

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

Artikel: La Suisse aura-t-elle bientôt sa propre industrie pétrolière?
Autor: Stranner, Henri
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887498>

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: 08.01.2026

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



LA SUISSE

Le trafic rhénan et le port de Bâle souffriront-ils de la concurrence des oléoducs autant que certains milieux semblent le craindre?

La Suisse étant un des pays les plus industrialisés de l'Occident, ses besoins en énergie sont considérables et s'accroissent régulièrement chaque année.

On sait que sous forme d'énergie hydro-électrique et d'un peu de bois la Suisse ne produit pas plus d'un tiers de l'énergie qu'elle consomme, le reste doit être importé. Jadis les importations étaient constituées presque uniquement de charbon. Depuis la guerre les combustibles liquides ou hydrocarbures l'ont peu à peu remplacé; ces deux sources d'énergie ont aujourd'hui pour la Suisse à peu près la même importance.

Les raisons qui font augmenter la consommation de produits pétroliers de manière rapide et constante — 5, 10 % par an — sont bien connues : d'une part, le parc de véhicules à moteur suisse est, avec ses 700.000 unités, un des mieux garnis d'Europe; rien que l'année passée, 76.000 véhicules à moteur ont été importés. D'autre part, le chauffage à mazout remplace de plus en plus le traditionnel fourneau à coke. La Suisse a importé en 1958 quelque 2 millions de tonnes de mazout, 750.000 tonnes de benzine et 250.000 tonnes d'autres produits pétroliers, le tout représentant une dépense de 460 millions de francs. Pendant la même année 2,5 millions de tonnes de charbon d'une valeur de 250 millions de francs avaient été introduits sur le territoire de la Confédération helvétique.

On voit qu'en ce domaine sa dépendance de l'étranger est considérable. Est-ce un bien ou un mal?

Les Suisses, jusqu'à ces derniers temps, ne se sont pas souvent posé la question. Étant donné le libéralisme foncier qui inspire leur comportement écono-

mique, ils pensent de manière générale, que les achats de combustibles solides et liquides à l'étranger constituent une belle monnaie d'échange pour nos exportations. Pourquoi vouloir à tout prix tout produire chez soi quand on peut l'acheter à meilleur compte à l'étranger?

La guerre et certaines crises internationales, notamment celle de Suez, ont cependant ébranlé ce raisonnement classique et semé le doute dans les esprits helvétiques. On a commencé à se rendre compte des menaces qui planent sur l'approvisionnement en hydrocarbures qui deviennent, en face d'achats stationnaires de charbon et d'une production hydro-électrique qui suit avec peine l'accroissement de la demande, la première source d'énergie de la Suisse.

Aussi assiste-t-on, depuis quelques années, à des efforts plus nombreux et plus consistants dans la recherche de solutions nouvelles. Certains tendent à établir les possibilités du sous-sol suisse en matière d'hydrocarbures. D'autres voudraient doter la Suisse d'une véritable industrie pétrolière liée à la construction d'oléoducs.

Y a-t-il du pétrole dans le sous-sol suisse ?

Voyons d'abord la prospection pétrolière en Suisse.

Précisons d'emblée que, selon les cartes géologiques connues, le Plateau suisse se situe dans une zone où les probabilités d'existence de naphtes d'hydrocarbures

aura-t-elle bientôt sa propre industrie pétrolière ?

par Henri Stranner

rédacteur économique de la « Gazette de Lausanne »

sont considérées comme bonnes. Effectivement, on a trouvé du pétrole en Allemagne méridionale, à 40 kilomètres de la frontière suisse, dans un sous-sol (molasse) tout à fait analogue à celui de la majeure partie du Plateau suisse.

Qu'a-t-on fait en Suisse jusqu'à présent pour explorer les possibilités que nous venons d'évoquer? A vrai dire, pas grand chose.

Durant la première guerre mondiale, sous le patronage des maisons G. Fischer et Sulzer, un groupe de spécialistes a analysé la molasse du Plateau suisse entre Genève et Aarau et établi un rapport qui sert encore aujourd'hui de base pour les recherches pétrolières.

