

CONFERENCE de Monsieur Marc BERTAUX  
Président-Directeur Général  
des  
RAFFINERIES FRANCAISES DE PETROLE DE L'ATLANTIQUE

---

COMITE REPUBLICAIN  
du COMMERCE, de l'INDUSTRIE & de l'AGRICULTURE  
Journée " Energie - Transports - Tourisme "  
NANTES le 27 JUIN 1952

---

Monsieur le Ministre,

Mesdames,

Messieurs,

Monsieur CHOVE, Délégué Général de l'Union des Chambres Syndicales, vient de traiter d'une façon magistrale, le problème de l'Industrie du Pétrole en France, dans ses caractères les plus généraux; il vous a entraînés, dans son envol prophétique, à pénétrer dans les zones mal explorées de l'avenir de cette magnifique source d'énergie.

En prenant la parole après lui, je voudrais vous entretenir de questions plus modestes et plus régionales, et vous tracer un tableau raccourci des activités pétrolières se rapportant à notre zone.

o

o o

Dans l'exergue de sa communication, M. CHOVE vous a conté l'anecdote du membre de l'Institut qui attendait du Ministre un discours très simple : Un grand Savant trouve une réaction; un ingénieur-inventeur fabrique un bel appareil, il n'y a plus qu'à confier le tout aux imbéciles.

Je voudrais, justement, vous raconter l'histoire des imbéciles, pour vous montrer qu'ils sont très utiles à l'humanité, car il faut de tout pour faire un monde !

o

o o

Qu'est-ce que la Région du Nord-Ouest ?

Sa définition ne s'exprime que relativement aux régions limitrophes.

Quand un produit, comme le pétrole, est mis à la disposition des consommateurs en plusieurs points déterminés du littoral, il faut ensuite le répartir dans l'intérieur du pays, et pour le répartir on utilise les différents modes de transport que les Sociétés de distribution ont à leur disposition :

- c'est le pipe-line,
- ce sont les voies navigables intérieures:  
fleuves et canaux,
- c'est le réseau ferré avec ses rames de 250  
à 500 t.
- c'est, enfin, le gros porteur routier.

Suivant les différents parcours, empruntant ces différents moyens, le pétrole s'achemine vers l'intérieur du Pays en se chargeant de frais de transport et de manutention, et son prix s'accroît à mesure qu'il s'éloigne du point de départ où la production est disponible.

Si le prix de revient, à deux points de départ est le même, il arrive un moment où les dépenses qu'il a accumulées à partir de ces deux points de départ, se trouvent être égales en employant le mode de transport le plus économique.

La ligne qui rejoint ces points d'équi-prix détermine la frontière de la région économique à partir d'un point de production déterminé par rapport à un autre point.

Si on jette un regard sur la carte qui est devant vos yeux, on constate que la région du Nord-Ouest est commandée par l'estuaire de la Basse-Loire, où il existe des moyens de production ou d'importation de produits finis pétroliers, venant de l'Etranger. Ces moyens se comparent avec ceux situés dans la Basse-Seine, et également à ceux situés dans l'estuaire de la Gironde.- La ligne d'équi-prix délimite la zone que vous voyez sur la carte. Elle est bordée par la Manche et l'Atlantique du côté de la mer et du côté de la terre par une ligne plus ou moins sinueuse qui part de Saint-Malo, passe par Mayenne, Blois, Châteauroux, Châtellerault, pour aboutir aux environs de La Pallice.

Au Sud de cette ligne, il est plus économique de faire venir les produits pétroliers de la Gironde ;

Au Nord, il est plus économique de les faire venir de la Basse-Seine ;

A l'Est, il est plus économique de les faire venir de la Méditerranée.

Les caractéristiques de cette région doivent être examinées du point de vue pétrolier, suivant ses caractères géologiques, géographiques, démographiques et économiques.

