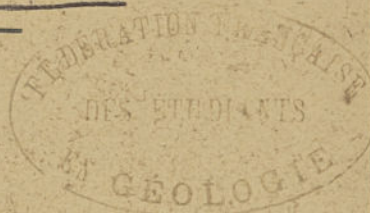


Plutelle

ROBERT ANDRÉ



Les
Carburants en France

ÉTAT PRÉSENT
ET PERSPECTIVES D'AVENIR



22 JANVIER 1948

REVUE DE LA BIBLIOTHÈQUE

—

—

—

—

—

Les
Carburants en France

ÉTAT PRÉSENT
ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Conférence par

MONSIEUR ROBERT ANDRÉ

PRÉSIDENT
DE L'UNION DES CHAMBRES SYNDICALES
DE L'INDUSTRIE DU PÉTROLE

le 22 Janvier 1948



La civilisation industrielle moderne est impossible sans le pétrole. Le monde ne peut pas progresser vers une meilleure satisfaction des besoins et un standard de vie plus élevé pour tous sans disposer de cette source d'énergie. Mieux que toute autre, elle remplit la tâche essentielle de multiplier l'effort des hommes et d'alléger leur peine. Elle a, en même temps, ce caractère très favorable de se prêter aussi bien aux consommations de masse, comme huile combustible, qu'à l'usage individuel indéfiniment fractionné, sous la forme du litre d'essence, de pétrole lampant et de gas-oil, ou encore de la bouteille de butane.

La France, malheureusement, dans ce domaine plus que dans n'importe quel autre, subit des restrictions qui, non seulement entravent gravement le rétablissement du niveau de vie, mais atteignent des intérêts essentiels et mettent en cause les conditions mêmes de la restauration de notre pays.

L'avenir immédiat reste sombre. Alors que les efforts déployés jusqu'au milieu de l'année dernière avaient permis :

— une transformation appréciable de la chauffe du charbon au combustible liquide,

— un approvisionnement assez abondant en huiles lubrifiantes pour que la liberté soit rendue à leur distribution,

— et une satisfaction suffisante, en essence et en gas-oil, de la consommation du parc automobile très réduit dont

nous disposons, pour que l'on ait pu envisager la mise en liberté complète de tout le secteur pétrolier (ce qui aurait porté un coup grave, direct et indirect, au fléau national que représente le marché noir). Tout s'est trouvé brusquement remis en cause et la pénurie des produits pétroliers a pris le pas sur toutes les insuffisances de notre économie.

Jamais les stocks ne se sont trouvés aussi anormalement bas, et même la marche d'une partie de nos raffineries n'est assurée que d'une façon précaire.

Quelles sont les raisons de cette situation ?

Dans quelle mesure pouvons-nous espérer la voir évoluer d'une façon favorable ? Quelles sont les perspectives d'avenir et comment pouvons-nous les influencer ? C'est ce que je voudrais examiner succinctement avec vous.

Trois facteurs dominent la situation présente :

- l'épuisement de nos ressources en dollars,
- l'insuffisance mondiale des moyens de transports,
- la pénurie relative des produits pétroliers dans le monde.

C'est le manque de devises qui a été le premier facteur de la crise dont nous souffrons. Dans l'état actuel des choses et en valeurs plus de la moitié de nos approvisionnements en pétrole brut et plus de 75 % de nos importations en produits finis proviennent de la zone dollars, et il ne semble pas que ces proportions puissent être modifiées profondément.

Nous avons manqué de dollars à partir du dernier trimestre de l'année dernière et, actuellement, l'aide intérieure représente l'essentiel de nos ressources.

Cependant, devant cette situation qui a un caractère général, ne peut-on pas déplorer que l'on ait trop délibérément sacrifié les produits pétroliers ?

Le déficit de nos sources d'énergie ne peut, en effet, être comblé que par des importations de charbon américain ou de pétrole. Or, pendant toute la période que nous venons de traverser, compte tenu des prix d'achat et des pouvoirs calorifiques, l'importation du fuel-oil était manifestement plus économique que l'importation de charbon américain, à certains moments, dans une proportion allant jusqu'à 50 %. Cet avantage qui était encore plus grand en faisant la comparaison avec la production de nos raffineries qui tirent du pétrole brut toute la gamme des produits, est d'autant plus considérable du point de vue des devises que du travail français, est incorporé en eux et ce, en raison directe de leurs qualités nobles.