En 1934, on note une deuxième tentative. On créa alors une commission d'experts pour la prospection pétrolière en Suisse; elle fut dotée d'un crédit bien mince de 30.000 francs suisses. Ce modeste fonds a tout de même permis une étude plus approfondie de la molasse subalpine; il ressort de ce rapport que l'on a relevé de nombreux indices d'hydrocarbures le long des principaux anticlinaux du Plateau.

A part ces recherches scientifiques fort utiles, la recherche pratique a été presque inexistante. La certitude ne peut être obtenue en cette matière qu'au prix d'une série de forages très coûteux. Jusqu'à ce jour, aucune prospection systématique — la seule qui présente quelque chance de succès — n'a été tentée.

Rappelons simplement pour mémoire, les cinq forages isolés et infructueux entrepris jusqu'ici.

Le premier eut lieu à Tuggen, dans la plaine de la

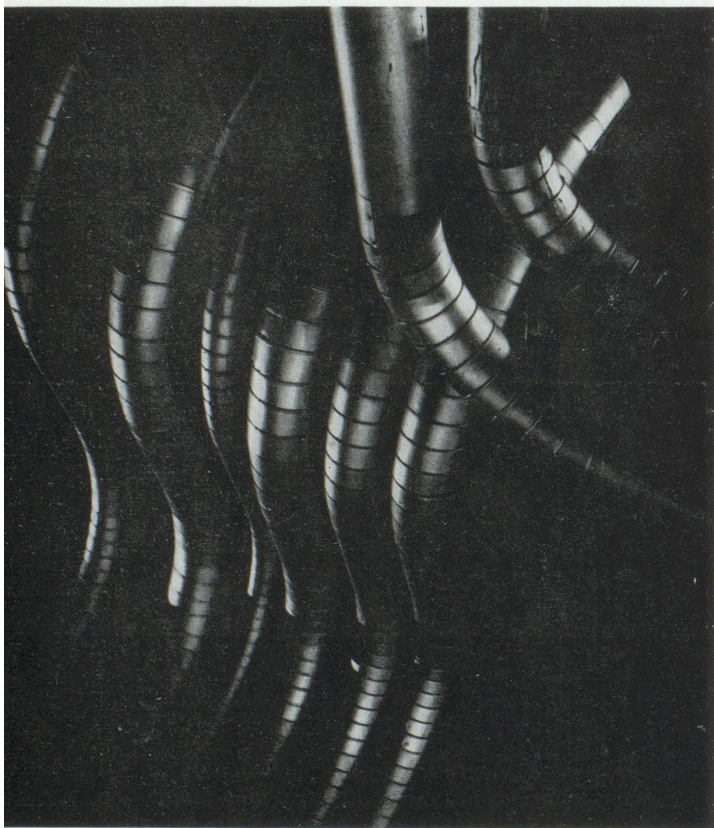


Linth, entre le lac de Zurich et le lac de Walen. A défaut de pétrole on a trouvé du méthane, ce qui est un indice assez positif.

Peu avant la seconde guerre mondiale, un pétrolier belge travaillant avec des hommes d'affaires lausannois, a fait exécuter deux forages, l'un à Cuarny, près d'Yverdon, l'autre à Servion, dans la vallée de la Broye. Résultat nul.

C'est le quatrième forage, entrepris en 1952 près d'Altishofen, au nord du canton de Lucerne, qui a donné le résultat le plus intéressant. Si l'on n'a pas trouvé de pétrole, on a du moins décelé des indices très probants à une assez grande profondeur, dans le trias, qui se trouve en-dessous de la couche molassique. Ce résultat positif a engagé les géologues à porter leurs recherches également sur les couches triasiques négligées jusqu'alors.

Le cinquième et dernier forage a été entrepris en 1958 à Chapelle, près de Moudon, dans le canton de Vaud.



