

Les problèmes de l'importation et du raffinage du pétrole en France

Autor(en): **Tavernier, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **32 (1952)**

Heft 7

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888466>

Nutzungsbedingungen

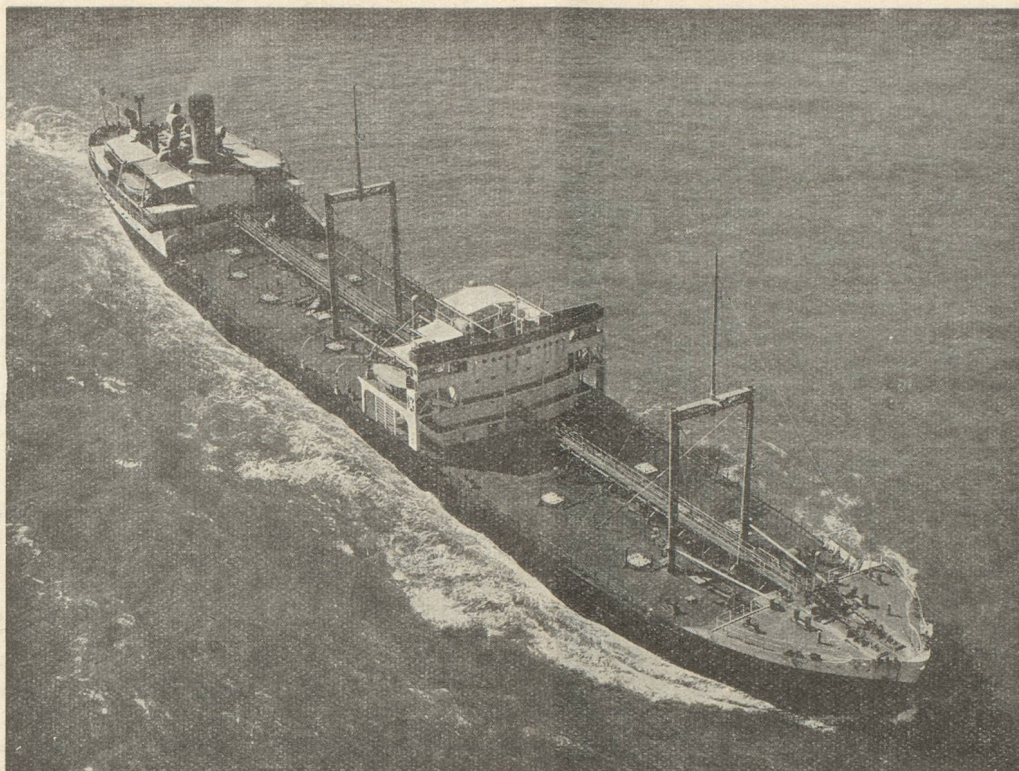
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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



*Vue aérienne d'un pétrolier moderne :
on remarque sur le pont les « trous d'hommes » qui permettent l'accès aux citernes.*

Les problèmes de l'importation et du raffinage du pétrole en France

par

René Tavernier

Chef du service des « Relations publiques »
de l'Union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole

