Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 40 (1960)
Heft: 2

Artikel: Les oléoducs européens
Autor: Murcier, Alain
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887497

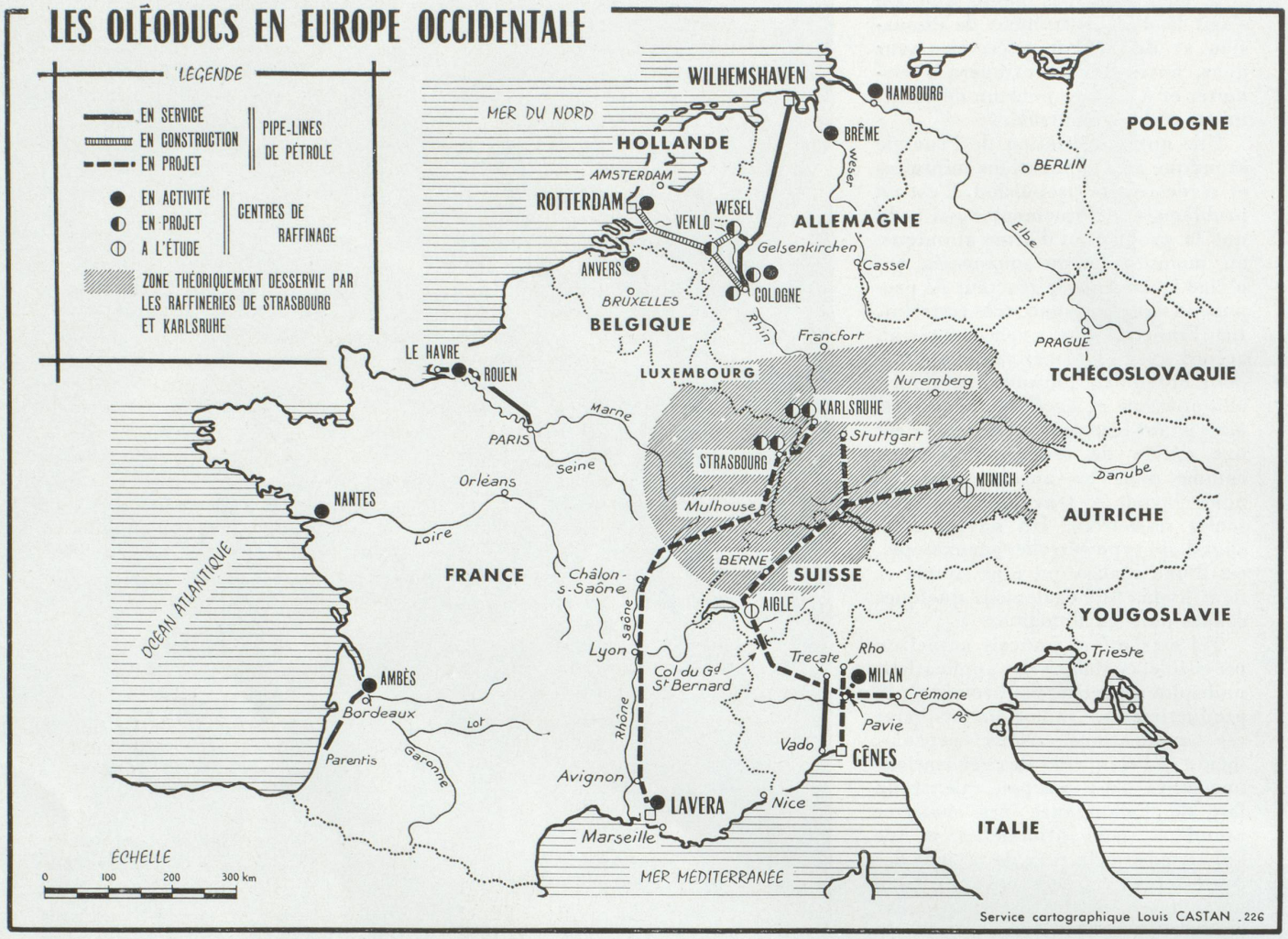
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Les oléoducs européens

par Alain Murcier, rédacteur au Journal « Le Monde »

La transformation accélérée des structures industrielles du vieux continent, l'amélioration parallèle du niveau de vie de ses habitants sont à base d'énergie. Les producteurs, les consommateurs réclament, chaque jour davantage, des esclaves énergétiques plus nombreux, plus productifs, plus dociles — et au meilleur prix.

Les utilisateurs ont puisé depuis un siècle et demi et puisent encore la plupart de leurs esclaves dans la « race » du charbon. Race prolifique, forte et fidèle, mais fruste, inapte à certains services comme celui des transports routiers. Pour tout dire, malgré ses efforts émouvants pour se rajeunir en se maquillant, le charbon n'est plus de la première jeunesse.