Il était financé par des capitaux belgo-néerlandais et péruviens, avec une participation des mêmes hommes d'affaires lausannois qui avaient déjà appuyé les tentatives de Cuarny et Servion; le forage a été exécuté par une entreprise allemande spécialisée, la société Elwerath. Il a été arrêté sans résultat.

Mais si les premières et timides tentatives de prospection pétrolière entreprises en Suisse n'ont pas donné de résultat concret, il est probable qu'il en sera

différemment à l'avenir. On attend, pour ce printemps, de nouveaux forages mieux préparés et plus systématiques.

En effet, en 1952, a été fondé un « Consortium suisse pour la recherche pétrolière », qui réunit un certain nombre d'importantes entreprises suisses des machines, du ciment, de la chimie, de l'électricité, des banques, etc. De ce consortium est issue, en 1955-56, une société de recherches pétrolières « Schweizerische Erdöl A.G. » (S.E.A.G.) qui groupe les quatre principaux cantons de la partie orientale du Plateau suisse, à savoir Argovie, Zurich, Thurgovie et Saint-Gall, auxquels s'est joint plus tard le demi canton d'Appenzell Rhodes-externes. Le capital de cette société a été fixé d'abord à 6 millions de francs et par la suite augmenté à 10 millions. Les trois quarts des capitaux sont suisses, l'autre quart étant constitué par l'apport de la société de forage allemande, Elwerath.

La S.E.A.G. a procédé depuis sa fondation à d'importantes recherches sismiques. Elle est maintenant prête à passer à l'étape des forages. Un communiqué publié au début de mars nous apprend que l'on va procéder au mois de mai à un premier forage à Limberg-Küsnacht au bord du lac de Zurich; d'autres forages suivront probablement cette année encore.

La S.E.A.G. est la société de recherches la mieux outillée et financièrement la plus puissante en Suisse. D'autres cantons ont également vu surgir ces dernières années des groupes de recherches et ont également accordé des concessions pour la prospection pétrolière. C'est le cas de Genève, Vaud, Fribourg, Berne, Lucerne et Soleure. Dans le canton de Vaud il existe même trois groupes de recherches, dont l'un, la « Société des Hydrocarbures » a été la première à procéder à des forages en Suisse; il s'agit du forage de Chapelle-Moudon que nous avons évoqué plus haut. Dans un communiqué publié le 15 mars, cette société vient d'annoncer qu'elle procédera au cours de l'été à un nouveau forage dont l'endroit exact reste à déterminer.

Notons que Fribourg est le seul canton qui ait accordé une concession à une grande compagnie pétrolière internationale (la B.P.); les autres groupes de recherches collaborent avec des sociétés pétrolières américaines de grandeur moyenne ou avec des sociétés de forages européennes.

A part la S.E.A.G., tous ces groupes de recherches cantonaux ou inter-cantonaux travaillent avec des capitaux réduits. Pour qu'une prospection systématique soit possible ils devraient disposer d'un appui financier plus large. Cette nécessité a été enfin reconnue par de larges milieux économiques et financiers du pays. Ils ont pris, l'été passé, l'initiative de créer une société holding, dont le but sera de participer financièrement à toutes les tentatives de prospection qui pourraient être entreprises dans les différents cantons. Cette nouvelle société, qui s'appelle « Swiss Petrol Holding S.A. », est dotée d'un capital initial de 1 million, mais les engagements financiers des souscripteurs vont jusqu'à 40-50 millions, montant nécessaire pour organiser une prospection systématique. Cette société bénéficie de l'appui moral du Conseil fédéral qui voudrait surtout éviter une main-mise financière de l'étranger sur la recherche pétrolière en Suisse.

Voilà où on en est à l'heure actuelle. La prospection pétrolière longtemps considérée en Suisse comme inutile et même peu souhaitable, est maintenant reconnue comme une nécessité, voire une activité intéressante. On paraît décidé à entreprendre une recherche systématique. Les chances de trouver des hydro-

carbures en quantités économiquement exploitables sont évidemment difficiles à supputer; elles sont évaluées avec un optimisme prudent, sans illusions : la Suisse ne sera pas plus un second Kuweit qu'un second Texas; on trouvera probablement des quantités limitées de pétrole et de gaz naturel, qui pourraient nous être très utiles en temps de complications internationales.

