Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 32 (1952)
Heft: 7

Artikel: Situation de l'industrie du pétrole en Suisse
Autor: Angst, Émile
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888467

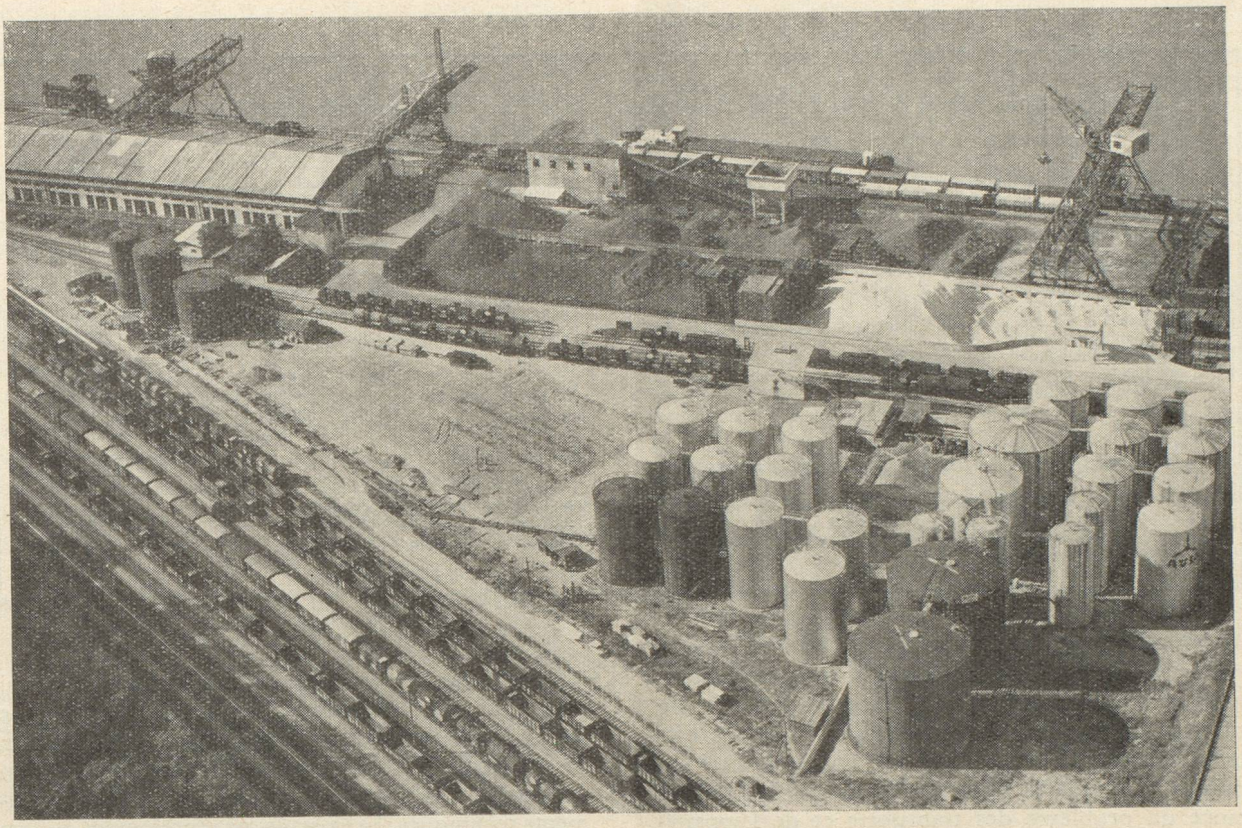
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 08.07.2025

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



Vue aérienne du port pétrolier de Bâle.

Situation de l'industrie du pétrole en Suisse

communiquée par le

Secrétariat de l'Association suisse des importateurs de produits du pétrole

La situation particulière de la Suisse au point de vue géographique en fait un pays essentiellement importateur de matières premières. Son relief accidenté et varié à l'extrême lui vaut non seulement d'être le lieu d'élection de tous les touristes qui aiment la diversité, mais il représente une source d'énergie hydro-électrique très importante pour l'économie du pays. Il n'en est malheureusement pas de même du sous-sol qui est extrêmement pauvre et qui oblige notre pays à faire appel à l'étranger pour obtenir les matières premières indispensables à la bonne marche de son économie.