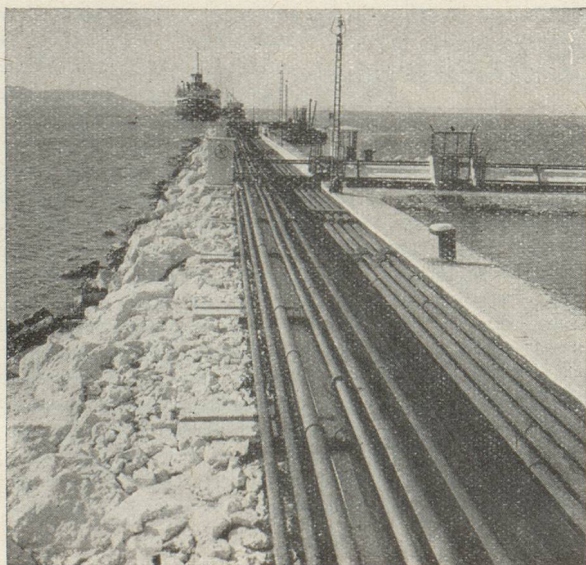
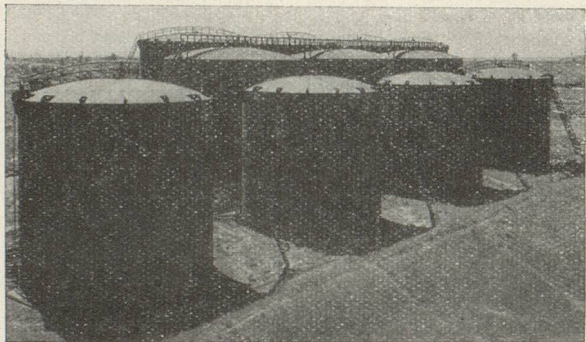
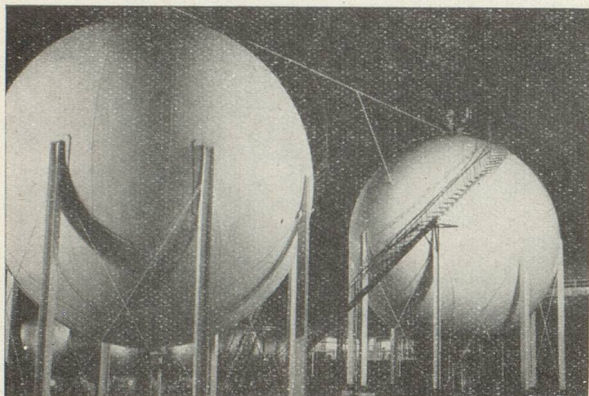
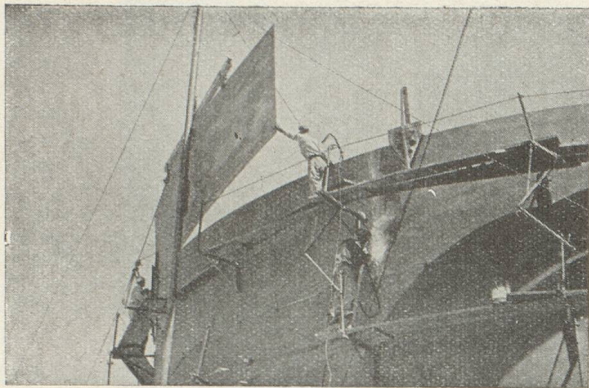
LES efforts systématiques entrepris sur le territoire métropolitain et sur celui de l'Union française dans le domaine de la recherche du pétrole ne datent guère que de cinq ans. Aussi la France tire-t-elle de ses territoires 2 % seulement de l'huile brute qui lui est nécessaire ; elle doit donc importer 98 % des quantités de pétrole nécessaires à sa consommation.

Dans la période qui s'est étendue de 1910 à 1930, elle a surtout importé des produits finis que lui vendaient les raffineries étrangères.

Depuis lors, la structure de ces importations a été profondément modifiée : construisant des raffineries sur son sol, la France a voulu transformer dans ses propres usines le pétrole nécessaire à sa consommation. Elle a donc subs-

titué les importations de pétrole brut à celles de produits finis. D'autre part, le prodigieux accroissement de la consommation de produits pétroliers aux U. S. A. a obligé ce pays à bouleverser sa politique, et d'exporteur d'huile, à devenir importateur. La France ne peut donc plus espérer s'approvisionner en Amérique du Nord.