Au point de vue géologique, notre région n'est guère favorisée en ce qui concerne la recherche du pétrole. Constituée par le massif primitif armoricain qui descend au Sud de la Loire sur la Vendée, elle n'ouvre pas de perspectives aux recherches de pétrole dans son sous-sol. On n'a jamais trouvé du pétrole dans un massif cristallin primitif ; les hydrocarbures s'accumulent dans les terrains sédimentaires, où les micro-organismes qui les ont formés ont pu se déposer et se transformer au cours des âges. Seuls les confins de la région, tant vers l'Est que vers le Sud, seraient susceptibles, éventuellement, de retenir l'attention, mais leur surface est relativement très peu développée par rapport à l'ensemble de la région Nord-Ouest ; ils se rattachent plutôt aux bassins géologiques sédimentaires de la Seine et de la Gironde.

Cependant, un Syndicat de recherches s'est formé sous le nom de : "Société de Recherches Minéralogiques et d'Etudes des ressources du sous-sol du Département des Deux-Sèvres". - Il a demandé en Juin 1947 un périmètre, limité à l'arrondissement de Parthenay, mais il est en démarches pour agrandir ce périmètre en vue de découvrir éventuellement les accumulations de pétrole sur les terrains sédimentaires qui bordent à l'Ouest le massif primitif du Massif Central.

Nous remarquerons, en passant, que cette formation géologique de notre région n'a pas permis de découvrir des agglomérations de houille importantes, mais que, par contre, elle possède d'importantes réserves de minerai de fer qui, jusqu'à présent, n'ont été qu'effleurées, en raison précisément, de la difficulté que présente l'éloignement du combustible et du minerai.

Au point de vue géographique, notre zone constitue une Presqu'Ile allongée vers l'Océan. - Cette Presqu'Ile serait pourvue de bons Ports, mais en raison de la forme même de cette Presqu'Ile la plupart de ces ports n'ont pas de secteurs largement ouverts sur l'Hinterland du Pays.-

Si on parle de Brest, c'est un angle aigu qui constitue l'Hinterland ;

Si on parle de Lorient, son développement vers l'Ouest et vers le Nord, est très faible.

Seule l'embouchure de la Loire donne à l'Hinterland à ravitailler un secteur commandé par un angle obtus assez considérable et c'est pourquoi, dans le passé comme dans le présent, les importations de pétrole se sont-elles toujours cantonnées dans l'embouchure de la Loire Maritime. Le fleuve qui dessert cette région, la Loire, coule largement étalé dans une plaine magnifique où l'été il serpente en étroits filets d'eau entre les différents flots que ses alluvions ont créés, c'est le pays de la "Doulce France", pays des bons vins, des Poètes charmants et des paysages reposants, mais ce n'est pas une voie de pénétration.

La Loire permet la remontée, jusqu'à Nantes, de navires de 8.000 tonnes ; au-delà de Nantes, elle n'est accessible, jusqu'à Angers, qu'à des chalands de faible tirant d'eau, munis, en raison des forts courants d'hiver, de moteurs puissants. Ces navires sont obligés de chômer plusieurs mois d'été par suite des insuffisances de tirant d'eau et certaines périodes d'hiver par manque de tirant d'air.

o

o o

Au point de vue démographique, la région ne comprend pas, en dehors de Nantes, de grandes villes.- Les plus importantes : Rennes, Brest, Angers, ne sont que des centres d'agglomérations relativement modestes, dont la population atteint à peine cent mille habitants, et le reste de la population est réparti dans de petites agglomérations provinciales ou dans la campagne, dans des bourgs, ou dans des fermes isolées.

Cette répartition démographique conditionne, dans une large mesure, la consommation des produits pétroliers dans cette région.

o

o o

Il en est de même des caractères économiques que l'on relève sur toute cette partie de la France.

L'Industrie lourde n'y est guère développée ; on y relève surtout des Industries de transformation, comme les Chantiers Navals, qu'ils soient privés ou qu'ils soient militaires et qui s'étagent depuis Nantes, Saint-Nazaire, Lorient, Brest, sans compter les petits chantiers pour les bâtiments de pêche un peu partout le long des côtes.- L'Industrie Métallurgique est bien représentée dans la région nantaise.

Ce sont surtout les industries alimentaires que l'on trouve dans la région, c'est-à-dire, la transformation des produits du sol et de la mer en vue de la fabrication de la conserve.

