

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

ANDRÉ RISLER

Les statistiques du pétrole

Journal de la société statistique de Paris, tome 70 (1929), p. 334-342

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1929__70_334_0

© Société de statistique de Paris, 1929, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques

<http://www.numdam.org/>

II

LES STATISTIQUES DU PÉTROLE

Le *pétrole brut* est un composé, variable suivant les gisements et contenant, en proportions très diverses, les carbures des séries aromatiques, forméniques, éthyléniques, cycliques, polycycliques, etc.. etc.

L'on n'est pas encore d'accord sur l'*origine* du pétrole dans le monde; certains pensent qu'il est d'origine *animale*, d'autres, plus nombreux peut-être, d'origine *végétale*. Nous ne prendrons pas parti dans cette controverse qui sort du cadre de cette causerie, et nous nous contenterons de mentionner que la *production mondiale* de pétrole brut s'est élevée, en chiffres ronds, pour l'année 1928, à 190 millions de tonnes, contre 150 millions environ en 1926, 90 millions en 1920, 40 millions en 1910, et 20 millions en 1900, soit une production à peu près *décuplée* en trente ans.

Les premières statistiques que nous avons à notre disposition remontent à 1857, et donnent, pour cette année, une production d'environ 300 tonnes.

Cette quantité de pétrole de 190 millions de tonnes produite en 1928 provient :

Pour 150 millions de tonnes, des États-Unis, soit 68,5 % du total;
Pour 16 millions de tonnes du Venezuela, soit 8,4 % du total,
Pour 12 millions de tonnes, de la Russie, soit 6,3 % du total;
Pour 7 millions de tonnes du Mexique, soit, 3,6 % du total;
Pour 6 millions de tonnes de la Perse, soit 3,2 % du total;
Pour 4.500.000 tonnes de la Roumanie, soit 2,3 % du total.

Le solde, qui donne un total de 15 millions de tonnes, soit 7,7 % du total, ne correspond qu'à des pays producteurs de moins de 2 % des quantités mondiales.

Cette quantité de pétrole brut produite dans le monde donne approximativement :

40 % d'essence, soit 76 millions de tonnes;
7 % de pétrole, soit 13 millions de tonnes;
4 % d'huiles, soit 7 millions de tonnes;
47 % de gas-oil et fuel-oil, soit 90 millions de tonnes;
et 2 % de résidus divers, soit 3 millions de tonnes, constituées notamment par le coke de pétrole et des résidus gazeux.

L'importation de ces produits dérivés du pétrole en France représente approximativement, pour l'année 1928 :

1.500.000 tonnes d'essence;
200.000 tonnes de pétrole,
300.000 tonnes d'huile de graissage,
450.000 tonnes de gas-oil et fuel-oil,

ce qui donne, au total, 2.450.000 tonnes de produits dérivés du pétrole sur lesquels :

l'essence représente environ	61 %
le pétrole	8
l'huile de graissage	12
le gas-oil et le fuel-oil	19

Notons que la proportion de ces divers dérivés du pétrole utilisés en France est très différente de celle de la production de ces mêmes produits dans le monde.

61 % notamment des produits dérivés du pétrole introduits en France sont constitués par de l'essence, alors que l'essence ne représente que 40 % de la production mondiale de pétrole brut.

Notons d'autre part que l'importation française totale ne représente que 1,30 % de la production mondiale.

Principaux groupes producteurs de pétrole dans le monde.

Les principaux producteurs sont :

La *Standard Oil*, groupe de sociétés américaines qui contrôlent environ le cinquième de la vente mondiale du pétrole;

La *Royal Dutch*, société anglo-hollandaise, d'importance sensiblement égale;

La *Anglo-Persian*, société anglaise, qui contrôle environ le dixième de la production mondiale.

D'autres grosses sociétés existent encore, comme la Sinclair, en Amérique mais elles sont de moindre importance.

Ces grands trusts sont de plus intéressés dans un certain nombre d'autres sociétés fonctionnant dans diverses parties du monde.