Les raffineries françaises se sont alors approvisionnées à partir de champs pétrolifères qui avaient été découverts en Amérique du Sud et particulièrement au Venezuela. Mais, malgré les progrès de leur production, les producteurs vénézuéliens n'ont pu satisfaire la double demande des raffineries de l'Europe occidentale et des raffineries des Etats-Unis dont la demande de pétrole brut ne cesse de s'accroître. Il a donc fallu se tourner vers de nouvelles



sources de production : de là, le développement extraordinaire des pays du Moyen-Orient : Iran, Irak, Arabie Séoudite, Kuwait, Qatar.

Ce bouleversement dans la structure des échanges pétroliers internationaux, place la France sur le trajet de la nouvelle route méditerranéenne du pétrole. La France est d'autant plus incitée à s'approvisionner dans ces régions qu'elle y occupe une place particulière grâce à la part que détient la Compagnie française des pétroles dans le capital de l'Iraq Petroleum Company et des compagnies filiales de cette Société.

Ces importations de pétrole brut étant moins onéreuses pour la France que les importations de produits finis, il en résulte pour elle une économie substantielle de devises de l'ordre de 38 % environ de la valeur de ces produits finis. Mais ce pétrole brut doit tout de même être payé pour partie en devises étrangères dont la France est pauvre. C'est la raison pour laquelle l'industrie française du pétrole s'est efforcée de réduire le plus possible la part du pétrole payable en devises fortes.

En 1948, 92 % des importations étaient payables en devises fortes (49,1 % en livres et 42,9 % en dollars). L'année suivante la part pétrole payable en dollars était encore plus forte (54 %). L'aide Marshall, à cette époque, finançait plus des 3/4 des importations de pétrole brut.

En 1951, 77 % seulement de ce même pétrole brut était payable en devises étrangères (27,8 % en dollars et 49,3 % en livres). L'augmentation de la part payable en francs s'expliquait par l'augmentation des quantités reçues au titre de la part française de l'Iraq Petroleum Company ; la production de cette société, freinée jusqu'à présent par le manque de moyens de transport, notamment entre les champs de Kirkuk et la Méditerranée, le pipe-line Kirkuk-Haïfa étant fermé depuis la guerre judéo-arabe.

L'I. P. C. a entrepris la construction d'un nouveau pipe-line de 30" qui a été terminé en mars 1952 et qui permet dès à présent l'évacuation de 15 millions de tonnes supplémentaires par le port de Banyas et qui, ajoutées aux 8 millions de tonnes qui arrivent déjà par le double pipe Kirkuk-Tripoli, porte à 23 millions de tonnes la capacité d'évacuation des champs de Mossoul. Ce chiffre pourrait ultérieurement être porté à plus de 30 millions de tonnes sur lesquelles, nous l'avons déjà dit, la France a une part de 23,75 %.

Cette production à laquelle s'ajoute celle des champs de Qatar et de Fao exploités par des filiales de l'I. P. C. représente donc pour un quart du pétrole véritablement français.

En second lieu, les compagnies américaines ont accepté en 1950 le paiement en francs d'une partie du pétrole du Moyen-Orient vendu en dollars par ces sociétés à des raffineurs français.

Ces divers efforts commencent à porter leurs fruits et on estime qu'en 1953, près de 50 % du pétrole brut importé en France sera payable en francs.

Ci-contre, de haut en bas :

- Construction d'un réservoir.
- Réservoirs sphériques pour gaz.
- Stockage de produits noirs.
- Un pétrolier dans l'étang de Berre.

Parmi les nations européennes, la France a été la première à instaurer sur son sol le raffinage du pétrole. Cette industrie, ruinée au début de ce siècle par des dispositions fiscales maladroitement, disparut ensuite jusqu'au jour où elle reçut de la loi organique de 1928 son statut actuel. Grâce aux heureuses dispositions du législateur, les grandes sociétés internationales qui exploitent, transportent, raffinent et distribuent le pétrole à travers le monde, ont créé en France des filiales qui, ajoutées aux usines construites par des sociétés purement françaises, ont placé pendant les années précédant la deuxième guerre mondiale la France au premier rang des nations européennes pour le raffinage du pétrole.