En résumé :

Chantiers Navals - Métallurgie - Travaux Publics - Industries Chimiques, quelques Tissages, et surtout Industries Alimentaires, tel est le caractère industriel de la région.

Les autres activités, et ce sont les principales, sont les activités agricoles avec une prépondérance considérable de la moyenne et petite propriété.- La pêche tient une place très importante et les plages de la Bretagne attirent chaque année sur les bords de la mer une foule considérable de touristes pendant les vacances.

De ce court résumé de l'histoire de la région, on en déduit les caractéristiques suivantes au point de vue pétrolier :

Les carburants y tiennent une place très honorable. Sur les douze départements que comprend la région, un seul cependant dépasse le centième de la consommation métropolitaine, c'est la Loire-Inférieure, leur somme atteint environ 10 % de la consommation française. Etant donné que la culture de la région se partage entre des exploitations de petite et moyenne propriété, le tracteur à essence est le plus répandu. Le caractère touristique de la zone exagère la disparité de la consommation d'essence en été et en hiver.

La répartition des marchandises et des consommations entre une population extrêmement dispersée, hors de très grands centres, donne une prépondérance aux transports automobiles. Ce mode de transport est d'ailleurs favorisé par la disposition des voies ferrées qui s'étendent de l'Est à l'Ouest assez loin des côtes avec des transversales peu pratiques.

On évalue à :

340.000 tonnes d'essence la consommation probable de la zone en 1953, et à  
350.000 tonnes celle de 1954.

La pêche et la prépondérance du mode de transport en camions gros-porteur, font que la région est consommatrice assez importante de gas-oils, et nous relevons sur les ravitaillements faits dans la région, par rapport aux consommations totales françaises, le même pourcentage que celui de l'essence, soit environ 10 %.

On évalue à :

270.000 tonnes la consommation probable de 1953 et à  
285.000 tonnes celle de 1954.

Quant aux fuels, ils occupent, par rapport aux produits précédents, une place relativement moins importante du fait du défaut d'industrie lourde, également du fait de la douceur du climat qui n'a pas nécessité un développement considérable du chauffage central ; du fait encore de ce que l'industrie boulangère utilise encore dans les campagnes le bois comme combustible.

La consommation des fuels n'est pas non plus favorisée par un ravitaillement considérable des soutes maritimes. - En dehors des navires de charge qui font du gros cabotage ou de l'importation, il n'y a plus de ligne transatlantique ayant ses départs sur un port de la région. - Seuls les navires construits dans les Chantiers Navals et la Marine Militaire font appel à ce combustible. Le pourcentage n'est donc actuellement que de 6 % environ, inférieur de 4 points, à celui de l'essence et des gas-oils.

On évalue à :

320.000 tonnes la consommation de la zone en 1953, et à 340.000 tonnes celle de 1954.

Cependant, il faut remarquer que l'ensemble de cette zone étant éloigné des Houillères Françaises, pourrait être la région la plus désignée pour faire appel aux combustibles liquides, et il n'est pas douteux que la production d'électricité nécessaire à la région, qui jusqu'à présent lui est fournie par les grandes centrales du Massif Central et des Pyrénées, et également par de petites centrales locales, va se trouver renforcée par la mise en service des grandes centrales de Cheviré et de Brest. Ces centrales sont prévues pour marcher, soit au fuel, soit au charbon, et il est fort possible qu'eu égard au prix favorable que présente le fuel par rapport au charbon, on ait retenu son pouvoir calorifique. - Ces deux Centrales apportent un appoint sérieux à la consommation de ce combustible dans l'Ouest de la France.

Ce n'est que plus tard, quand la mise au point des usines marées-motrice de grande puissance pourra être faite, que le fuel comme base d'énergie d'électricité pourra encore subir à nouveau une éclipse.

Enfin, parmi les grands produits pétroliers, la région de l'Ouest n'est pas très favorisée pour la production des huiles de graissage.

