# Le ravitaillement pétrolier de la Suisse et les liaisons franco-helvétiques par oléoducs

Autor(en): **Desprairies, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 2: **Avenir de l'énergie**

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888070

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Le ravitaillement pétrolier de la Suisse et les liaisons franco-helvétiques par oléoducs

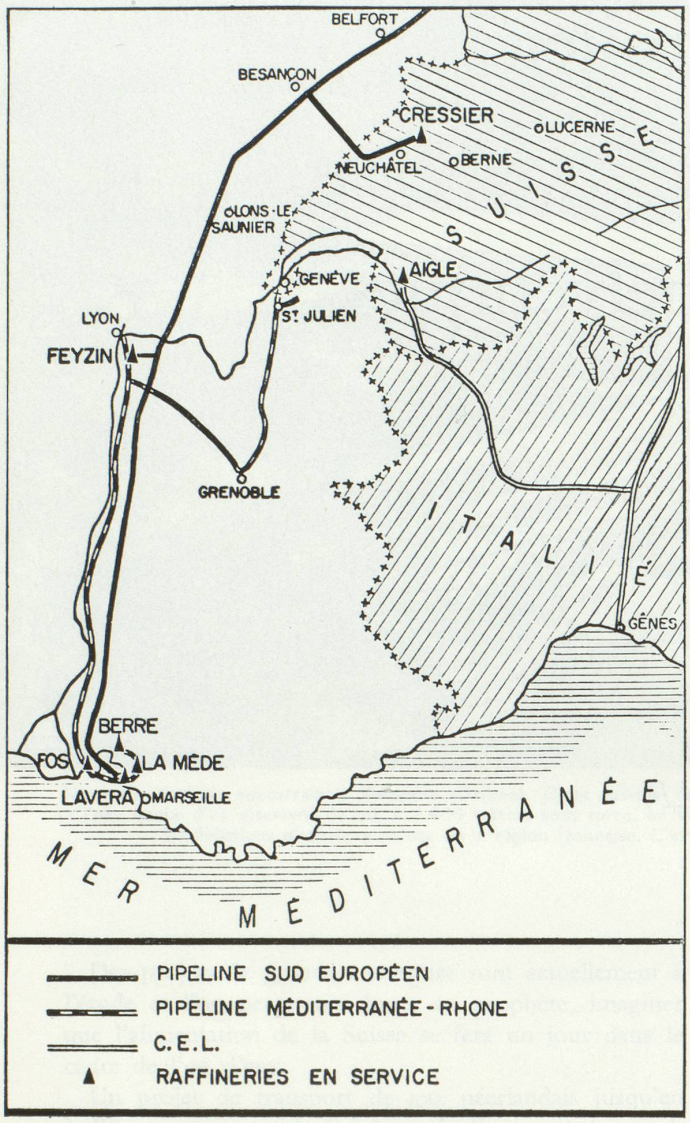
Pierre DESPRAIRIES
*Directeur des relations extérieures,*
*Entreprise de Recherches et d'Activités Pétrolières (ELF)*

Le rôle éminent tenu par la Suisse au plan politique, économique et culturel, le fait qu'elle soit le centre permanent ou occasionnel de tant d'organismes, de réunions et de congrès internationaux, le haut niveau de vie de ses habitants font qu'on oublie souvent ses dimensions géographiques. En fait les problèmes pétroliers de la Suisse ne sont pas ceux de l'Allemagne ou de la France, mais plutôt ceux d'une très grande région urbaine qui, comme la région parisienne, aurait consommé en gros en 1968 une dizaine de millions de tonnes de produits finis.

Si l'on néglige pour un instant les problèmes techniques qui se posent à la Suisse par suite de son relief et les problèmes politiques résultant de la situation du pays au centre de l'Europe, sans frontières maritimes, on peut dire que le ravitaillement pétrolier de la Suisse et celui de Paris et de sa région se présentent en des termes assez voisins.

Dans les deux cas, il s'agit de ravitailler des régions grosses consommatrices, éloignées de la mer mais communiquant avec elle par un fleuve navigable, bien desservies par un réseau très dense, mais à la limite de la saturation en certains points, de routes et de voies ferrées. Dans les deux cas la consommation des produits pétroliers assure la majeure partie des ressources en énergie, plus de la moitié dans la région parisienne, près des trois quarts en Suisse. Dans les deux cas, enfin, les problèmes de la pollution de l'air et de l'eau revêtent une importance capitale, entraînant une législation sans cesse modifiée dans le sens d'une sévérité accrue.