Je peux, à ce sujet, vous donner un exemple :

Il y a quelques semaines, devant l'épuisement des stocks de gas-oil, l'on avait envisagé de restreindre les attributions à la S.N.C.F., ce qui aurait eu comme conséquence d'arrêter les autorails. La S.N.C.F. a fait connaître que la suppression de 1.400 mètres cubes, soit 1.190 tonnes de gas-oil représentant une dépense de 50.000 dollars, aurait comme conséquence de provoquer une consommation supplémentaire de charbon de 22.000 tonnes, entraînant une dépense de 460.000 dollars.

Cependant toutes les priorités ont été données au charbon alors que nous avons le plus puissant intérêt à maintenir et à développer nos importations de produits pétroliers, et à ne pas méconnaître la gravité de toutes

mesures qui, de notre fait, mettraient en cause, même temporairement, la continuité d'une telle politique.

En raison de l'insuffisance de l'offre par rapport à la demande, nos approvisionnements ne peuvent pas dépendre d'achats occasionnels, mais de courants commerciaux fortement établis et dont la régularité est essentielle. Toute mesure qui les laisse dériver vers d'autres destinations est difficile et lente à corriger.

L'on peut remarquer qu'ayant de nous-mêmes appliqué une compression plus forte sur notre consommation de carburants que n'importe quel autre pays de l'Europe Occidentale, nous nous trouvons de ce fait même plus frappés que les autres par la pénurie actuelle de produits et de bateaux. La réduction en pourcentage que, dans une telle situation, l'on s'efforce d'imposer à toutes les demandes dans le monde, est nécessairement plus lourde à l'égard des besoins qui étaient déjà les plus insuffisamment satisfaits. Et cela apparaît bien à l'occasion du Plan d'aide intérimaire. Là encore, les préférences ont tellement joué en faveur du charbon que le pétrole s'est trouvé lourdement sacrifié — d'autant plus que ce n'était pas le produit le plus précieux et le plus rare qui pouvait être obtenu avec la moindre insistance.

C'est qu'en effet le monde entier réclame le plus en plus de produits pétroliers. Aux Etats-Unis, où la consommation par tête d'habitant est dix-huit fois plus forte qu'en Europe, la demande continue à se développer et l'on estime qu'en 1951 elle dépassera de plus de 40 % les chiffres de 1946. Même développement dans le reste de

l'hémisphère américain, où l'on prévoit un accroissement pour l'année 1948 de plus de 20 %.

En Europe Occidentale, où la consommation d'avant-guerre était particulièrement faible, le bond en avant doit avoir encore plus d'ampleur. En dépit des difficultés économiques, on l'évalue à plus de 100 % pour les quatre prochaines années. En France, le Plan Monnet a fixé le chiffre de 15 millions de tonnes par rapport à 7 millions en 1938, et les experts du plan Marshall ont conclu à la nécessité de réaliser ce programme dès l'année 1951.

En bref, devant cette poussée générale, il manque, sur une production supérieure à 400 millions de tonnes, les moyens de raffiner et de transporter quelque 60 millions de tonnes dans le monde. Et ces 60 millions de tonnes représentent aussi à peu près les besoins estimés de l'Europe Occidentale.

Les conséquences sont que la production des Etats-Unis qui, longtemps, ont approvisionné la plus grande partie du monde, ne suffit plus à leurs besoins propres et que, dans l'ensemble, la production de l'hémisphère américain ne dépassera plus sensiblement le niveau de la consommation des deux Amériques.

La situation serait donc grave pour l'Europe Occidentale qui, jusqu'ici, n'a pu découvrir que très peu de pétrole dans son propre sol, si elle ne trouvait pas à sa porte les immenses ressources du Moyen-Orient. En 1946, les réserves reconnues pour l'ensemble de ces régions, qui comprennent principalement l'Irak, l'Iran, l'Arabie Séoudite et Kuwait, étaient évaluées à 3 milliards 600 millions de tonnes et les réserves probables à 20 milliards de tonnes.

A titre de comparaison, les chiffres sont respectivement, pour les Etats-Unis seuls, de :

— réserves reconnues: 2 milliards 800 millions de tonnes;

— réserves probables: 6 milliards 700 millions de tonnes.

et pour l'ensemble de l'hémisphère américain :

— certaines 4 milliards de tonnes;

— probables 15 milliards de tonnes.

Les réserves probables du Moyen-Orient excèdent donc de 30 % celles du continent américain.

Les ressources nécessaires à satisfaire la demande mondiale existent donc; et l'on peut dire qu'il n'y a pas, à proprement parler, un problème de pétrole; il y a un problème d'acier et ce problème est un problème mondial.