Sa seule perspective d'avenir est celle d'un long combat en retraite, sous le tir de harcèlement d'une énergie pleine d'allant, nombreuse, mordante et souple, celle des hydrocarbures. Ces derniers prouvent leur dynamisme en faisant rapidement leur place au soleil énergétique de la vieille Europe.

A la veille de a dernière guerre mondiale le pétrole n'entrait que pour 8 %, avec 32 millions de tonnes, dans la consommation globale d'énergie des pays de la future O.E.C.E. En 1958, le pourcentage était passé à 26 % avec 142 millions de tonnes. En 1965, pensent les augures, cette part sera de 30 à 32 % et de 35 à 39 % en 1975 avec des consommations respectives de 200-240 millions de tonnes et de 300-390 millions de tonnes.

Les Européens connaissent depuis peu de temps un autre membre de la famille des hydrocarbures qui a fait ses preuves de longue date aux États-Unis et qui les fait en

U·R.S.S. : le gaz naturel. Ce frère jumeau du pétrole a des mérites dont on commence seulement à s'aviser. Il est moins coûteux, plus propre, plus docile que le pétrole ; c'est une énergie de luxe.

On le voit bien depuis quelques années en Italie, où la production locale alimente avec bonheur l'industrie du nord de la péninsule. On le voit depuis peu en France avec le grand gisement de Lacq, dont les réserves équivalent celles d'un gisement de 300 millions de tonnes de charbon. Un réseau de canalisations dont l'essentiel est achevé pousse ses tentacules jusque dans l'Ouest, le Nord et l'Est du pays en attendant, peut-être, de pousser une pointe jusqu'en Suisse. Il véhicule une énergie pour laquelle, la méfiance devant l'inconnu une fois dissipée, les consommateurs éprouvent un engouement très vif. A conditions de prix pourtant égales, le charbon et, surtout, le fuel-oil ne sont pas sans en pâtir.

Ce succès préfigure celui qui attend, dans l'Europe de l'Ouest, le gaz du colossal gisement saharien de Hassi R'Mel. On sait avec quelle ardeur les techniciens cherchent une solution au problème de la pose des canalisations sur les hauts-fonds méditérranéens. Comment visser les tubes en mer, comment les mouiller? Voilà des questions encore sans réponse. En attendant la mise au point de ce système de transport massif de gaz naturel d'Afrique en Europe (un délai de cinq ans paraît le minimum) la « filière » du transport du méthane liquéfié par navires-méthaniers est explorée. Un bateau-prototype a déjà été essayé avec de bons résultats. Construire les navires, établir une chaîne transcontinentale du froid sera l'œuvre des toutes prochaines années.

Notre propos ici, n'est pas d'anticiper. Il s'agit seulement de suggérer que l'injection massive de gaz naturel dans le circuit énergétique d'Europe occidentale sera un des événements économiques de première grandeur des cinq à dix années à venir. Le gaz bousculera sur son passage tout ce qui lui fera obstacle, c'est-à-dire d'abord et surtout le pétrole aujourd'hui triomphant.