En particulier, en France, la *Standard Oil* possède des intérêts prédominants dans la Société « L'Économique », avec qui a fusionné récemment la Pétroléenne (ancienne maison Fenaille et Despeaux), et dans la Compagnie générale des Pétroles (de Marseille).

La *Royal Dutch* a constitué, en France, la Société maritime des Pétroles, qui a fusionné dans la suite avec la Société des Pétroles Jupiter (ancienne maison Deutsch).

Enfin, l'Anglo-Persian a constitué la Société générale des Huiles de Pétroles, qui a englobé les maisons Paix et Lesieur.

Une autre société française, la Compagnie industrielle des Pétroles, était, jusqu'ici, en partie, sous le contrôle de la Sinclair; elle est maintenant sous celui de la Vacuum, société alliée elle-même à la *Standard Oil*.

Vente des dérivés du pétrole en France.

Les grands trusts étrangers que nous mentionnons ci-dessus vendent en France, par l'intermédiaire de leurs filiales, un certain tonnage qui, pour l'année 1928, a représenté environ 55 % de la consommation de la France.

Il existe en outre un certain nombre d'autres sociétés purement françaises, parmi lesquelles les principales, par ordre de tonnage vendu, sont :

La Société Desmarais;

La Société Lille-Bonnières et Colombes;
La Société française des Carburants;
La Raffinerie des Pétroles du Nord;
La Société française des Pétroles, Essences et Naphtes, etc., etc.

Ces sociétés s'approvisionnent par achat de cargaisons (navires variant d'ordinaire de 4.000 à 8.000 tonnes) provenant en général, soit d'Amérique, où elles achètent aux grands trusts mentionnés ci-dessus, ou à des indépendants, soit de Russie, soit de Roumanie.

Nous devons une mention spéciale à la Société de *Pechelbronn*, qui est la seule société productrice existant en France (1), et qui, outre sa production représentant à peu près 85.000 tonnes (essence, pétrole, huiles de graissage, etc.) vend également en France des essences acquises à l'étranger.

Les sociétés françaises (dont certaines possèdent, du reste, quelques attaches avec des groupes étrangers, notamment la Raffinerie des Pétroles du Nord, contrôlée par *Petrolina*, société belge) importent et vendent, en France, le solde non importé par les trusts et leurs filiales, soit environ 45 % de la consommation.

Le commerce général des carburants, en France, se présente du reste sous un jour extrêmement complexe.

Dans ses débuts, grâce au brusque développement de l'industrie automobile, vers la fin du siècle dernier, les affaires de pétrole prirent soudain un essor considérable, permettant alors aux quelques maisons françaises de réaliser de gros bénéfices, pleinement justifiés d'ailleurs puisqu'elles avaient su s'adapter à la brusque augmentation de consommation des produits du pétrole.

Dans la suite, petit à petit, les bénéfices des pétroliers ont été sans cesse en diminuant, principalement depuis la guerre.

Cela tenait, d'une part, à ce que, se basant sur certaines grosses fortunes réalisées ainsi que nous le disions ci-dessus, au moment du grand essor de l'automobile, beaucoup de nouveaux venus du pétrole se figurèrent qu'ils arriveraient à des résultats analogues et se lancèrent avec ardeur dans l'importation des produits du pétrole.

D'autre part, le Parlement, peut-être guidé par des considérations analogues, a depuis cette époque, constamment voulu légiférer sur la question. Le résultat en a été de nombreuses dispositions législatives qui sont trop souvent venues entraver le libre essor des sociétés pétrolifères.

Le commerce des pétroles en France se présente, à l'heure actuelle, de la façon suivante :

D'une part, le raffinage des produits bruts, question sur laquelle nous reviendrons plus loin, n'existe plus en France depuis la loi du 31 mars 1903, due à M. Caillaux, qui, considérant sans doute les bénéfices des raffineurs comme exagérés, modifia la protection du raffinage, ce qui eut pour résultat immédiat de faire fermer toutes les raffineries de pétrole.