Pour la Suisse comme pour la région parisienne le pétrole vient de la mer, exception faite dans le cas de Paris de la petite production — moins de 400 000 tonnes en 1968 — des gisements du Bassin parisien. Pour ravitailler leurs habitants en produits finis, il fallait donc soit




traiter le pétrole à proximité des ports d'arrivée du pétrole brut et transporter ensuite les produits finis jusqu'aux consommateurs, soit acheminer le pétrole brut depuis les ports jusqu'à proximité des centres de consommation et le raffiner sur place.

Ceci confirme une fois de plus le fait que l'industrie pétrolière est en grande partie une industrie de transports. Si les différentes techniques de transport, par le rail, la route et l'eau ou par oléoduc, ont fait des progrès considérables au cours des dernières décennies, qu'il s'agisse du transport du pétrole brut ou de celui des produits finis, le choix entre les diverses solutions techniquement possibles pose des problèmes à la fois de rentabilité et d'ordre social. En Suisse, comme en France, une âpre concurrence se livre entre la batellerie, les transporteurs routiers, les chemins de fer et les entrepreneurs de pipe-lines, tandis que les pouvoirs publics s'efforcent d'harmoniser et de coordonner ces différents modes de transports.

Circonstances historiques, évolution des techniques, modifications des législations ont ainsi fait que pour répondre à l'augmentation rapide de la consommation de la région parisienne, tous les moyens sont aujourd'hui simultanément utilisés. Traitement du pétrole brut à proximité du Havre dans le complexe pétrolier de Basse-Seine et expédition des produits finis par les moyens classiques d'abord, puis par une conduite (TRAPIL) rapidement doublée puis triplée; mise en service à date plus récente (1966 et 1968) de deux raffineries, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest de Paris, reliées par un oléoduc à brut au port du Havre.

Si l'on ne tient pas compte des frontières la situation de la Suisse paraît assez semblable ; plus du tiers de son ravitaillement en produits finis est assuré grâce au traitement, dans les deux raffineries de Cressier et d'Aigle, de brut acheminé par conduite, l'une greffée sur le Pipe-Line Sud-Européen (Fos-Karlsruhe), l'autre sur la Central-European Line (Gênes-Ingolstadt); le solde des besoins de la Confédération helvétique en produits pétroliers est assuré par les raffineries des pays voisins dont les productions sont acheminées à l'heure actuelle par les moyens classiques. Mais lorsque le dernier tronçon à construire de la conduite à produits finis branchée sur le Pipe-Line Méditerranée-Rhône (Fos-Lyon) aura été achevé depuis la frontière jusqu'à Genève, une partie du ravitaillement du pays en produits finis (entre 0,8 et 1,1 million de tonnes/an) se fera par canalisation, accentuant encore l'analogie entre la région parisienne et la Suisse.

On ne peut pourtant pousser plus loin le parallèle. La Suisse est une nation, isolée au centre de l'Europe du Sud; Paris et son environnement ne sont qu'une région de la France. En sorte que la comparaison précédente, forcément sommaire, valable au plan de la géographie physique ne l'est plus à celui de la géographie politique.

