

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1965)
Heft: 35

Artikel: Au corridor
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1028984>

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: 15.04.2026

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

Les Raffineries du Rhône publient leur rapport de gestion 1964

Tout n'est pas dit

Que pense le Conseil d'administration de l'avenir des Raffineries ? Ce n'est pas dans le rapport de gestion que vous trouverez le moindre renseignement. Quatre pages succinctes, graphiques compris, qui confirment ce que l'on savait déjà : que l'entreprise a été victime du dumping du Cartel du pétrole (65 % de baisse, par exemple, sur l'huile lourde de chauffage). Rien d'imprévu, non plus, dans les 9 millions de déficit, avant amortissements, ce qui permet de chiffrer la perte totale à plus de 20 millions. Tout cela, nous le disions dans notre numéro 31.

Et pourtant, malgré ces nouvelles fâcheuses, les actions des Raffineries sont en reprise. Elles se négocient à 132 francs (valeur nominale 100). Est-ce là simplement le jeu des spéculateurs qui anticipent un rachat par le Cartel du pétrole ?

La question est plus complexe.

Voici quelques éléments d'appréciation :

Les prix : Depuis décembre 1964, les prix sont en hausse. L'entreprise, dans la mesure où elle utilise sa capacité de production, ne travaille donc plus à perte.

La concurrence : Tout n'ira pas aussi vite à Cressier que Shell l'espérait. La capacité excédentaire de cette raffinerie ne permettra donc pas immédiatement une relance du dumping. D'autre part, la centrale thermique de Chavalon va entrer en service. Elle assurera l'écoulement des huiles très lourdes, celles qui sont les plus difficiles à placer, vu la rareté des installations de stockage.

La trésorerie : La crise fut ouverte, le jour où Italo-Suisse, le principal actionnaire, décida de limiter à quelque 60 millions ses avances. Mais depuis, les Raffineries ont vendu aux collectivités publiques, E.O.S. notamment, leur participation à la centrale thermique de Chavalon (20 %). Leur trésorerie en a été soulagée (en revanche, l'absence totale d'interdépendance entre l'usine thermique essentielle au ravitaillement énergétique de la Suisse romande et la Raffinerie n'en est que plus accusée ; curieuse imprévoyance).

Le capital de Chavalon est de 30 millions, libérés à 50 %. Cela a donc représenté une liquidité de trois millions pour les Raffineries.

Ces divers facteurs ont renforcé la position des Raffineries. Mais l'essentiel n'est pas là.

Un mémoire

Nous signalons un rapport discret : « Le mémoire du commerce d'importation de charbons concernant la situation sur le marché énergétique suisse, édité, ce printemps, à Zurich et à Bâle ». Cinq pages, très pondérées, mais qui renseignent sur l'épreuve de force en cours.

Les charbonniers s'inquiètent, en effet, des conséquences de l'effondrement des produits pétroliers sur le marché suisse. Les combustibles liquides ont vu, de cette manière artificielle, s'élargir leur marché, car les installations de chauffage sont souvent projetées sur la base de comparaisons de prix.

La prédominance des produits pétroliers, disent les importateurs de charbon, risque de faire tomber notre pays sous une double dépendance. Sur le plan du transport : tous les oléoducs des raffineries viennent de la Méditerranée ; sur le plan économique : « un dirigisme économique mené par l'étranger, et dangereux pour notre pays, peut, tôt ou tard, succéder à la libre concurrence ». (souligné dans le texte).

Ainsi les charbonniers prennent position contre le Cartel du pétrole. Et ils sont puissants. Ils sont solidaires des intérêts bâlois. Le canton de Bâle a investi dans les installations portuaires 56 millions, et l'économie privée, notamment les chimiques, contribuent pour 200 millions à l'équipement du port.

Or, le conseiller fédéral Spühler, lors de la session de juin 1963 des Chambres fédérales et plus récemment lors de l'assemblée générale de l'Association suisse pour l'énergie atomique du 9 juin 1964, a déclaré que l'Etat devait veiller à la sécurité de l'approvisionnement énergétique du pays.

En théorie, cela signifie lutter contre tout monopole, donc le Cartel. Mais cette théorie devient réalité quand les intérêts bâlois entrent en jeu. Dans l'affaire du Canal transhelvétique, ils jouent contre la Suisse romande ; dans l'affaire des Raffineries du Rhône, ils jouent en faveur de l'entreprise de Collombey.

La conférence du 2 avril

Prenant l'affaire en mains, M. Spühler a réuni le

2 avril à Berne tous les milieux intéressés à la construction des raffineries et des oléoducs. Il leur a fait part de sa décision de limiter, pour des raisons de sécurité de l'approvisionnement, la production de toutes les raffineries existantes et projetées, au 70 % des besoins de la Suisse en produits pétroliers (voir le « Bulletin financier suisse » du 17 juin 1965). Ou, pour dire la même chose, en commençant la phrase par l'autre bout, le 30 % des produits pétroliers seront importés, déjà raffinés, par chalands aboutissant à Bâle. Après cette décision nouvelle, comment se présente la situation ? On peut estimer, pour 1970, les besoins de la Suisse en produits pétroliers à 12 millions de tonnes (7 millions en 1964). Si le 70 % seulement peut être transformé en Suisse, il restera 8,4 millions de tonnes à partager entre les diverses raffineries. Les Raffineries du Rhône ont une capacité de 2 millions ; Cressier 2 millions et quelques ; restent environ 4 millions. Or, la raffinerie lucernoise de Wuvilermoos, à laquelle s'intéressent plusieurs compagnies pétrolières, Esso en tête, est prévue pour couvrir le 60 % des besoins suisses ; de surcroît, une quatrième raffinerie est projetée dans le canton de Saint-Gall ; le gâteau est donc trop petit ; il ne sera pas possible de satisfaire tous les appétits.