D'autre part, la France n'étant productrice de produits du pétrole qu'en quantité infime (la production de *Pechelbronn*, ci-dessus mentionnée, repré-

(1) Il existe également, en France, l'exploitation de *Galbau*, dont la production, en 1926, a été d'environ 2.000 tonnes de pétrole brut.

sente environ 3 % de la consommation française); les « commerçants » du pétrole sont donc uniquement des *importateurs*.

Des navires-citernes vont chercher dans les pays producteurs, ces produits raffinés, qui sont ensuite déchargés et stockés dans de grands réservoirs, en général d'une contenance de 1.000 à 6.000 mètres cubes, situés dans les ports : Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, La Pallice, Cette, Marseille; de là, ils sont envoyés, par chalands-citernes ou wagons-citernes, dans les dépôts de l'intérieur où est fait le conditionnement, c'est-à-dire la mise en bidons, fûts, et tonnelets; enfin, ils sont livrés à la clientèle soit en vrac, c'est-à-dire en camions-citernes ou wagons-citernes, soit en caisses, fûts, tonnelets.

Toutes ces opérations nécessitent un matériel et des installations représentant des sommes énormes que l'on peut évaluer, pour l'ensemble des importateurs de pétrole, à environ 2 *milliards*.

De plus, la loi oblige lesdits importateurs à posséder des *stocks de réserve* considérables (trois mois au minimum) destinés à assurer éventuellement les besoins de la Défense nationale.

Or, si l'on tient compte que les arrivages se font par cargaison de 6.000 à 8.000 tonnes et que bien des maisons de moyenne importance ne reçoivent guère qu'un bateau par mois, il faut, pour être certain d'avoir un minimum de trois mois de stocks, en posséder en moyenne de quatre à cinq mois, et la possession de ces stocks représente, pour l'ensemble des importateurs, une nouvelle immobilisation d'environ 1 *milliard*.

On peut donc évaluer, en chiffres ronds, les *immobilisations totales* de l'ensemble des importateurs de pétrole à :

$$2 + 1 = 3 \text{ milliards}$$

et leur *chiffre d'affaires annuel* est de l'ordre de 6 *milliards* environ.

A première vue, on se rend compte combien une situation semblable est défavorable si on la compare à celle d'autres commerçants, ceux de l'alimentation, en particulier, dont le chiffre d'affaires, au lieu de n'être que le double environ de celui des immobilisations, est infiniment plus important; parfois dix fois plus fort, et souvent beaucoup plus encore.

D'autre part, en se basant même sur des évaluations extrêmement optimistes (celles, en particulier, qui furent données par l'Administration des Finances lorsque, sous le ministère Caillaux, en 1925, on voulut introduire un impôt spécial sur les bénéfices des pétroliers), le chiffre des bénéfices annuels de l'ensemble de ces maisons ressortait au maximum à 150 *millions*, ce qui ne représente que 2,5 % du chiffre d'affaires et 5 % des immobilisations.

En réalité, ce chiffre est très supérieur au bénéfice réel des importateurs de pétrole, bénéfice qui représente, à l'heure actuelle, au maximum, 1 à 2 % du chiffre d'affaires, et environ 3 % des immobilisations. Il faut d'ailleurs retirer encore de ces bénéfices, comme pour toutes les autres sociétés, les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux, taxes sur les coupons, etc., etc.

Impôts et taxes frappant l'essence.

Malgré les bénéfices extrêmement faibles réalisés par les importateurs, les consommateurs trouvent le prix de l'essence élevé en France. Cela tient uni-

quement aux *impôts formidables* qui grèvent chez nous les produits du pétrole.
En effet, sur un hectolitre d'essence, les impôts actuels sont les suivants :

Droits de douane	44 ^f »
Taxe intérieure de circulation	18 »
Surtaxe de péréquation	5 »
Taxe spéciale pour les routes	10 »
Taxe à l'importation de 2 % (d'après la valeur du produit) . .	3 » environ
Timbre, taxe O. N. C. L. et divers.	1 » environ
Chiffre d'affaires	4 50 environ
	<hr/>
	85 ^f 50
Octroi (pour Paris)	20 »
TOTAL	<hr/> 105 ^f 50 à l'hectolitre

Ce chiffre est du reste, dans la plupart des cas, inférieur à la réalité.