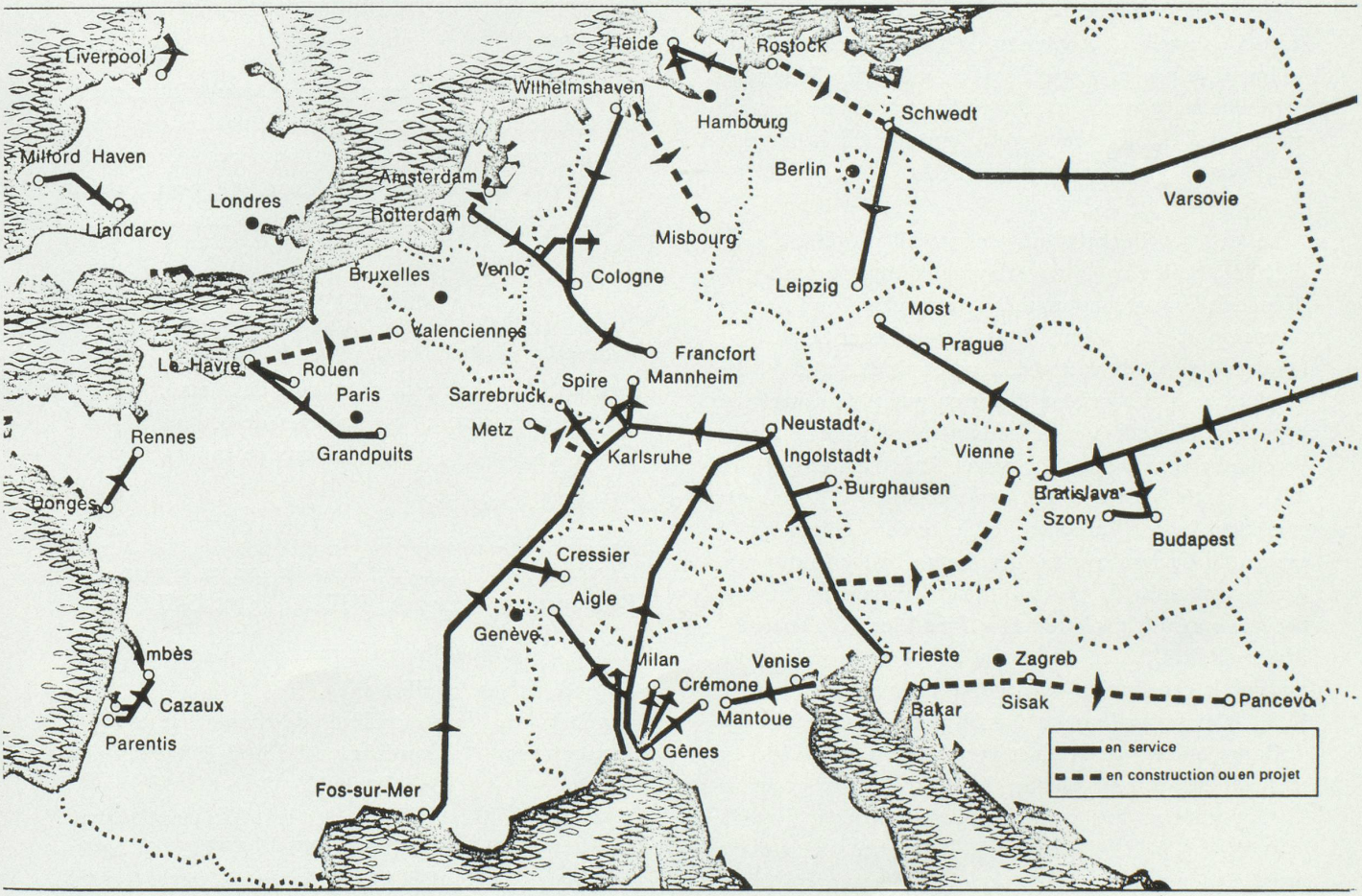
On sait que la politique pétrolière française répugne depuis longtemps à importer des produits finis élaborés à l'étranger et que la quasi-totalité des besoins du pays est assurée à partir du traitement de brut dans les raffineries implantées à l'intérieur des frontières de l'hexagone. De plus, une part notable du marché, plus de 50 %, est détenu par des sociétés à capitaux français, publics ou privés, majoritaires. Ce n'est au contraire qu'à date relativement récente — 1963 à 1966 — que la Suisse a vu s'implanter sur son sol une activité de raffinage, entre les mains des groupes internationaux, et les importations de

produits finis élaborés hors de ses frontières constituent encore quelque 60 % de son ravitaillement pétrolier. Par ailleurs, le ravitaillement pétrolier de la Suisse emprunte des itinéraires passant obligatoirement en territoire étranger pour la plus grande partie du parcours, et souffre de ce fait aux yeux des autorités de la Confédération d'une vulnérabilité congénitale.

Il en résulte que, tandis que la France pour assurer la sécurité de ses approvisionnements compte sur la diversification de ses sources directes de brut, la Confédération helvétique pratique une politique de diversification des courants d'approvisionnements. Pétrole brut et produits pénètrent en Suisse à partir des quatre points cardinaux. Un simple coup d'œil sur la carte le montre à l'évidence, même si l'on néglige les transports par le rail et la route. Au Nord, le Rhin, à l'Ouest le pipe-line sud-européen et bientôt la conduite à produits finis Méditerranée-Rhône, au Sud la branche occidentale du CEL au départ de Gênes; seul l'accès par l'Est n'est pas matérialisé. Mais il suffit de voir le tracé de la branche orientale du CEL, Gênes-Ingolstadt, qui emprunte le territoire helvétique sur près d'un tiers de sa longueur, pour imaginer une nouvelle raffinerie greffée si besoin en était sur cette conduite.