Les grandes Sociétés de Distribution d'huiles de graissage ont toutes conclu que pour la préparation des huiles appropriées aux différents consommateurs, il est nécessaire, entre le produit qui sort de la Raffinerie et l'utilisation pour chacun des emplois, de faire



subir à ces lubrifiants des préparations spéciales .- Il est difficile de répartir ces préparations dans différents centres régionaux, leur importance n'étant pas suffisante pour justifier de semblables installations, et comme les régions, grosses consommatrices des huiles de graissage, sont le Bassin parisien et l'Est de la France, c'est toujours à Paris que les Sociétés en question ont centralisé leurs préparations d'huiles de graissage pour l'ensemble de la Métropole.

Comme les moyens de transport de ces produits de la région de l'Ouest vers la région parisienne, coûtent cher et ne peuvent concurrencer les préparations qui sont faites dans les Raffineries de la Seine, la région de l'Ouest donne un faible apport de lubrifiants au ravitaillement du pays. - Ce faible apport est spécialisé dans les huiles pour le roulement des wagons, et les huiles à très basse congélation issues de bruts spéciaux, dits naphéniques ; leur pourcentage, par rapport à la consommation française, est de l'ordre de 7 1/2 %.

La région de l'Ouest, par ailleurs, ne fabrique aucun bitume pour routes.

Comme les points de répartitions secondaires ne ravitaillent pas une population très dense, ni une industrie très grande consommatrice, on trouve peu de dépôts qui soient susceptibles d'être ravitaillés par des moyens massifs économiques, le camion-citerne, gros-porteur, est donc le Roi des moyens de transport employés. Y font exception : la région Nantaise proprement dite, qui est ravitaillée par caboteurs ou par chalands à partir d'un port d'importation de haute mer, Donges ;

le port de Lorient qui, grâce à sa flottille de pêche, est susceptible de recevoir des quantités assez massives de gas-oils et de fuels en ses dépôts maritimes et le Port de Brest qui, à cause de son gros Arsenal militaire, peut également recevoir des ravitaillements par mer, principalement en gas-oils et en fuels.

Nous vous avons exposé les besoins de la zone de l'Ouest.

Nous allons maintenant examiner avec vous quelles sont les ressources que nous pouvons mettre en face de ces besoins.

Tout d'abord, il nous paraît nécessaire de vous faire un court historique de la question :

Avant la loi de 1928, qui a créé l'Industrie du Raffinage en France, la région était ravitaillée par des importations de produits finis. - Ces importations de produits finis se faisaient par des navires qui débarquaient leurs cargaisons totales à l'Entrepôt de la Compagnie Occidentale des Pétroles à Donges, actuellement la "Société Générale des Huiles de Pétroles", et par d'autres navires qui débarquaient des parties de cargaisons dans les Entrepôts qui avaient été créés à Nantes et qui étaient concentrés sur la partie aval, rive droite, de la Loire.

Il était possible à ce moment de trouver des navires de faible tonnage : 7 à 8.000 tonnes, qui pouvaient répartir dans ces entrepôts leurs cargaisons.

L'ensemble du réseau d'importation comprenait en 1924 : 65.000 m<sup>3</sup> de stockage.

Lorsque la loi de 1928 eut paru, deux Sociétés s'installèrent tour à tour dans l'estuaire pour y créer les Raffineries : la première fut les Consommateurs de Pétrole, actuellement "Société Française des Pétroles SERCO", qui édifia une raffinerie ayant un but très particulier. Il s'agissait de traiter environ 160 à 180.000 tonnes de pétrole brut pour la fabrication des mazouts de graissage, obtenus à partir de bruts naphéniques, nécessaires à différents titres pour le graissage des essieux des wagons.

Le traitement de cette huile brute laissait à cette Raffinerie des demi-produits qu'il était difficile d'écouler. Aussi, vit-elle avec plaisir s'installer auprès d'elle une Société, fondée par Pechelbronn, qui lui cédait ses licences de raffinage, Société créée en 1932, sous le nom de Pechelbronn-Ouest S.A.

Cette Société disposait de licences d'essence importantes, d'un tonnage de 157.000 t. - Elle construisit une raffinerie pour le traitement combiné de bruts en topping - reforming - cracking avec production de gaz. Ces deux Raffineries fonctionnèrent avec des accords intérieurs jusqu'en Juin 1940, et petit à petit l'importation des produits finis, qui avait été la ressource principale de l'Estuaire, se vit substituer des produits sortis des Raffineries de Donges.

