site Internet consulté en mars 2010 : <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/environnement/index.html>

AÉROPORTS DE PARIS, site Internet consulté en mars 2010 : <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Engagements/>

AGENCE ARESE, site Internet consulté en mars 2010 : <http://www.arse-sa.com/>

AIR FRANCE – KLM, Site Internet consulté en mars 2010 : <http://corporate.airfrance.com/fr/developpement-durable/a-la-une/>

BOUGHRIET R., Site actu-environnement consulté en février 2010 : http://www.actu-environnement.com/ae/news/IATA_compagnies_aeriennes_contre_taxes_co2_8501.php4

BRUSSELS AIRLINES, Site Internet consulté en mars 2010 : http://www.brusselsairlines.com/fr_be/

FLYBE, Site Internet consulté en mars 2010 : <http://fr.flybe.com/environment/>

IATA, site Internet de l'IATA consulté en février 2010 : <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

OACI, Site Internet consulté en février 2010 : http://www.icao.int/env/fr/Standards_f.htm

OMS, Site Internet consulté en février 2010 : http://www.euro.who.int/Noise/activities/20021203_2?language=French

TANS P., (2009), NOAA/ESRL, consulté en février 2010 : www.esrl.noaa.gov/gmd/ccgg/trends/

UNION EUROPEENNE, site consulté en février 2010 : http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/i23040_fr.htm