Les produits du pétrole, dont la demande est croissante dans le monde entier, n'échappent pas à cette considération. En Suisse, on ne peut pas parler d'une politique du pétrole au sens général. Contrairement à d'autres pays, le problème se limite à des questions d'approvisionnement et de distribution, ce qui ne veut pas dire que de ce fait il soit beaucoup simplifié.

TACHES DE L'INDUSTRIE DU PÉTROLE EN SUISSE

Devant le développement constant de la consommation des produits du pétrole et des exigences de la technique moderne, on conçoit aisément l'importante tâche qui incombe à l'industrie du pétrole et en particulier aux importateurs suisses. Ils doivent adapter sans cesse leur organisation pour assurer la continuité de l'approvisionnement des différentes branches de l'industrie, du commerce, des transports, du tourisme. Ceci comporte non seulement un

QUELQUES CHIFFRES

Les importations suisses de pétrole (pos. douanière 1126-1126 a, en tonnes et en 1.000 fr. s.) :

	1939	1942	1944	1945	1946	1948	1949	1950	1951
Poids	22.600	6.200	1.700	100	15.300	43.800	18.400	66.400	89.000
Valeur	2.786	3.635	1.437	68	2.994	8.755	3.624	9.542	13.478
Recette douanière	944	247	79	4	441	3.546	1.051	4.925	

Les importations suisses des produits du pétrole (en tonnes) :

	1938	1949	1950	1951
Benzine	200.530	266.721	302.361	316.700
Dérivés du pétrole	6.730	12.892	17.422	17.374
Huile de chauffage et carburant Diesel	186.900	576.887	670.639	695.896
Bitumes	28.121	30.657	42.760	53.874
Lubrifiants	19.790	23.278	41.225	56.389
Divers	2.847	3.561	6.874	5.742

Relations entre les diverses sources d'énergie :

— 1.000 kWh. correspondent à environ 123 kg. de charbon ou à environ 86 kg. d'huile de chauffage.
— 1.000 kg. de charbon correspondent à environ 700 kg. d'huile de chauffage ou à environ 8.122 kWh.
— 1.000 kg. d'huile de chauffage correspondent à environ 1.430 kg. de charbon ou à environ 11.600 kWh.

perfectionnement constant de l'équipement technique, mais également une organisation rationnelle du travail. Si l'on considère les distances qui séparent la Suisse des puits de pétrole — 7.000 à 12.000 kilomètres — il est facile de se rendre compte de l'importance du problème des transports et de l'appareil gigantesque qu'ils nécessitent. Il est en effet impossible d'importer du pétrole sans disposer d'importantes capacités de stockage dans les différents ports maritimes, afin de permettre un transbordement rationnel des cargaisons des navires-citernes qui transportent jusqu'à 28.000 tonnes. Mais indépendamment de ces vastes installations, il incombe à l'importateur de rechercher les moyens de transport permettant de distribuer les produits du pétrole aux meilleures conditions possibles. Le choix et la souplesse des voies d'acheminement sont en corrélation étroite avec les moyens de transport et les possibilités de stockage du pays.

Le public en général ignore trop souvent qu'emmagasiner des carburants liquides nécessite des moyens d'une toute autre envergure que ceux utilisés pour des marchandises ordinaires qui peuvent être logées en plein air ou dans des entrepôts. Il faut aussi tenir compte du fait que ce n'est pas seulement la capacité totale de stockage qui est déterminante mais encore la possibilité d'emmagasiner à la fois une vingtaine de produits différents nécessaires pour satisfaire les besoins du pays.

Vu le nombre considérable des mesures de sécurité à prendre, la construction de bacs de stockage et d'installations est deux à trois fois plus onéreuse au mètre cube que la construction de simples hangars.

