

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 30 (1968)
Heft: 4

Artikel: De quels pays faisons-nous venir notre pétrole?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083246>

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: 12.01.2026

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

De quels pays faisons-nous venir notre pétrole ?

Le pétrole brut est devenu la principale source d'énergie également pour notre pays puisqu'il satisfait aujourd'hui le 70 % de nos besoins énergétiques, alors que l'électricité, le charbon et le bois ne représentent plus que des proportions de respectivement 18 %, 9 % et 3 %.

En 1966, nos importations de produits pétroliers finis se sont élevées à 6,5 millions de tonnes, dont 36 % provenaient de France, 24 % d'Italie et 19 % d'Allemagne Fédérale. Le 21 % restant venait en majeure partie de Belgique, de Hollande et d'Europe Orientale, tandis que seulement de faibles quantités étaient importées des Etats-Unis et de pays bordant la Mer des Caraïbes. En ce qui concerne nos principaux fournisseurs européens — lesquels ne possèdent eux-mêmes que des gisements peu importants —, ils se sont procurés le 70 % du pétrole brut dont ils ont besoin pour leurs usines de raffinage en s'adressant à des pays du Proche-Orient et de l'Afrique du Nord. C'est aussi le cas de la Suisse, dont le 75 % des importations de pétrole brut (2,4 millions de tonnes), surtout destinées aux raffineries de Collombey et Cressier, provenaient également de pays arabes. Le 25 % restant nous est parvenu de l'U.R.S.S.

Le pétrole brut nous vient en majeure partie des pays arabes

Ce sont donc les gisements des pays arabes qui représentent la principale source d'approvisionnement de la Suisse en pétrole brut et en produits pétroliers finis. Ces importations plutôt unilatérales, si l'on peut dire, s'expliquent par les prix favorables pratiqués. Abstraction faite des taxes portuaires ainsi que des redevances à verser à l'Etat, le prix à payer pour 1000 litres n'est en effet que de Fr. 43.— à Koweït, tandis qu'il s'élève à Fr. 68.— à La Salina (Vénézuéla) et atteint même Fr. 74.—, sur le lieu d'extraction, dans le Texas Occidental (U.S.A.).

Le fret exigé pour le transport de pétrole de Koweït à Marseille ou à Gênes (voyage d'aller), autrement dit jusqu'aux oléoducs entrant également en ligne de compte pour amener le pétrole brut aux raffineries suisses, se montait à Fr. 12.90 par 1000 litres avant la guerre éclair israëlo-arabe. En revanche, le prix du transport du pétrole brut du Vénézuéla à Rotterdam n'était que de Fr. 9.— par 1000 litres, soit de 30 % inférieur. Cette différence doit être attribuée principalement aux droit de passage perçus dans le canal de Suez, qui s'élevaient par exemple à Fr. 167'000.— pour la traversée aller et retour de ce canal par un navire de 60'000 tonnes destiné au transport en vrac du pétrole brut (pétrolier). Ainsi, même si l'on tient compte du fret supérieur à acquitter pour les transports en provenance du Golfe Persique, le prix du pétrole du Moyen-Orient est encore de 28 % inférieur — en moyenne — à celui du pétrole vénézuélien.

Les oléoducs nous amènent le 47 % du pétrole brut

Durant l'année 1966, le volume de pétrole brut amené par les oléoducs pour notre approvisionnement s'est accru de 11 % pour atteindre le 24 %

des importations. En même temps, les quantités transportées par bateau, sur le Rhin, ont baissé de 5 % pour ne plus représenter que le 37 % du volume total importé. Il en a été de même en ce qui concerne les chemins de fer, lesquels n'ont plus transporté que le 31 % des quantités en question, ce qui équivaut à une réduction de 6 % par rapport à l'année précédente. Quant aux transports de pétrole brut sur route, par camions-citernes, ils ont continué à représenter une proportion de l'ordre de 8 %.

Rappelons à ce propos que nos deux raffineries de Collombey et Cressier pourront traiter annuellement 4,5 millions de tonnes de pétrole brut quand elles travailleront à plein rendement. Cela veut dire que le volume amené par les oléoducs aura presque doublé et correspondra alors à peu près au 47 % de nos importations globales de pétrole brut. Une telle augmentation se fera sans aucun doute au détriment des transports par eau.

Disons enfin que le pétrole brut parvenant à nos raffineries est soumis tout d'abord à une distillation progressive s'opérant dans une tour dite de fractionnement. La distillation permet de séparer ses multiples composants, dont le point d'ébullition varie de l'un à l'autre. Des serpentins et des tuyaux d'écoulement sont disposés à différentes hauteurs le long de la tour de fractionnement. On recueille ainsi une série de distillats légers (essence, pétrole, gasoil), moyens (huile de vaseline, huiles fluides, huiles mi-fluides), lourds (huiles épaisses) et très lourds (huiles très épaisses, huiles pour cylindres). Après la distillation vient le raffinage proprement dit, qui s'avère indispensable pour l'usage de nombreux produits dans la pratique. En ce qui concerne l'essence, par exemple, elle doit être débarrassée du soufre qu'elle contient pour perdre son pouvoir corrodant. Par ailleurs, il faut désaromatiser le pétrole pour accroître sa capacité d'éclairage. Enfin l'épuration du gasoil se montre nécessaire. Quant aux huiles de graissage, on les soumet à l'action de l'acide sulfurique et de certaines terres décolorantes pour augmenter leur résistance vis-à-vis de la lumière, de la chaleur et de l'oxygène de l'air. Beaucoup de produits subissent encore différents traitements qu'il serait cependant trop long d'expliquer ici.

Etes-vous aussi un

**collectionneur de livres, brochures et documents concernant
les tracteurs agricoles**

(modèles actuels et anciens)

Si oui, écrivez-moi, car j'aimerais correspondre avec vous.

Merci d'avance.

Louis Bougerolle, Quinssaines
F-03 **Huriel / Allier** (France)