D'ordinaire, en effet, l'essence n'est pas vendue directement par l'importateur au consommateur, mais passe par différents intermédiaires, grossistes et détaillants, de sorte que, finalement, le consommateur supporte trois fois le chiffre d'affaires, soit, pour ce seul impôt, outre les 4 fr. 50 déjà mentionnés, une nouvelle somme de 9 fr. 50 environ, représentant le chiffre d'affaires payé par les intermédiaires.

Un projet qui doit, en principe, être inclus dans la prochaine loi de finances, prévoit d'ailleurs le remplacement de la taxe sur le chiffre d'affaires par une taxe de 6,50 % perçue en même temps que la taxe de 2 % à l'importation.

On voit donc que l'ensemble des taxes et impôts qui frappent un hectolitre d'essence Poids lourd, vendu dans Paris actuellement 230 francs, est d'environ :

$$105^f 50 + 9^f 50 = 115 \text{ francs}$$

soit la *moitié* du prix de vente.

En tenant compte que le prix actuel d'achat de l'essence Poids lourd en Amérique, est d'environ 57 francs à l'hectolitre; le prix du fret, de 15 francs à l'hectolitre, la marge laissée à l'intermédiaire (pompiste, grossiste ou demi-grossiste), de 20 francs à l'hectolitre, on peut en conclure que, en gros, par hectolitre d'essence vendu, un importateur retient, au maximum, une somme de 30 francs, qui doit représenter ses frais de transport intérieur, la perte par évaporation, la charge des stocks de réserve, ses frais généraux, les commissions de banques, l'amortissement de ses installations, les commissions aux représentants et son bénéfice, lequel, ainsi que nous l'avons dit ci-dessus, représente, au grand maximum, en fin de compte, de 1 à 2 % du prix de vente, qui doit servir à le couvrir notamment de l'intérêt des sommes investies par lui dans ses affaires.

C'est du reste en France que, proportionnellement, l'essence est vendue le moins cher. Si par exemple à l'heure actuelle, on compare le prix de vente en vrac de l'essence tourisme en *France* et en *Angleterre*, on trouve, abstraction faite des impôts dans les deux pays, que l'essence en France, est vendue, à l'hectolitre environ 20 francs de moins qu'en Angleterre, et si l'on compare le prix de vente, non plus en vrac, mais au détail, la différence est encore plus sensible, la marge de profit laissée à l'intermédiaire étant beaucoup plus grande en Angleterre qu'en France.

Par contre, alors qu'en France un hectolitre d'essence vendu à Paris supporte, en chiffres ronds, 100 francs d'impôts, il ne supporte à Londres que 20 francs environ.

Si l'on considère maintenant les impôts payés en France par les diverses sources d'énergie calorifique, on constate qu'une tonne d'essence paie environ 1.200 francs d'impôts (octroi non compris), alors qu'une tonne de charbon importé ne paie que 12 francs environ, soit 100 fois moins; comme d'autre part, le pouvoir calorifique de l'essence est de 12.000 calories en chiffres ronds, contre 8.000 calories pour le charbon, on voit donc que même en tenant compte de son pouvoir calorifique plus élevé, l'essence supporte des impôts environ 70 fois supérieur à ceux du charbon.

On ne comprend guère alors le *tolle* général soulevé habituellement en France par toutes les décisions des importateurs d'essence. Il provient, d'après nous, uniquement d'une *méconnaissance* absolue de la question de la part de l'opinion publique, et même jusqu'à un certain point, des pouvoirs publics, opinion que la presse reflète d'ordinaire sans en contrôler le bien fondé.