Devant la tournure nouvelle que prennent les événements, le Cartel a réagi vivement. La société B.P. a donné le ton. Il est permis de penser que les appuis de la diplomatie anglaise, comme ceux de la diplomatie américaine pour Esso, lui sont assurés. Toutefois, M. Spühler a la possibilité d'être ferme. Il est certainement soutenu par une majorité du Conseil fédéral (M. Tschudi, Bâlois, plus les deux Romands). Dès lors, les Raffineries disposent d'un remarquable atout : elles existent ; elles ne sont pas touchées par la restriction du marché ; elles ont, elles, déjà leur concession et leur oléoduc ; elles sont assurées du 1/6 du marché suisse. Cela ne les met pas à l'abri d'une prolongation du dumping, mais c'est une très belle carte.

Tout n'est donc pas dit. La dernière bataille n'est pas perdue. Et nous pourrions dans quelques semaines en reparler.

Plus fort que le son

Nous lisons, dans une revue américaine (U.S. News and World Report, 3 mai 1965), cette chronique. Quel admirable exemple de la manière dont on peut, sous l'apparence d'une enquête sérieuse, faire admettre tout ce que l'on veut.

Genève peut déjà se préparer :

« Lorsque les avions plus rapides que le son bombardent les villes américaines, chaque jour, de booms soniques, que fera le public ?

» Après six mois de tests, la ville d'Oklahoma semble répondre qu'il s'en accommodera. La F.A.A. (Federal Air Agency) déclare à ce sujet : « Il est probablement admissible de faire passer un avion supersonique de transport commercial, à niveaux de booms soniques réduits, sur des régions peuplées, une fois que le public comprend le phénomène. » La cité d'Oklahoma a été soumise à un bombardement de 1253 booms soniques, et c'est sans doute la série d'essais la plus complète qui ait jamais été tentée. L'étude faisait partie d'un programme visant à étudier l'introduction d'avions supersoniques dans le trafic commercial. Voici quelques points du rapport final, publié le 25 avril :

— un certain nombre d'habitants rapportent que les booms troublent leur vie quotidienne, et se disent gênés par les interruptions qu'ils provoquent, mais la majorité exprime le sentiment qu'ils pour-

raient apprendre à vivre dans de telles conditions ;

— les dégâts aux maisons et aux autres constructions — à partir du moins du huitième jour de l'expérience, sont restés minimes. La plupart des dommages avaient touché des vitres et des vitrines ;

— les habitants de la ville ont, par téléphone ou par lettre, exprimé 15 116 plaintes concernant les booms soniques. Parmi celles-ci, 9 594 comportaient l'indication de dommages à la propriété. Un total de 4629 plaintes formelles ont été enregistrées. Parmi elles, 3869 ont été déboutées, 229 admises pour paiements d'un total de 12 845 dollars. Le solde est encore pendant.

» Lors de l'étude, 2033 personnes ont été interviewées au moins trois fois durant les tests. Finalement, dit le rapport, à peu près le quart déclarait qu'ils avaient le sentiment de ne pouvoir apprendre à accepter les booms. Mais plus du 80 % des interrogés se sont exprimés en faveur du développement, par les USA, d'un transport commercial supersonique destiné à soutenir la concurrence avec l'étranger.

» L'administrateur de la F.F.A., Najeeb E. Halaby, résumant le rapport, déclare : « Un avion supersonique peut être développé de telle sorte que le public l'accepte dans les premières années de la prochaine décennie... »

Au corridor

La presse a fait un très large écho au débat mis sur pied par l'Association des citoyennes vaudoises et consacré récemment aux conditions d'hospitalisation dans le canton de Vaud.

Ni ceux qui ont participé à la discussion, ni les journalistes ne peuvent être taxés de démagogie. On lit, ainsi de sang-froid : l'encombrement des locaux est tel que des malades sont alignés dans les corridors, les couloirs ; certains meurent dans le va-et-vient général.

Dans notre dernier éditorial, nous disions que les dépenses suisses de consommation publique étaient proportionnellement les plus basses des principaux pays européens. La misère de notre hôpital est aussi dans ces chiffres.

Certes, on va construire une cité hospitalière ; elle coûtera si cher qu'elle ne pourra être financée que par une augmentation des impôts, qui ne sera pas obtenue, voyez Genève, sans querelle et dispute.

Pendant ce temps, les maisons pharmaceutiques reconnaissent qu'elles consacrent 24 % de leur chiffre d'affaires à la seule commercialisation de leurs produits. Trois fois plus qu'à la recherche. Et surtout, cet argent elles l'obtiennent facilement, sans protestation, par le seul jeu naturel du marché commercial.

Ainsi se creuse chaque jour le retard du secteur public, parent pauvre de notre société d'abondance.