Quoiqu'il en soit, l'exécution du programme de forages annoncé récemment par la S.E.A.G. et le nouveau forage de la Société des Hydrocarbures (Vaud) permettra d'ici peu de temps, d'évaluer les possibilités du sous-sol helvétique de manière plus concrète. L'année 1960 pourrait bien révéler quelque bonne surprise.

Vers la création

d'une industrie pétrolière en Suisse

Indépendamment des efforts de prospection, on note depuis une année une autre tentative visant à doter la Suisse d'une raffinerie de pétrole, base d'une véritable industrie pétrochimique.

On peut se demander pourquoi la Suisse, qui consomme d'importantes quantités de pétrole sous forme d'essence, d'huile Diesel et de mazout, n'a jamais songé à créer une raffinerie de pétrole dans le pays même.

Les raisons sont multiples. La principale réside sans doute dans le fait que, jusqu'à maintenant, les grandes sociétés pétrolières qui exploitent le marché mondial, ont préféré installer les raffineries au bord de la mer, à la fois pour des raisons de commodité, de prix de revient et de salubrité publique. Ce n'est que depuis un ou deux ans que l'on note une tendance générale à amener le pétrole brut à l'intérieur du continent par oléoducs.

L'essai entrepris en Suisse s'inscrit précisément dans ce mouvement général. Certes, on ne saurait affirmer que la Confédération ait souffert jusqu'ici de l'absence d'une raffinerie de pétrole. Les grandes compagnies pétrolières lui ont toujours assuré un approvisionnement de produits pétroliers régulier et assez bon marché. Mais on doit également reconnaître que le transport du pétrole par pipe-line permet de réaliser une forte économie de frais de transport et une importante réduction de prix.

Signalons, en passant, que M. Duttweiler, dans sa tentative de faire baisser les prix de la benzine en Suisse, a été amené à construire sa propre raffinerie de pétrole « Frisia » à Emden en Allemagne du Nord. Il pourra ainsi amener une partie du pétrole raffiné là-bas jusqu'en Suisse. Mais l'on peut se demander si le transport des produits raffinés depuis Emden ne reviendra pas plus cher que la nouvelle solution qui consiste à amener le pétrole brut par pipe-line.

Le déplacement de l'activité de raffinage du bord de la mer à l'intérieur du continent fait présentement l'enjeu d'une forte lutte entre les grandes sociétés pétrolières internationales et le puissant outsider qu'est M. Enrico Mattei, dirigeant de l'E.N.I. (Ente Nazionale Idrocarburi), grand trust national italien pour la production et la distribution d'hydrocarbures. L'E.N.I. constitue en Italie un véritable État dans l'État; son royaume s'est étendu très rapidement au cours des dernières années. M. Mattei opère non seulement en Italie, mais également dans tout le Moyen-Orient et en Afrique du Nord; il vient même de conclure

un accord avec l'U.R.S.S. pour la construction d'un pipe-line entre le Caucase et Varsovie.