C'est ainsi que, lors de la discussion soulevée en 1925, par différents projets de loi sur la question du pétrole, un député notable avait, dans un rapport long et documenté et qui paraissait s'appuyer sur des chiffres précis, — prix de vente de l'essence en France et prix d'achat en Amérique, — taux des frêts, etc., etc., pu tirer la conclusion que l'écart de ces deux prix représentait environ 1 milliard, milliard dérobé, pensait-il, à l'économie générale par la rapacité des importateurs d'essence, et qu'un monopole pourrait avantageusement faire entrer dans les caisses de l'État.

Cet honorable député n'avait oublié qu'une chose, c'est que l'écart d'un milliard entre le prix d'achat et le prix de vente représentait précisément le total des impôts acquittés à l'époque sur l'essence, par les maisons faisant la distribution des produits du pétrole, impôts qui, pour l'année 1929, approcheront sans doute le chiffre de 2 milliards.

Malgré la situation assez difficile des affaires de pétrole, beaucoup de nouveaux venus s'y sont lancés récemment. Cela tient, d'après nous, non seulement à la méconnaissance de ce marché, mais également à la récente *loi du 30 mars 1928*. Le but théorique de cette loi était de protéger les maisons françaises, et, à cet effet, elle prescrivait que tout importateur ne pourrait importer une quantité de pétrole supérieure à un certain tonnage qui devait lui être attribué par décret, en tenant compte de ses importations au cours des cinq dernières années. De cette façon, le Gouvernement pensait arriver à limiter les appétits de certains trusts étrangers.

Malgré la haute compétence et la bonne volonté de l'Office national des Combustibles liquides, et en particulier de son directeur, les résultats escomptés furent tout différents de ceux attendus.

En effet, dans le but de *se créer des droits acquis* à l'obtention par décret, d'une licence d'importation importante, beaucoup de personnes se lancèrent à corps perdu dans le commerce des pétroles, importèrent des cargaisons et les revendirent à n'importe quel prix; ayant ainsi des droits acquis, elles obtinrent, de ce fait, d'importantes licences d'importation; les unes essayèrent de les monnayer en les cédant à des maisons plus anciennes et plus solides, et

certaines y parvinrent; d'autres, pour se voir *maintenir* des autorisations données avec peut-être un peu trop de libéralisme, voulurent vendre coûte que coûte, et le gâchis extrême du marché n'en a pas été diminué, bien au contraire.

Il est donc permis de craindre que la prolongation de ce gâchis n'amène la ruine d'un certain nombre de sociétés *françaises*, et, indirectement, lorsque la place sera devenue libre, le triomphe des trusts étrangers, si tant est, ce qui d'ailleurs n'est nullement prouvé, que ces derniers désirent devenir les seuls maîtres de notre marché.

Une fois de plus, une intervention de l'État dans une industrie privée risque d'obtenir un résultat diamétralement opposé à celui désiré et escompté par lui.

Un exemple montrera d'ailleurs combien difficile est le métier d'importateur et de distributeur de produits dérivés du pétrole.

On se souvient en effet, que vers la fin de la guerre, le *30 mars 1918*, le Gouvernement, alors importateur unique pour la France, créa un organisme d'État pour la distribution qui, sous le nom de *Consortium*, fonctionna jusqu'au *1^{er} juillet 1921*.

Or, bien que pendant cette période, il n'y ait eu aucune concurrence, la liquidation des comptes de ce *Consortium*, organisme d'État, fit ressortir une *perte* d'environ *170 millions*.

Si, au lieu de cette perte de 170 millions, l'État a pu faire apparaître dans la suite un bénéfice de 60 millions, dont il a été fréquemment tiré argument au cours de discussions parlementaires, notamment en faveur du maintien ou du rétablissement du monopole d'État des importations, c'est uniquement grâce à la création de la *surtaxe de péréquation*, fixée d'abord à 30 francs par hectolitre, et abaissée, par étapes successives, jusqu'au chiffre de 5 francs, et qui encore à l'heure actuelle, est payée par chaque hectolitre d'essence ou de pétrole entrant en France.

Question du raffinage.

La première loi douanière de protection — *4 juin 1864* — est contemporaine des premières importations de pétrole; les huiles brutes entraient en franchise tandis que les huiles raffinées payaient de 3 à 5 francs au quintal, suivant leur origine.