Pour amener le pétrole à la surface du sol, le transformer en produits de consommation, le transporter, un outillage considérable et coûteux doit être créé. Même l'industrie américaine est hors d'état d'y faire face d'une façon rapide.

Mais les programmes nécessaires sont élaborés. Leur réalisation est commencée. D'ici 1952, la production globale du Proche-Orient doit être portée de 49 à 102 millions de tonnes, dont 65 millions de tonnes (chiffre qui pourra facilement être augmenté jusqu'à 71 millions) seront, par un réseau de pipe-lines de 8.000 kilomètres, amenées à la Méditerranée et mises à la disposition des raffineries locales et de celles de la zone européenne qui seront en mesure de le transformer.

La France a, dans cette situation, une grande place et de grandes possibilités. Elle est, par la Compagnie Française des Pétroles, associée à la mise en œuvre de cette production. Par sa participation pour 1/4 à l'Iraq Petroleum, qui possède peut-être les terrains les plus riches du Moyen-Orient, elle va porter, en quelques années progressivement, sa production propre de 1 million à 7 millions de tonnes, et elle pourra par la suite continuer à développer cette production, dans la mesure de ses possibilités financières et des débouchés qu'elle aura à satisfaire.

Parallèlement, les raffineries qui, en vertu de la loi de 1928, ont été édifiées en France, trouveront une large base d'approvisionnement. Restaurées, modernisées, développées et portées par des concentrations utiles à la classe internationale, elles peuvent non seulement satisfaire, dans toute la gamme des produits, aux besoins du marché français, mais même concourir à l'approvisionnement de débouchés extérieurs, et dans le commerce international des produits pétroliers améliorer sensiblement la balance commerciale de la France, car dans la nouvelle conjoncture économique, la géographie nous place sur la route du pétrole.

Pour en profiter, l'effort que nous avons à faire est considérable. Suivant les termes mêmes du Plan Monnet, des quinze raffineries qui existaient avant la guerre, au lendemain de la Libération, une était anéantie, deux étaient écrasées, neuf durement touchées et trois intactes. La capacité de production de 7 millions était tombée à 1 million de tonnes.

Grâce aux efforts déployés, sous l'impulsion et avec le soutien de M. le Directeur des Carburants, la production

des douze raffineries restantes a été portée de nouveau à près de 7 millions de tonnes. Ce résultat remarquable permet d'apprécier la valeur de la technique qui s'est développée en France, et celle d'un personnel d'ouvriers, de cadres et de direction qui sait se prêter admirablement à des solutions où l'ingéniosité remplace la puissance des moyens. Si cette production est en tonnage équivalente à celle d'avant-guerre, elle ne l'est pas en qualité, faute d'avoir pu reconstituer tout l'équipement nécessaire. La production des huiles combustibles a été poussée au maximum au détriment de celle de l'essence, ce qui est conforme aux besoins les plus urgents et les plus immédiats à satisfaire. Cette production assure dès maintenant plus des 3/4 du débouché de la métropole et de l'Afrique du Nord.

Mais il est impérieux qu'elle soit portée au niveau des 15 millions de tonnes prévues pour la consommation française dans les mêmes délais que la réalisation du programme du Moyen-Orient, c'est-à-dire avant 1952.

Pour cela, il faut que l'industrie du pétrole trouve un soutien plus efficace. Totalisant 40 milliards de francs actuels de dommages de guerre, elle a, jusqu'ici, encaissé à ce titre moins de 2 milliards.

Alors que pour les années 1946-1947 :

les Houillères recevaient	1.012.000	tonnes d'acier
l'Electricité et le Gaz de France	641.000	—
la S.N.C.F.	1.004.000	—
l'Industrie du Pétrole n'a reçu que	84.000	—

soit très sensiblement moins de 1 % de la totalité du tonnage alloué par le répartiteur de l'acier, et ceci au double

titre du raffinage et de la distribution et bien que l'équipement industriel de la distribution n'ait pas moins souffert des événements de guerre et qu'il doive être porté aussi au niveau de la consommation reconnue nécessaire pour notre pays. Et les pronostics pour l'année 1948 ne sont pas plus favorables. Devant un programme qui aurait nécessité 170.000 tonnes, l'on propose actuellement des attributions inférieures à 70.000 tonnes.