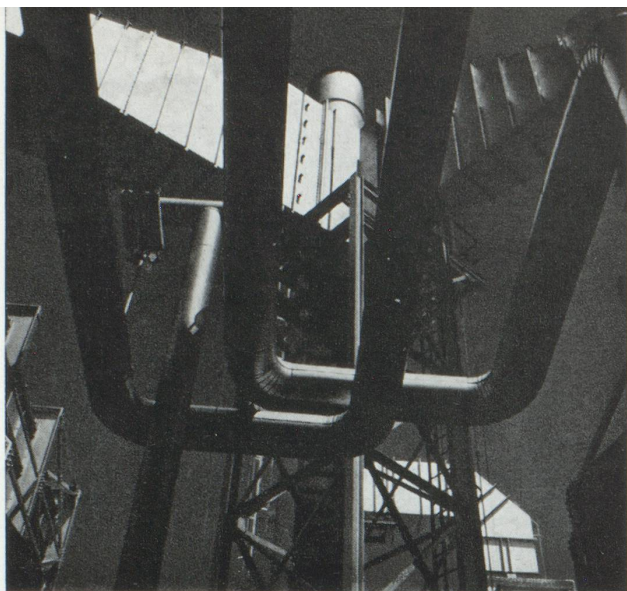
Un des projets de M. Mattei — le seul qui nous intéresse ici — prévoit le transport du pétrole de la Méditerranée en Allemagne du sud. La première variante de ce plan consiste à construire un oléoduc qui partirait du port de Gênes, passerait par le tunnel du Grand-Saint-Bernard et amènerait ensuite le pétrole à travers le Plateau suisse jusque dans les environs de Munich;



mais le point le plus important de ce projet est la volonté, exprimée par ses auteurs, de construire sur le parcours de ce pipe-line, très exactement à Collombey-Aigle, dans la plaine du Rhône, une raffinerie de pétrole d'une capacité de 2 millions de tonnes par an.

Ce plan, connu en Suisse au début de 1959, a immédiatement soulevé un grand intérêt dans les deux cantons intéressés, que sont Vaud et Valais. Il a rencontré, du même coup, une vive opposition en Suisse alémanique, notamment à Bâle qui y voit une menace pour le port de Bâle et à Berne qui ressent de fortes craintes pour le chemin de fer du Lötschberg.

Malgré l'opposition de ces milieux d'Outre-Sarine, les promoteurs du plan italo-suisse sont allés de l'avant. Il a d'abord été constitué, du côté italien, une société mixte « Oleodotti internazionali », au capital initial de 1 milliard de liras — il a été depuis lors augmenté à 5 milliards de liras — dont les deux tiers sont italiens (E.N.I.) et l'autre tiers suisse (la Société financière italo-suisse). En même temps, on a créé en Suisse,



avec siège à Lausanne, une société parallèle, les « Raffineries du Rhône S.A. » au capital de 6 millions, constitué par les mêmes sociétés, mais dans le rapport inverse. Il faut ajouter que tout récemment, ces deux sociétés ont perdu leur caractère mixte; la « Oleodotti internazionale » est devenue une société purement italienne, et les « Raffineries du Rhône » une société exclusivement suisse. Cette modification a été faite, selon les déclarations des intéressés, dans le but de simplifier le travail des deux sociétés. Pratiquement, elle signifie que le pipe-line Gênes-Plaine du Rhône sera financé exclusivement par des capitaux italiens, alors que la raffinerie de Collombey-Aigle sera construite avec des capitaux suisses.

Nous devons relever ici que l'on rencontre encore en Suisse de forts doutes quant aux chances de réalisation de ces projets pétroliers italo-suisses. Ces doutes sont nourris par les difficultés que rencontrent présentement les promoteurs du projet dans leur tentative de prolonger l'oléoduc à travers le Plateau suisse jusqu'en Bavière. Il était d'abord question de faire suivre au pipe-line les rails du chemin de fer; cette solution, qui paraissait ingénieuse, a dû être abandonnée en raison de difficultés techniques. Une deuxième solution, qui aurait consisté à traverser les cantons de Vaud et de Fribourg, a également dû être classée, cette fois à cause du régime juridique fribourgeois qui est excessivement sévère en matière d'expropriation. La troisième solution envisagée consistait à faire pénétrer le pipe-line directement dans le canton de Berne par le col des Mosses; cette variante qui n'est pas encore définitivement abandonnée, se heurte cependant à une forte résistance dans le canton de Berne qui défend son chemin de fer du Lötschberg pour lequel l'oléoduc représente une concurrence très sérieuse. Devant ces difficultés, on a mis au point une quatrième variante qui ne tiendrait plus compte du tronçon Gênes-Aigle, et qui partirait directement de l'Italie aux Grisons et entrerait en Bavière par le Lichtenstein.