La guerre 1939/45 arrêta ces raffineries après l'invasion allemande et jusqu'en 1944 elles furent réquisitionnées par l'Armée allemande qui les utilisa comme entrepôt.

Au moment de l'offensive alliée de Juin 1944, elles semblaient avoir traversé sans grand dommage cette période dangereuse, lorsqu'en Juillet 1944 un bombardement intensif déversa sur elles un millier de bombes, gros calibre, provoquant ainsi dans cet ensemble industriel une destruction lourde. Ce bombardement n'était pas d'ailleurs particulièrement intéressant pour la cause des Alliés, puisqu'il ne restait plus une goutte de pétrole dans toute l'enceinte des raffineries.

Après l'Armistice, la reconstruction de l'Industrie du raffinage se posa, mais les Pouvoirs Publics hésitèrent, pendant longtemps, à donner l'autorisation de reconstruire les Raffineries de l'Atlantique. - A ce moment, la Direction des Carburants pensait que la reconstitution de deux groupes de raffinage : un dans la Basse-Seine et un dans la Méditerranée (autour de l'Etang de Berre), suffirait au Pays. - Ce n'est qu'un an plus tard, en 1946, que revisant ses plans, la Direction des Carburants donna l'autorisation aux Raffineries de la Loire et de la Gironde de se reconstruire. Cette décision avait été prise en vue d'une expansion considérable du potentiel français du raffinage et pour éviter à l'Economie générale des frais de cabotages et de transport qui auraient élevé le prix de vente des produits aux consommateurs de la région de l'Ouest.

A la même époque, les stockages des Raffineries et l'entrepôt S.G.H.P., fonctionnaient en entrepôt de mer ; les entrepôts de Nantes, éloignés par les barrages de la Loire, s'étaient transformés en dépôts de répartition, ils continuèrent à garder ce rôle, qu'ils conservent encore aujourd'hui.

De même, les dépôts de Brest et de Lorient, qui avaient également subi de lourdes destructions, se reconstruisirent pour répondre, l'un et l'autre, aux besoins qui les avaient fait se créer : celui de Lorient pour le ravitaillement de la flottille de pêche, celui de Brest, pour permettre le ravitaillement du Finistère et la partie occidentale des Côtes du Nord, en utilisant la voie de mer pour amoindrir le prix du transport jusque dans ces régions.

Depuis leur reconstruction, les deux raffineries de la Basse-Loire ont fusionné en 1947, par apport du potentiel industriel de la Société Française des Pétroles SERCO à la Société Pechelbronn-Ouest qui prit alors le nom de "Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique".

La Raffinerie fut alors reconstruite : en première tranche, sur les bases anciennes, moins le cracking des distillats lourds ; puis, en même temps, un programme d'extension fut mis à l'étude.

Ce programme d'extension, dont je donne ci-après rapidement l'aboutissement, permit de traiter dans les années :

1948	.....	300.000	tonnes
1949	.....	678.000	"
1950	.....	700.000	"
1951	.....	935.800	"

o  
o      o

La situation de cet ensemble industriel résulte des décrets d'importation d'huile brute qui sont intervenus en Octobre 1950 et qui, sur la base de la loi de 1928, ont défini le programme industriel que nous devons réaliser dans cette raffinerie.

Tenant compte des droits anciens, dont disposaient les Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique, les Pouvoirs Publics lui octroyèrent par le décret du 18 Décembre 1950, un supplément de 100.000 t.

de licence "essence", portant ainsi sa capacité potentielle de production en ce carburant essentiel, de : 195.000 t. à 295.000 t. - Ne pouvant pas augmenter au-delà la licence de la Société sans léser les droits légitimes des autres Sociétés qui avaient participé au raffinage en France, ces décrets instituaient une servitude de façonnage obligeant les autres raffineries à faire raffiner pour leur compte dans les raffineries de l'Atlantique, de Gironde et de la Loire, 5,35 % de leur mise à la consommation totale, non compris toutefois les 25 % qui étaient réservés à la Compagnie Française de Raffinage.