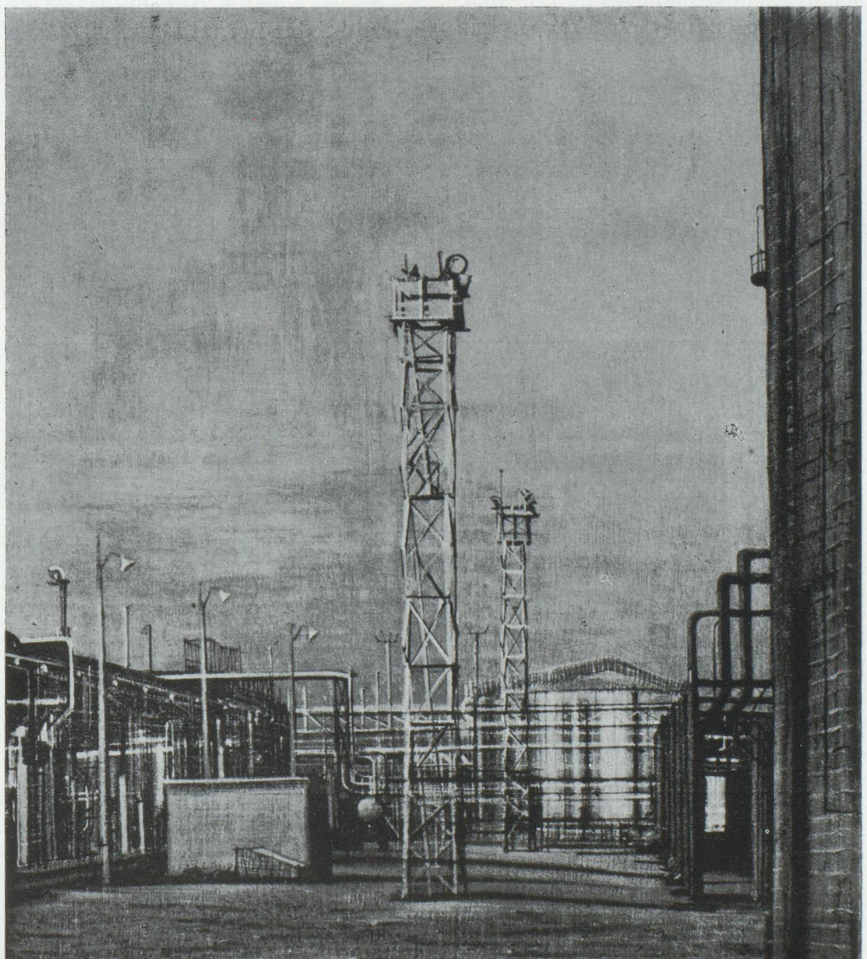
Ce dernier se prépare activement à soutenir le choc en ramassant ses forces et en occupant le terrain. Une mutation importante de l'économie pétrolière européenne est en cours, qui coïncide fortuitement avec l'apparition de la source saharienne à la lisière même du vieux continent. Elle consiste essentiellement dans l'installation au cœur même de l'Europe industrielle de puissantes raffineries reliées à quelques grands ports d'importation par des canalisations à longue distance.

Au début de 1963 si tout va bien une conduite de 750 kilomètres de long empruntant la vallée du Rhône puis celle du Rhin supérieur reliera le port pétrolier de Marseille-Lavéra à quatre raffineries situées respectivement à Strasbourg et à Carlsruhe. Ce pipe-line « Sud-Européen » commandité par la plus grande association pétrolière de tous les temps pourra, en cas de nécessité, être rabouté à deux pipe-lines qui descendent, eux, de la Mer du Nord et terminent leur course entre Cologne et Bonn, après avoir alimenté les raffineries nouvelles du bassin de la Ruhr.

Le premier, de 400 kilomètres de long, financé par Esso et British Petroleum essentiellement, est en service depuis un an. Il relie l'ancien port de guerre de Wilhelmshafen à la Ruhr à laquelle il pourra fournir quand le besoin s'en fera sentir jusqu'à 20 millions de tonnes de pétrole brut par an. La seconde conduite, patronnée par Shell, Mobil-Oil et Caltex part dans la même direction du port pétrolier de Rotterdam. D'une capacité de transport comparable, elle doit être mise en service au début de l'été prochain.

Des raisons techniques expliquent cette spectaculaire et pacifique ruée sur le Rhin. La première est que le transport massif de pétrole brut à longue distance est réalisé à meilleur compte par le moyen spécifique qu'est la canalisation d'acier. Si les raffineries nouvelles ne sont plus installées sur le littoral mais au centre même des marchés de consommation, c'est que ces derniers sont preneurs, en proportions croissantes, d'huiles lourdes intransportables par pipe-lines. Force est donc d'amener le « brut » sur place et d'en extraire les produits lourds distribués alors, dans un rayon modeste, par les voies normales.

La route, la voie ferrée, la voie d'eau ne vont-elles pas, dès lors, être rudement concurrencées par la « voie tubulaire »? Le nouveau système, pour l'essentiel, double le grand axe fluvial Rhin-Rhône dont



le trafic était de plus en plus alimenté par les produits pétroliers. Qu'en adviendra-t-il ? Des éléments de réponse à cette question ont été apportés par une étude du comité des ministres des transports des pays de l'O.E.C.E. A consommation constante, estime ce comité, le Rhin inférieur perdrait un trafic de 10 millions de tonnes de pétrole brut mais en gagnerait trois, représentant l'« éclatement » par le Rhin moyen des produits issus des raffineries nouvelles.

Quant au Rhône, dont l'activité est fort modeste, il devrait connaître des déplacements de trafic importants, les produits raffinés strasbourgeois devant aller désormais à la rencontre de ceux qui remontent des raffineries de l'étang de Berre La route et le fer connaîtront parfois un accroissement global d'activité car ils auront partiellement en charge la diffusion des produits des nouvelles raffineries rhénanes.