Si cette dernière variante devait l'emporter — et cela pourrait bien être le cas — ce serait évidemment un coup assez dur pour les promoteurs de la raffinerie de Collombey-Aigle. Car il est évident que la rentabilité d'un petit pipe-line ne transportant que 2 millions de tonnes par an n'est pas la même que celle d'un oléoduc transportant 8 millions de tonnes (quantité prévue pour les besoins combinés de la raffinerie romande et des futures installations en Bavière).

Malgré cet handicap, et quelque soit le tronçon futur de la grande liaison Italie-Bavière, les promoteurs de la raffinerie de Collombey-Aigle semblent cependant décidés à persévérer. Les travaux d'infrastructure dans la Plaine du Rhône ont déjà commencé; les premières commandes pour des réservoirs ont été passés, l'équipe des spécialistes se renforce de mois en mois. Pour le moment donc, et sauf événements imprévus, les promoteurs italo-suisses semblent décidés de réaliser leur projet.

Si tel devait être le cas, ce serait assurément une belle affaire pour la Suisse romande, et notamment pour les cantons de Vaud et Valais qui se partagent la plaine du Rhône. Les installations de Collombey-Aigle occuperont quelque 400 personnes. A part les produits de raffinage proprement dits, ces installations permettront la production, dans une centrale thermique, de 500 millions de kilowatts par heure d'électricité par an; l'E.O.S. (Energie Ouest Suisse) est prête à la prendre en charge. D'autre part, on prévoit une livraison annuelle de 30 millions de mètres cubes de gaz et de 40.000 tonnes de propane et butane liquides; cela correspond à environ 1.100 milliards de calories.

Disons à ce propos, que les usines de gaz de Suisse romande, qui ont travaillé jusqu'ici exclusivement sur la base de coke, songent aujourd'hui sérieusement à transformer leurs installations pour la distribution du gaz naturel. Elles comptent, d'une part, utiliser précisément le gaz produit à Collombey-Aigle, d'autre part, sur des livraisons de gaz français provenant soit de Lacq, soit du Sahara. Selon M. Giorgis, directeur des Usines à gaz de Vevey, les sociétés de gaz romandes ont reçu deux offres françaises; l'une d'elle, l'offre minima, proposait d'amener en Suisse romande, par gazoduc, une quantité de 36 millions de mètres cubes par an; la seconde, l'offre maxima, portait sur une quantité triple, soit 108 millions de mètres cubes. Ce gaz aurait dû parvenir en Suisse dès 1961; il aurait été fourni exclusivement par Lacq, les possibilités d'amener le gaz du Sahara n'ayant pas encore été étudiées à fond.

Ces belles perspectives, présentées en fin 1959, paraissent quelque peu s'assombrir aujourd'hui. On sait que les autorités françaises ont refusé aux industries de la région parisienne de s'approvisionner en gaz naturel. Selon certaines déclarations on voudrait que le gaz de Lacq serve avant tout à l'industrialisation de la région du sud-ouest de la France. Est-ce que, dans ces conditions, la Suisse romande pourra encore compter sur des livraisons régulières de gaz de Lacq? La question doit être posée, même si les pourparlers entre les gaziers de Suisse romande et les producteurs français n'ont point encore été arrêtés, même si aucun refus n'a été prononcé jusqu'ici.

Faisons le point. En ce printemps 1960, la Suisse semble s'engager sur une voie nouvelle avec le développement de recherches pétrolières et la construction d'une raffinerie de pétrole. Les deux tentatives sont poussées avec détermination. Mais l'on ne saurait affirmer à l'heure actuelle qu'elles aboutiront. Elles se trouvent encore au stade des études avancées qui se situe immédiatement avant celui de l'action. Pourtant celle-ci doit démarrer ce printemps...

La Suisse aura-t-elle bientôt une production de pétrole indigène et sa propre raffinerie? Nous en saurons plus dans quelques mois!

Henri STRANNER