L'industrie qui a épuisé toutes les ressources de la récupération, tous les moyens de fortune, qui s'est pliée à toutes les mesures de coopération et de solidarité, qui a, en 1947, investi 7 milliards de francs, qui est prête à en immobiliser 19 en 1948 et à soutenir cet effort progressif dans les années suivantes, restera à la hauteur de sa mission et fera tout ce que l'on peut attendre légitimement d'elle. Mais elle ne peut, seule, réaliser un programme dont tant de facteurs dépendent des Pouvoirs publics, et il faut que ceux-ci se trouvent soutenus par une opinion mieux avertie des magnifiques perspectives que nous offre le développement de nos approvisionnements et de notre industrie du pétrole.

Il faut que l'on sache mieux que dans les années à venir près de la moitié du pétrole qui nous approvisionnera sera du pétrole français et que, dans ce but, la Compagnie Française aura réalisé cette performance d'augmenter, dans une courte période, ses moyens de production, de transport et de raffinage dans la proportion de 1 à 7, ce qui, pour une entreprise de cette ampleur, est probablement sans précédent.

En dehors du jeu des importations de produits finis qu'il est désirable de voir subsister mais qui, nous l'espé-

rons, seront compensées et dépassées par des exportations, le reste de nos approvisionnements nous est garanti par les sociétés mêmes qui ont pris l'essentiel de la charge de mettre en œuvre les ressources du Moyen-Orient, dont l'Europe Occidentale doit être la principale bénéficiaire, et qui vont investir, dans ce but, des capitaux considérables (le seul établissement du réseau de pipe-lines représente une dépense de l'ordre de 3 à 400 millions de dollars, soit au change actuel [et provisoire] environ 45 milliards de francs).

Ces Sociétés, en effet, sont toutes, depuis un long passé, nos fournisseurs et sont liées aux raffineries qu'elles ont, suivant la volonté du législateur de 1928, concouru à édifier sur notre sol, qu'elles contribuent à restaurer et qu'elles auront à développer.

Dans la période difficile que nous traversons actuellement, elles fournissent, avec la Compagnie Française, au moins 95 % des tonnages que nous recevons.

La diversité de ces sept Sociétés, dont deux anglaise et hollando-anglaise et cinq américaines, liées en France à cinq Sociétés de raffinage distinctes, nous garantirait encore, si cela était nécessaire, toute notre indépendance économique.

C'est notre chance que tant de facteurs favorables jouent ainsi harmonieusement en notre faveur. C'est notre chance que l'aide qui nous est ainsi apportée soit immense et qu'elle prenne pour notre avenir rapproché toute la valeur d'une sorte de prolongement du plan Marshall.

Alors qu'aux Etats-Unis, la production par puits est de 1 t. 5 par jour et au Vénézuëla de 20 tonnes, elle est au Moyen-Orient de l'ordre de 1.000 tonnes par jour, et le premier puits foré en Irak continue à débiter à la cadence de 1 million de tonnes par an. L'on peut en déduire que le prix de revient de cette production sera toujours favorable par rapport à celle qui sera réalisée dans le reste du monde. Ce facteur joint à l'abondance des ressources doit nécessairement jouer dans le sens d'un accroissement des débouchés géographiquement aussi bien placés que le marché français. Dès lors, si la production des raffineries doit continuer à être fortement axée sur les huiles combustibles, de façon à pallier l'insuffisance de la production française du charbon, il est bien certain que le développement logique de l'économie nouvelle de l'énergie devant laquelle nous allons être placés conduira nécessairement à développer parallèlement la production des produits dont la valeur énergétique peut être utilisée avec le plus haut rendement, c'est-à-dire l'essence et le gas-oil, et que, de cette situation, doit résulter de toute évidence un essor considérable du moteur et de l'automobile.

Rien ne pourra s'opposer à ces faits économiques, mais l'on pourra gagner un temps précieux si, en ayant une claire vision, l'on entraîne toute l'industrie et l'agriculture dans une voie qui me paraît si nettement marquée.

Il faut pour cela, que dans notre pays l'on pense davantage : Pétrole — Moteur — Automobile.

Il faut se convaincre que le pétrole n'est pas un signe, mais **une source** de richesse et de prospérité, que

mesurent mal les quelques 45 milliards qu'il fournit au budget de l'Etat, assurant seul, pour les 11 premiers mois de 1947, 29 milliards sur les 29 milliards et demi de droits perçus par l'Administration des Douanes.

Avec une production de 7 millions de tonnes et une industrie de raffinage de 15 millions de tonnes, la France doit devenir à son tour une nation pétrolière si l'on sait préparer — au milieu des jours durs et sombres qui sont encore notre lot — la réalisation de cette grande espérance.



R. SOUCHET
IMP. - PARIS