Cette obligation fut partagée sur une indication de M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie, à raison de :

- 40 % à façonner dans la Loire, et
- 60 % à façonner dans la Gironde.

C'est ainsi que les obligations de fabrication d'essence de l'usine de Donges s'établissent :

- en 1952 ..... à 340.000 tonnes,
- en 1953 ..... à 350.000 "

et ainsi de suite, suivant le développement de la consommation de ce produit.

Pourvues de ces droits et autorisations, les Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique ont établi un programme de développement qui s'exécute par tranches successives :

l'ancienne usine fut d'abord renforcée au point de vue puissance calorifique. - L'augmentation des besoins en fuel-oil conduisit à supprimer le cracking thermique des produits lourds au bénéfice de la capacité de traitement, puis on ajouta une nouvelle installation de topping et de reforming thermique qui fut mise en route en 1951. - C'est dans cet état que se trouve actuellement la raffinerie, qui comprend une capacité en topping d'environ 1.300.000 t/an ; une capacité de reforming-thermique de 135.000 t/an, et une capacité de traitement sous-vide de 60.000 t/an. - Les essences de topping-reforming sont raffinées par un traitement catalytique, de façon à augmenter leur degré d'octane et leur susceptibilité au plomb. - Les unités couvrent couramment les

besoins de la région en essence ordinaire à degré d'octane de 71 Motor Method, avec addition de 0,35 % de plomb et le pourcentage demandé de supercarburant au nombre d'octane de 84 (Research).

Le sous-vide fournit des huiles claires qui, eu égard à l'origine des bruts, sont adoucies au point de vue de leur pourcentage d'acide organique par traitement à la chaux ; elles sont ensuite raffinées à l'acide et à la soude au moyen d'un système de mise en contact acide-huile, puis élimination des goudrons formés par une cascade de centrifuges en deux étages et finalement traitées à la terre. Le tout en continu.

Les huiles les plus visqueuses sont ensuite débarrassées des quelques traces de paraffine qu'elles peuvent contenir, au moyen d'une réfrigération suivie d'un passage par des filtres-presses. - On obtient ainsi des huiles de couleur très claire ayant des points de congélation qui sont en-dessous de - 20 pour les viscosités moyennes et de - 15 pour les très hautes viscosités. - Ces huiles servent de base, les légères pour les huiles de transformateurs, les moyennes visqueuses comme complément d'autres huiles (moteurs et turbines), lorsque les points de congélation sont particulièrement importants et les huiles à haute viscosité comme matière de base aux huiles Diesel.

Ces unités sont complétées par un traitement de gaz qui sépare des essences la tension des vapeurs requises les hydrocarbures en C4 et en C3. - Jusqu'à présent, ces gaz sont livrés au commerce sous la forme de gaz liquéfiés pour les usages domestiques, d'éclairage de bouées, de la soudure autogène et du chauffage des verreries. - Plus tard, lorsque le volume de ces gaz sera plus élevé, une partie sera dirigée vers les emplois de la Chimie ou viendront coopérer à l'enrichissement des gaz produits par le "Gaz de France".

Les tranches d'extension, actuellement en cours, comportent l'érection, en adjonction à celles existantes, d'un cracking catalytique du système Thermoform, résultant de travaux qui ont été réalisés en commun entre les sociétés Houdry et Socony-Vacuum.

Cet appareil, qui est susceptible d'absorber 10.000 bbls/jour = 1.450 tonnes de gas-oils, ou

20.000 bbls/jour d'huile brute complète, env. 3.000 t/jour,

portera la capacité de l'usine à 1.750.000 t. dans le premier cas, et à 2.000.000 t. dans le second.

Cette nouvelle unité, dont la tour s'élèvera à plus de 65 mètres du sol, fabriquera des essences à haut degré d'octane, susceptible de constituer les bases d'essence d'aviation qui seraient nécessaires.

La capacité de la Raffinerie se trouve donc être supérieure pendant une longue période, aux besoins de la zone, compte tenu des propres licences des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique et de l'obligation de processing en Atlantique imposée par les décrets de 1950. Ce supplément de capacité est actuellement utilisé pour du façonnage d'huile brute pour le compte de l'Etranger.