Qu'il s'agisse d'un choix délibéré de diversification, pour des raisons stratégiques et d'indépendance économique, apparaît clairement aussi sur la carte, si l'on considère la raffinerie d'Aigle, qui reçoit son pétrole depuis Gênes, alors qu'elle aurait pu sans difficulté être branchée elle aussi sur la conduite sud-européenne. Il est vrai que la nationalité du promoteur original de la raffinerie, la société nationale italienne ENI, a évidem-

## PIPELINES DE PETROLE BRUT EN EUROPE OCCIDENTALE



ment joué un rôle déterminant dans le choix de l'oléoduc. Encore fallait-il pour obtenir les autorisations nécessaires que ce choix concordât avec les intentions des autorités helvétiques en matière d'approvisionnement pétrolier.

Au sein de cette diversification des itinéraires et des moyens d'approvisionnement, une partie notable du ravitaillement de la Suisse en produits finis provient de France — 1,7 million de tonnes en 1967, plus de 2 millions sans doute en 1968 — tandis que des quantités croissantes de pétrole brut transitent par son territoire : 0,7 million de tonnes en 1966; 1,8 en 1967; 2,3 en 1968.

Le pétrole brut est acheminé depuis Fos par le Pipe-Line Sud-Européen (P.L.S.E.) avant d'emprunter, au niveau de Besançon, le Pipe-Line du Jura qui aboutit à la raffinerie de Cressier (canton de Neuchâtel). On signalera à titre de comparaison que les 2,3 millions de tonnes livrés à la Suisse en 1968 par le P.L.S.E. ont représenté 9,7 % du tonnage total livré par cet ouvrage au cours de l'année. Il faut encore noter que le pipe-line du Jura, qui relie le P.L.S.E. à la raffinerie de Cressier, possède une capacité annuelle d'environ 2,5 millions de tonnes par an, mais que ses possibilités futures ont été estimées à quelque 5 millions de tonnes, ce qui laisse toute latitude aux extensions futures de la raffinerie (capacité actuelle : 2,5 millions de t /an) si besoin en était. Enfin, si le projet, aujourd'hui en sommeil, d'une raffinerie implantée vers Lucerne venait à exécution, ce serait encore au P.L.S.E., que serait demandé d'acheminer le brut jusqu'à ses installations.

Le cas des importations de produits finis est assez différent. Soucieux de conserver aux transporteurs traditionnels la part importante de ressources qu'ils tirent du transport des produits finis, le législateur Suisse leur a réservé 70 % de ce trafic. Il y aurait donc 30 % des produits qui pourraient théoriquement transiter par conduites. En fait aucune conduite à produits finis ne fonctionne actuellement. Le projet d'une conduite reliant Bâle, point d'arrivée des convois rhénans, à Zurich est resté sans suite. En revanche, le projet d'alimenter le canton de Genève, par où pénètre en Suisse la majorité des importations de produits finis fabriqués en France, par une conduite prolongeant le Pipe-Line Méditerranée-Rhône (P.L.M.R.) en est au stade final de la réalisation, puisque la canalisation est achevée en territoire français. Mais, la construction des 8 kilomètres de conduite en territoire suisse, de la frontière française St-Julien au terminal de Vernier piétine, les distributeurs genevois n'ayant toujours pas construit le petit tronçon jusqu'à leurs dépôts, à la fois parce que l'itinéraire qui leur est proposé comporte parfois de longs détours ou exige des dépenses d'expropriation coûteuses, et parce que d'autres transporteurs, telle la Société Nationale des Chemins de Fer Français, leur accordent des tarifs très avantageux. Nul doute pourtant, l'augmentation de la consommation aidant et l'axe Lyon-Genève étant proche de la saturation, que ce premier oléoduc à produits finis ne soit achevé et n'entre en service dans un proche avenir, avec un débit initial de l'ordre de 800 000 tonnes par an. Au reste, seuls les produits légers voyageront par cette canalisation (carburant auto, super, gas-oil, huile de chauffage et jet-fuel); une partie du trafic, celui des fuels essentiellement, continuera d'être confié aux transporteurs traditionnels.