Cette conception s'opposait à celle en faveur à cette époque et suivant laquelle les raffineries devaient être édifiées sur les lieux même de production; c'est ainsi que les Anglais avaient édifié à Abadan la plus grande raffinerie du monde.

Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, la plupart des pays d'Europe occidentale ont suivi la politique de la France. L'Angleterre, qui avait en 1938 une capacité de 3,5 millions de tonnes, dépasse aujourd'hui 25 millions de tonnes. La capacité totale des raffineries d'Europe occidentale est passée de 38 millions de tonnes en 1938 à 74 millions de tonnes au 1^{er} janvier 1952.

La France a elle-même fourni un effort d'autant plus remarquable que ses raffineries avaient été à peu près complètement détruites durant la guerre 1939-1945. A la Libération, la capacité de traitement était inférieure à 2 millions de tonnes, mais dès 1947, les usines françaises avaient retrouvé leur capacité d'avant-guerre (8 millions de tonnes).

Pour répondre aux demandes croissantes d'énergie et

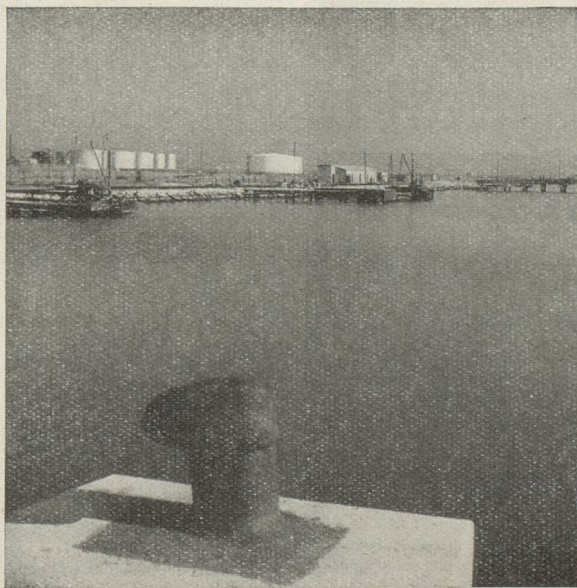
pour pallier l'insuffisance de notre pays en ressource charbonnière, les raffineurs français ne se sont pas contentés de reconstruire, en les concentrant, leurs usines, ils ont entrepris d'en étendre et d'en moderniser les installations: c'est ainsi qu'en 1952 les 13 usines françaises ont une capacité de traitement de 22 millions de tonnes. Cette capacité est suffisante pour couvrir les besoins intérieurs et ceux de nos territoires d'outre-mer; de plus elle laisse provisoirement une marge disponible pour l'exportation. C'est grâce à cet excédent de capacité que les raffineurs français ont pu travailler à façon pour le compte de sociétés étrangères et notamment anglaises qui étaient gênées dans leurs approvisionnements en produits finis depuis la fermeture de la raffinerie d'Abadan.

C'est grâce à la solidarité entre les raffineurs du pétrole, qui est la marque même de la structure internationale de cette industrie, que le contre-coup de la fermeture d'Abadan n'a pas été ressenti par les consommateurs d'Europe occidentale.