En 1952, l'Anglo-Iranian Cy. fait traiter dans la raffinerie environ 125.000 t. d'huile brute, dont elle reprend les produits finis, payant à la raffinerie le façonnage qui apporte à l'Economie générale un contingent appréciable de devises.

En 1953, la Cie Française des Pétroles, qui recevra, en provenance de l'Irak Petroleum Cy. des tonnages plus élevés d'huile brute du Moyen-Orient, a recherché auprès des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique la possibilité de faire traiter une partie de l'excédent de brut qu'elle ne peut utiliser en France et qui viendra ravitailler, soit les Pays nordiques, soit l'Afrique noire.

Donges aura donc un équilibre à réaliser entre le ravitaillement des besoins intérieurs du Pays pour des quantités qui iront croissantes et qui s'établissent actuellement aux environs de 1.200.000 t. s'augmentant au fur et à mesure de la croissance des consommations, et les travaux de façonnage pour les Compagnies exportatrices.

Pendant ce temps, les entrepôts intérieurs de Nantes se sont réaménagés, ont reconstitué leurs stockages, font pour la raffinerie en relai utile pour permettre aux Sociétés de distribution de répartir les produits vers l'intérieur au fur et à mesure des besoins et en suivant les modes de transports les plus économiques.

Aux entrepôts de Nantes se sont ajoutés les dépôts Bouchemaine, situés près d'Angers et la reconstruction partielle des dépôts qui existaient dans la ville même d'Angers avant la guerre. Ces deux derniers dépôts peuvent être ravitaillés en hiver tant que les eaux de la Loire sont susceptibles d'utilisation, par des chaudières-citernes à moteur.

o

o o

L'avenir, tel que nous l'avons décrit, se présente favorablement pour les pétroliers de la Loire, qui pourront remplir leur tâche de ravitaillement de leur Hinterland dans des conditions normales.

Toutefois, une ombre se dresse dans ce tableau.

Nous avons dit au début de cette conférence, que les limites de la région avaient été établies par rapport aux autres régions voisines, sur la base d'un prix de revient équivalent dans les divers lieux de production.

Comme les Sociétés de raffinage achètent leur huile brute à des sources qui les traitent à égalité les unes avec les autres, la différence qui peut exister entre elles réside donc dans le coût du frêt maritime du pétrole brut des lieux de production à la raffinerie. Le coût du frêt maritime au voyage dépend de beaucoup de choses : il a des cours infiniment variables, qui suivent la loi de l'offre et de la demande, mais les raffineries qui ont un trafic régulier peuvent se rapprocher d'un cours moins variable qui est fonction du prix de revient du transport lui-même.

Or, ce prix de revient du transport maritime est lui-même fonction du navire qui l'effectue, on comprend aisément qu'un navire de 30.000 t. de port en lourd, qui a sensiblement le même équipage qu'un navire de 15.000 t. et dont la dépense en combustible n'est pas en proportion arithmétique avec celle d'un navire de 15.000 t. revient à meilleur marché à la tonne kilométrique de transport.



Le port du Havre est un port à eau profonde susceptible de recevoir des navires de 35 pieds de tirant d'eau. Si le Port de Donges veut soutenir la concurrence avec le port du Havre, c'est-à-dire s'il ne veut pas voir reculer la limite de sa zone vers son centre au **bénéfice** de la zone du Havre, il est nécessaire qu'il puisse lui aussi recevoir des navires qui luttent à égalité de conditions d'exploitation avec ceux que le Havre recevra.

Je ne parle pas des Ports de Gironde, ils ont les mêmes difficultés que les Ports de la Loire, elles sont même plus importantes, et je ne pense pas que Bordeaux fasse à Donges une concurrence très importante à ce point de vue. Mais je tiens à attirer l'attention de Monsieur le Ministre et des autorités ici présentes, sur la nécessité absolue pour la région de maintenir au port de Donges un accès en eau profonde qui s'améliorerait chaque année.