***

Ainsi l'avenir des relations pétrolières franco-suisses appartient-il, au plan technique, aux pipe-lines. Qu'il s'agisse du P.L.S.E. qui peut assurer un ravitaillement en pétrole brut d'autant plus assuré qu'il part du premier port européen continental accessible aux super-pétroliers de 300 000 tonnes et demain de 500 000 tonnes, ou qu'il s'agisse du P.L.M.R. capable d'acheminer à Genève les productions des raffineries de la Région Rhône-Alpes ou du complexe pétrolier de l'Étang de Berre, les liaisons par pipe-lines depuis la France jusqu'à la Suisse jouent un rôle essentiel dans le ravitaillement de la Confédération en énergie.

Le développement de ces relations d'approvisionnement entre la France et la Suisse, matérialisé par ces conduites, tisse de nouveaux liens, s'il en était besoin, entre les deux pays et constitue un gage important pour l'avenir de leur amicale et fructueuse collaboration.

## *ANNEXE 1*

*Consommation de produits pétroliers en 1968:*

| | |
|---|---|
| Suisse | : 9,7 millions de tonnes. |
| Région parisienne | : 10,5 millions de tonnes. |
| France | : 62,9 millions de tonnes. |

*Raffinerie de Cressier:*

| | |
|---|---|
| Mise en service | : mai 1966. |
| Capacité | : 2,5 millions de tonnes par an. |
| Participations | : 75 % SHELL; 25 % GULF. |

*Raffinerie d'Aigle* (ou plus exactement de *Collombey-Muraz*):

| | |
|---|---|
| Mise en service | : juillet 1963. |
| Capacité | : 2,2 millions de tonnes par an. |
| Participations | : depuis juin 1966 Sté de la Raffinerie du Sud-Ouest (ESSO 35 %; B.P. 23 %; AGIP 20 %; le solde étant détenu par TEXACO, AVIA, MARATHON, CFP et PETROFINA). |

*Pipe-Line Sud-Européenne* (brut) :

Fos-Lavéra → Karlsruhe.

Longueur : 782 kilomètres.
Diamètre : 34 ″.
Mise en service : 1962.
Capacité maxima : 95 000 tonnes par jour.
Débit actuel : 85 000 tonnes par jour.
Tonnages livrés en 1968.
Total : 23,7 millions de tonnes.
dont : France : 10,9 millions de tonnes.
Allemagne : 10,5 millions de tonnes.
Suisse : 2,3 millions de tonnes.
Tonnage total livré depuis la mise en service : 140,5 millions de tonnes (fin 1968).

*Nombre de raffineries desservies (fin 1968)* :

Total : 9 (+ 2 en construction).
France : 3 (+ 1 en construction).
Allemagne : 5 (+ 1 en construction).
Suisse : 1.
Participations : 12 sociétés dont ESSO (28 %), SHELL (23,2 %) et CFP/CFR (15 %).

*Pipe-Line du Jura/Oléoduc du Jura Neuchâtelois* (brut) :

Besançon → Cressier.

Longueur : 88 kilomètres (55 en France; 33 en Suisse).
Diamètre : 16 ″ en France; 16 ″ puis 10 ″ en Suisse.
Mise en service : juin 1966.
Capacité : 2,5 millions de tonnes par an.
Tonnages livrés en 1968 : 2,3 millions de tonnes.

Participations :

En France : Société Française du pipe-line du Jura :

| | | |
|---|---|---|
| BPM | Royal Dutch | 45 % |
| NIIHM | Royal Dutch | 35 % |
| Shell Française | | 20 % |

En Suisse : Oléoduc du Jura Neuchâtelois S.A. :

| | |
|---|---|
| Royal Dutch | 24 % |
| Shell Switzerland | 25 % |
| Forces Motrices Neuchâteloises | 19 % |
| Crédit Suisse | 16 % |
| Sté de Banque Suisse | 16 % |

*Pipe-Line Méditerranée-Rhône* (produits finis) :

La Môde → Lavéra-Fos → Lyon → Genève.

Longueur : 576 kilomètres + 8 kilomètres en Suisse.
Diamètre : 16″ à 10″ selon tronçons (12″ en Suisse).
Capacité finale prévue : 9 millions de tonnes par an.
Première phase prévue : 4,7 millions de tonnes par an (dont 0,8 pour la Suisse).