Ce qui vaut pour la concurrence des voies de transport vaut-il pour la compétition des sources d'énergie ? Sans doute. L'un des effets attendus de la mise en service du réseau d'oléoducs est l'approvisionnement meilleur marché de zones tarifaires de l'intérieur handicapées, jusqu'à présent, par leur éloignement des raffineries côtières. Du fait de l'abaissement de son coût de « mise en place », le pétrole va être en état d'accentuer sa pression sur le charbon, aux lieux mêmes où ce dernier est produit. « Tout se passe, observait un charbonnier, comme si les têtes chercheuses des pipe-lines étaient attirées par la chaleur dégagée par les houillères... ».

Sans doute, les oléoducs ont été conçus alors que personne n'envisageait l'éventualité d'une crise charbonnière. Il est fâcheux, pourtant, que les pipe-lines commencent à s'inscrire sur la carte économique du vieux continent alors que la crise bat son plein. On ne peut que souhaiter, en ce qui concerne du moins les charbonnages de Lorraine, les mieux équipés en France, que la crise soit estompée dans trois ans, échéance prévue pour l'entrée en service des raffineries de Strasbourg-Carlsruhe.

La création du nouveau réseau oblige d'ailleurs à ne plus observer les choses dans une optique nationale. Les nouvelles raffineries ne sont pas situées aux confins de l'Allemagne ou de la France ; elles s'inscrivent au cœur du Marché Commun de l'Europe des Six. Cela est si vrai que le champ d'activité prévu des raffineries de Strasbourg par exemple ne se trouve qu'à raison d'un tiers en France, dans les départements de l'Est. L'essentiel de la production est destiné au marché de l'Allemagne du Sud et à celui de la Suisse septentrionale. L'existence dans ces régions de réseaux de distribution relevant des groupes pétroliers qui contrôleront les raffineries nouvelles devrait faciliter l'écoulement des produits du centre strasbourgeois.

La séduction offerte par les vastes marchés à défricher ne s'est pas exercée seulement sur les grandes compagnies pétrolières internationales. Le dynamique directeur de l'Ente Nazionale Idrocarburi, l'office italien des hydrocarbures, M. Mattei, a jeté également ses regards dans cette direction. Son idée est de faire de Gênes, rivale séculaire de Marseille, une tête de pont pétrolière concurrente de ce dernier port. De là, une canalisation à gros débit se dirigerait vers la Suisse après avoir alimenté, au passage, les raffineries de Pavie, Turin, Milan et Crémone.

S'il parvient à franchir le col du Grand-Saint-Bernard, à 1.900 mètres d'altitude — ce qui semble encore soulever des difficultés techniques — M. Mattei débouchera dans le canton de Vaud à Aigle-Collombey. Une raffinerie d'une capacité de 2 millions de tonnes par an y serait édifiée avec des capitaux italo-

helvétiques, tout comme le serait la canalisation commanditée par la Société « Oledotti Internazionali ».

L'ouvrage serait mis en service en 1963. Mais M. Mattei ne redouterait pas de se heurter aux pétroles internationaux dont la zone d'influence, on l'a vu, doit couvrir la moitié nord de la Suisse. Il se propose, avec le concours supplémentaire de capitaux bavarois, de prolonger sa canalisation jusqu'à Munich, dans une zone considérée comme la chasse gardée des raffineurs rhénans. Ce projet sortira-t-il des cartons ? C'est loin d'être sûr. Le gouvernement du Land de Bavière semble peu soucieux d'affronter, en donnant le feu vert à M. Mattei, les compagnies du « cartel ». Il est possible au reste que l'abaissement du prix de l'essence vendue en Allemagne du sud, avant même l'entrée en fonctionnement du nouveau dispositif des « Grands », ait diminué, en Bavière, l'engouement pour le projet italien.

Poussant leur avantage, les grands pourraient fort bien, au demeurant, lancer du Rhin un rameau pétrolier en direction du Stuttgart et de Munich pour améliorer encore leur position. Une compétition très vive, on le voit, est ouverte. C'est le consommateur-roi, qu'il soit Allemand ou Suisse, qui l'arbitre.

Alain MURCIER

Les reproductions qui illustrent cet article, ainsi que celle de la page 59, nous ont été aimablement prêtées par la Société des Pétroles Shell Berr. Elles ont été tirées du catalogue de l'exposition « Le pétrole vu par cent peintres » qui fut organisée au Musée Galliera du 6 au 21 octobre 1959. Il s'agit des œuvres de : page 67, Jean Carzou : « La raffinerie de Berre » ; page 68, Marcel Mouly : « Ile au Trésor » ; Guy Krohg : « Trois hommes dans un bateau en panne d'essence » ; page 69, Jules Cavaillès : « Les pétroliers à Lavéra ».