Autrefois, le chenal de la Loire passait toujours par la passe des Charpentiers, arrivait en petite rade de Saint-Nazaire, puis s'infléchissait vers le Sud en longeant la rive gauche et retraversait en diagonale la rivière pour aboutir à Donges.

Même avant la guerre, l'Administration des Ponts et Chaussées avait résolu d'abandonner ce chenal pour recréer un ancien chenal qui suivait le bord nord de l'estuaire. - Les travaux exécutés, suivant cette idée, et étudiés en petit dans des bassins réduits, avaient montré que le chenal Nord devrait s'entretenir mieux que le chenal diagonal qui existait avant la guerre. - L'expérience a donné raison à nos ingénieurs et le chenal actuel, sans grands frais d'entretien, donne la possibilité pour les navires de 30 pieds de tirant d'eau de remonter à toute marée jusqu'à Donges. - Cette profondeur n'est pas suffisante, il faudrait l'améliorer pour obtenir 33 et même 34 pieds de tirant d'eau à pleine mer, jusqu'à la raffinerie.

Nous avons, à différentes reprises, fait comprendre à la Chambre de Commerce combien nos desideratas n'émanaient pas d'un désir de luxe, mais étaient une nécessité économique urgente de première importance, et je crois que nous avons été entendus, mais ces travaux qui nécessitent un dragage d'un nombre considérable de mètres cubes dans le chenal actuel, coûtent beaucoup d'argent.

Nous espérons que différents concours pourront être utilisés pour aboutir à un résultat et que nous ne nous verrons pas un jour handicapés et obligés de réduire notre production, parce que notre Hinterland se réduirait comme peau de chagrin.

On peut m'objecter qu'il n'y a pas besoin de remonter les navires de haute mer jusqu'à Donges, qu'on peut les laisser en rade de Saint-Nazaire ; je crois que les techniciens de la mer seront d'accord avec moi pour dire que l'accostage des navires et leur maintien à poste dans la petite rade de St-Nazaire est presque impossible l'hiver en raison de la levée qui se manifeste jusqu'à ce qu'on appelle, l'Epi 3, c'est-à-dire environ 7 Km. en aval de Donges et dans ces conditions, pour les 7 Km. restants, je crois qu'il n'y a pas de comparaison entre le prix du dragage de ces derniers kilomètres, avec l'établissement d'un relais nécessitant des appontements spéciaux et un pipe-line avec toutes les sujétions qu'un tel établissement entraîne.

Dans le même ordre d'idées, j'ajoute que malgré la création récente d'un nouveau poste d'accostage pour grands navires, les disponibilités de l'appontement de Donges se contractent dangereusement. Quand nous importerons en 1955, 2.000.000 de tonnes d'huiles brutes et que 1 million de tonnes seront réembarquées pour les cabotages et l'exportation, l'ouvrage actuel sera trop petit et engendrerait des surestaries impossibles à supporter.

Je m'adresse à la Chambre de Commerce, concessionnaire du Port de Donges, pour lui demander de prévoir et de remédier.

Je termine en attirant l'attention sur un avantage que la Loire-Inférieure a apporté dans le passé : c'était celui qui avait été reconnu pendant la première guerre mondiale et qui avait même été retenu pendant la deuxième guerre mondiale, à savoir que l'embouchure de la Loire s'ouvre largement sur l'Atlantique permettant les importations moins risquées au point de vue militaire que l'accès des Ports de la Manche, plus facilement attaquables par les sous-marins et l'aviation.

Je reconnais qu'aujourd'hui les avantages d'éloignement que comportait notre Estuaire par rapport aux Ports de la Manche se sont considérablement réduits en face des longs rayons d'action de l'aviation actuelle.

Il n'en est pas moins exact que la Loire représente encore au point de vue militaire un certain avantage, comme on peut le constater par l'établissement des grands stockages, appartenant aux Services des Poudres, tant à Donges qu'à St Herblain et par les seules dispositions qui pourraient être ultérieurement prises pour constituer dans cette région une base d'importation de produits pétroliers ayant en temps de conflit une importance réelle.

PARIS, le 27 Juin 1952

Marc BERTAUX.