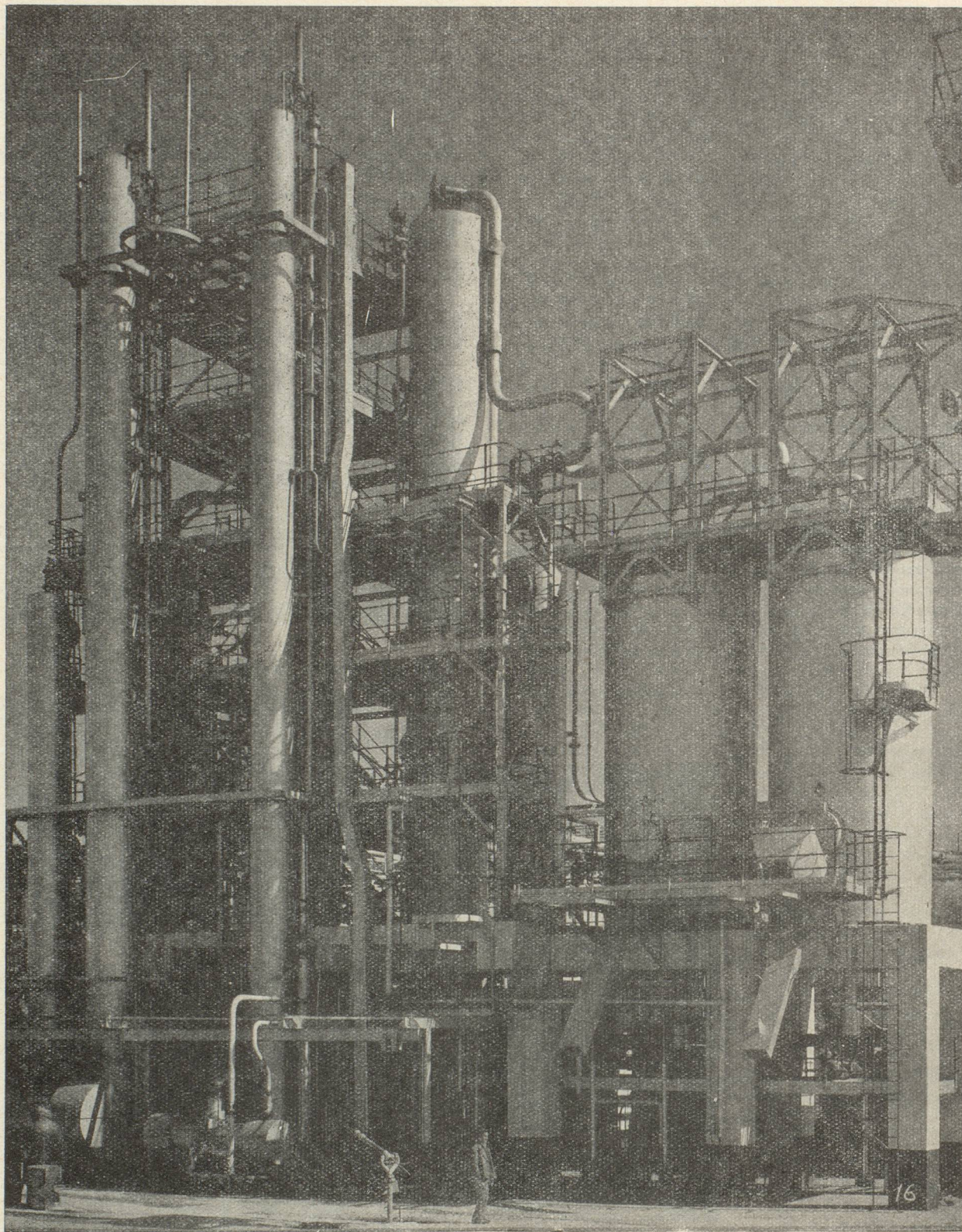
Parallèlement à cet effort de production, l'industrie du pétrole a mis en chantier un programme destiné à multiplier la gamme de ses produits (en particulier dans le domaine des huiles) et à en améliorer la qualité pour atteindre la classe internationale.

Cette œuvre n'est pas terminée, des progrès restent encore à réaliser pour répondre à l'augmentation constante de la demande en quantité et en qualité. Il reste beaucoup à faire aussi dans le domaine de la chimie du pétrole dont les premières réalisations viennent d'être terminées ou sont en cours d'exécution.

René Tavernier



Un port pétrolier.



Une unité de distillation.