Participations :

En France : Société du Pipe-Line Méditerranée-Rhône (S.P.M.R.) :

| | % | | % |
|---|---|---|---|
| ANTAR | 4,30 | P.C.R.B. | 5 |
| C.F.R. | 21 | PROPÉTROL | 0,55 |
| DESMARAIS | 5 | PURFINA | 1,50 |
| ESSO | 14,167 | SHELL | 11,167 |
| MOBIL | 3 | THÉVENIN et DUCROT | 0,80 |
| PÉTROFRANCE | 1,55 | TOTAL | 5 |
| B.P. | 12,166 | TRAPIL | 5 |
| PÉTROLYS | 1,10 | ELF DISTRIBUTION | 8,70 |

En Suisse : Société Anonyme du Pipe-Line à Produits pétroliers (SAPPRO) :

| | % | | % |
|---|---|---|---|
| B.P. | 15 | Crédit Suisse | 15 |
| C.F.P. | 15 | Sté de Banque Suisse | 15 |
| ESSO | 15 | Comptoir d'Importation de Combustible | 10 |
| SHELL SUISSE | 15 | | |

## *ANNEXE 2*

### *Structure du marché pétrolier français*

Depuis la loi du 14 avril 1928, modifiée à plusieurs reprises dans ses modalités d'application mais non dans ses principes, les activités pétrolières en France sont soumises au régime du monopole délégué par l'État aux industriels de son choix.

Les importations de pétrole brut en vue du raffinage font l'objet d'autorisations accordées actuellement pour 10 ans et sont soumises à un contingentement.

La mise à la consommation des produits finis sur le marché intérieur français fait l'objet d'autorisations accordées actuellement pour 3 ans. Seules les essences sont soumises à un contingentement.

La politique pétrolière française animée par la Direction des Carburants (DICA) au sein du Ministère de l'Industrie vise à un équilibre entre sociétés à capitaux français (publics ou privés) et sociétés à capitaux étrangers majoritaires, (filiales des groupes internationaux). Elle a pour objectif principaux :

— le développement de la prospection et de la production de pétrole brut pour que les sociétés françaises produisent l'équivalent des besoins du marché intérieur.

— la fabrication de la quasi-totalité des produits finis nécessaires au marché intérieur dans des raffineries implantées à l'intérieur du territoire national;

— l'approvisionnement de plus de 50 % du marché intérieur par les sociétés françaises.

*Répartition par provenance des bruts raffinés en 1968*
(en milliers de tonnes)

| | |
|---|---|
| MOYEN-ORIENT | 37 300 |
| LIBYE | 10 850 |
| NIGÉRIA | 200 |
| AFRIQUE DU SUD | 2 500 |
| U.R.S.S. | 1 650 |
| ALGÉRIE | 24 450 |
| CONGO-GABON | 450 |
| FRANCE | 2 600 |
| Total | 80 000 |

*Capacité de raffinage des raffineries françaises :*

Au 31 décembre 1968, la capacité totale des 20 raffineries françaises en fonctionnement étroit de 97,34 millions de tonnes par an, réparties ainsi selon les groupes pétroliers :

| | |
|---|---|
| ANTAR | 7,442 |
| B.P. | 11,367 |
| ELF | 15,570 |
| ESSO | 11,600 |
| MOBIL | 5,515 |
| Total | 26,002 |

En 1969, la capacité d'ANTAR devrait augmenter de 3 millions de tonnes (Valenciennes), celle de B.P. de 3 millions de tonnes également (Vernon).

*Marché intérieur français des produits finis* (1968)
(en milliers de tonnes)

| | |
|---|---|
| ESSENCE-AUTO | 3 535 |
| SUPER | 7 155 |
| CARBURANTS AVIATION | 1 190 |
| ESSENCES SPÉCIALES, WHITE-SPIRIT, PÉTROLE LAMPANT | 229 |
| GAS-OIL | 3 880 |
| FUEL-OIL DOMESTIQUE | 23 140 |
| FUELS-OILS | 15 965 |
| LUBRIFIANTS | 757 |
| GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉS | 1 870 |
| BITUMES | 2 380 |
| DIVERS | 2 880 |
| Total marché intérieur | 62 981 |

*Part de marché des sociétés de distribution sur le Marché Français en 1968*
(en pourcentage)

| | | *Tous produits* |
|---|---|---|
| Sociétés françaises | C.F.R. (TOTAL) | 23,72 |
| | ELF | 12,96 |
| | ANTAR | 10,22 |
| | Indépendants | 3,99 |
| Filiales françaises de groupes étrangers | SHELL | 16,91 |
| | ESSO | 12,22 |
| | B.P. | 11,09 |
| | MOBIL | 5,30 |
| | PURFINA | 3,53 |
| | Divers | 0,06 |