Les besoins financiers résultant de la guerre de 1870-1871, amenèrent à renforcer les droits qui, de protecteurs à l'origine, devinrent des droits fiscaux. La loi du *8 juillet 1871* les fixa à :

Huiles brutes	20 ou 25 ^f aux 100 kilos, suivant origine	—
Huiles lampantes épurées.	32 ou 37 ^f	—
Essences	40 ou 45 ^f	—

La teneur en produits légers étant, à l'époque, de 60 %, la protection du raffinage, quoique amoindrie, était conservée.

La loi douanière de 1881 réduisit de plus d'un tiers les droits sur les huiles épurées, mais maintint la protection accordée au raffinage.

Vers 1890, la prospérité croissante de l'industrie du raffinage créa un mouvement d'opinion très net en vue de réduire les avantages consentis aux raffi-

neurs. La loi du 30 juin 1893 vint réduire ces avantages, en établissant les tarifs ci-après :

Huiles brutes	9 ^f »	aux 100 kilos
Huiles raffinées et essences	12 50	—
Huiles lourdes	9 »	—

L'industrie du raffinage resta néanmoins prospère, car il était facile de trouver des huiles brutes renfermant 50 % de produits blancs; la protection du raffinage était encore d'un peu plus de 1 franc par 100 kilos.

La création, en 1903 (L. fin., 30 mars 1903), d'une taxe de fabrication de 1 fr. 25 par quintal, est venue annuler complètement la protection subsistante. En 1914, quand la guerre éclata, il n'y avait plus en France une seule raffinerie en marche.

Au cours de ces dernières années se créa, surtout dans les milieux parlementaires, un mouvement d'opinion en faveur de la reprise du raffinage en France, et, le 16 mars 1928, fut votée une nouvelle loi protégeant les produits raffinés, dont le résultat sera de faire renaître le raffinage en France.

L'argument de défense nationale évoqué ne nous semble pas opérant, car il est clair qu'en cas de guerre, il est plus facile, — ou plutôt moins difficile, — de faire venir par mer le tonnage de produits du pétrole nécessaire à nos besoins, qu'un tonnage d'au moins 50 % supérieur, représentant le pétrole brut nécessaire pour en extraire les produits raffinés susceptibles de satisfaire notre consommation.

Au point de vue économique cette opération n'est également pas rationnelle, car il est infiniment plus logique et moins onéreux de raffiner aux pays d'origine du pétrole, et de transporter vers les pays consommateurs uniquement les produits utiles à chacun d'eux. Les besoins varient, en effet, suivant les pays et, ainsi que nous le disions ci-dessus, la proportion des divers produits extraits du pétrole brut ne correspond à peu près jamais à la proportion de ces différents produits utilisée par les divers pays.

Un argument que l'on peut, par contre, invoquer pour créer le raffinage en France est le suivant :

La France, de par les accords de San Remo, s'est trouvée propriétaire d'environ le quart des pétroles de Mésopotamie. En effet, la Compagnie française des Pétroles, créée sous l'égide et le contrôle du Gouvernement français, possède 23,75 des actions de la Turkish Petroleum, concessionnaire de gisements de Mésopotamie qui paraissent d'une richesse véritablement considérable.

De ce fait, la France recevra un tonnage que l'on peut évaluer, d'ici très peu d'années, à environ 1 million de tonnes de pétrole brut annuellement. Il est donc logique que la France cherche à le raffiner elle-même.

De plus, l'on peut à juste titre, penser que dans cette nouvelle industrie, nos ingénieurs, qui ont su montrer que dans tous les domaines ils pouvaient égaler et souvent dépasser les ingénieurs étrangers, deviendraient sans aucun doute, en peu d'années, des spécialistes émérites du raffinage et que, de tout ce mouvement intellectuel et industriel produit par la renaissance du raffinage en France, pourront résulter des progrès extrêmement profitables pour tous, non seulement pour l'industrie des produits du pétrole, mais même pour