Il va de soi que tout l'équipement de stockage demande l'investissement de capitaux considérables, non seulement dans les installations portuaires, mais également à l'intérieur du pays.

Les nombreuses opérations de manutention qu'implique le transbordement des produits du pétrole depuis la source de production jusqu'à la livraison au domicile du client nécessitent une organisation du travail très souple. Toutefois, les perfectionnements techniques, à eux seuls, ne représentent qu'une partie du problème à résoudre. L'application de conceptions saines dans les rapports avec le personnel et les méthodes de travail jouent également un rôle important.

Dans ce domaine, la branche du pétrole s'efforce de coordonner judicieusement les moyens techniques et la formation professionnelle.

Après ces considérations générales des tâches de notre branche en Suisse, il est intéressant d'examiner de quelle manière nos produits entrent en Suisse.

VOIES D'ACCÈS

Par sa position géographique comparable à celle d'une plaque tournante, la Suisse dispose d'un choix de voies d'accès très varié. Les importations se concentrent essentiellement sur les ports maritimes suivants :

Nord : Rotterdam, Amsterdam et Anvers.
Sud : Vado, Gênes, Trieste, Venise et Marseille.

Les produits partant des ports du Nord suivent presque exclusivement la voie fluviale du Rhin. Le port de Bâle absorbe à lui seul près des 2/3 du tonnage des produits pétrolifères importés en Suisse.

L'approvisionnement par voie fluviale est très économique et n'impose aucun horaire. Il permet aux transports de croiser, dépasser et stationner librement. Le tonnage d'un seul chaland équivaut au chargement d'un train complet. Toutefois, en ce qui concerne le trafic sur le Rhin, il faut dire que le

niveau capricieux du fleuve présente aussi certains inconvénients, spécialement en hiver.

Il arrive parfois que les bateaux-citernes et chalands ne peuvent prendre que les 20 % de leur charge utile pour adapter leur tirant d'eau aux points de niveau les plus bas du Rhin. Ceci oblige les importateurs à posséder des capacités de stockage suffisantes pour parer au ralentissement des importations provenant des difficultés de navigation sur le Rhin.

Entre Strasbourg et Bâle, un canal permet également l'utilisation de péniches à moteur ou remorquées d'environ 200 tonnes qui absorbent une partie du trafic.

Les importations en provenance des ports du Sud se font toutes par voie ferroviaire et se répartissent sur les points frontières suivants en vue d'assurer une distribution rationnelle dans les différentes parties de la Suisse : Brigue, Chiasso, Luino, Campo-Cologno et Genève.

Genève est également la gare frontière des produits du pétrole provenant des raffineries françaises telles que Berre, Petit-Couronne, Port-Jérôme, Lavera et autres. Les tonnages importés de France sont toutefois faibles en proportion de l'ensemble de nos importations.

Il convient de mentionner à ce sujet que la navigation sur le Rhône entre les ports méditerranéens et Genève donnerait, sans aucun doute, un essor plus large au trafic des hydrocarbures par la voie française. Dans cet ordre d'idées, il serait souhaitable que les pourparlers franco-suisses concernant le projet de navigation du Rhône jusqu'à Genève soient repris le plus tôt possible, en vue d'arriver à un accord permettant de réaliser la navigation sur ce secteur, qui constitue en même temps les prémisses du Canal transhelvétique.

Ce bref aperçu des voies d'accès démontre la nécessité d'un appareil de transport extrêmement souple et économique, à même de faire face à toutes les fluctuations qui se produisent immanquablement dans les importations de produits d'outre-mer. Devant les exigences de la vie actuelle, il est facile de s'imaginer les conséquences préjudiciables qu'un ralentissement ou un arrêt brusque du ravitaillement représenteraient pour l'économie suisse.

C'est pourquoi les importateurs s'efforcent-ils de parer, dans la plus large mesure, à tous les à-coups possibles, en perfectionnant constamment leur équipement de transport et de stockage pour mettre le consommateur à l'abri de ces risques.

Émile Angst

Pétrolier battant pavillon suisse sur le Rhin.