

Ferronnerie, Quincaillerie, Peintures, Matériaux de Construction, Etc.

PETROLE ET CHARBON

"Le pétrole contre le charbon", nous ne l'avons pas écrit, mais c'était en quelque sorte l'idée générale dominant notre dernier article, et aussi la conclusion que l'expression de nos craintes au sujet d'une production charbonnière toujours plus laborieuse, plus onéreuse, plus dépendante des exigences ouvrières, de notre confiance dans les progrès de l'extraction et de la consommation du naphte autorisait nos lecteurs à dégager.

Quelques-uns ont dû sourire avec condescendance, peut-être même rire largement de la confiance aussi facilement accordée au succédané de la houille. On ne rit pas, en Angleterre, d'une augmentation du combustible se chiffrant par 10 dollars pour la tonne de charbon de bonne qualité, et \$9.50 pour le charbon de cuisine, de quelques pence seulement inférieurs aux prix de la terrible grève de 1893, et "Oil against Coal" devient une manchette familière.

La librairie donne, et après "Oil as Fuel" on lance "Coming of Petroleum", les plus grands noms apportant leur contribution au mouvement, et après Winston Churchill déclarant l'huile supérieure comme combustible au charbon, c'est J. D. Henry, le célèbre colonial, qui vient affirmer le triomphe prochain de l'huile de pierre et invite instamment son pays, tributaire pour ce produit de l'étranger, à en favoriser l'exploitation au Canada, en Nouvelle-Zélande et au Somaliland.

Prudents, nous avons dit non pas demain, mais après-demain; après une étude plus serrée de la production, et surtout de l'exportation vers les pays non producteurs, nous ne pouvons que nous féliciter de notre réserve. Actuellement, si la Roumanie exporte environ la moitié du produit de l'extraction, si la Galicie fournit une quantité de pétrole supérieure aux besoins de l'Autriche-Hongrie, le pourcentage des expéditions n'est que de 1 cinquième pour les Etats-Unis, de 1 dixième pour la Russie.

Les vieux pays viennent au pétrole; récemment le North Western Ry, procédant à des essais sur le parcours Crewe-Chester, obtenait une vitesse supérieure à celle donnée par le charbon; ces jours-ci, dans le district de Francfort, les locomotives chauffées au pétrole ont donné pleine satisfaction; les amirautes allemande, française, italienne, devant les résultats obtenus par la marine de guerre aux Etats-Unis et en Angleterre, s'orientent vers l'emploi du naphte. Mais l'engouement est encore plus vif dans les pays producteurs, le nombre des locomotives actionnées par le pétrole

augmente dans une proportion inattendue en Roumanie et en Autriche, et ce n'est pas lorsque la Russie, traversant une période de pleine activité industrielle, doit garder jalousement toutes ses forces génératrices de puissance, qu'il faut escompter une augmentation des expéditions. Quant à l'Amérique, ce n'est plus de l'engouement, c'est du délire, et après l'Atchison Santa-Fé, après la Southern Pacific (42,000 barils par jour), voilà le Canadian Pacific qui fait appel aux champs d'huile, Armstrong et Whitworth passent des marchés avec la Mexican Petroleum Co.; il ne s'agit plus aujourd'hui de caboteurs, mais de steamers de 60,000 tonnes.

Les "oilmen" travaillent avec fièvre, multipliant les sondages et les puits; chaque jour de nouvelles nappes pétrolifères sont découvertes et de nouveaux perfectionnements sont apportés aux procédés de forage et de raffinage. Malgré tout, l'offre arrive péniblement à égaler la demande. Deux faits le prouvent: l'absence de sur-production malgré les rendements toujours plus considérables des compagnies pétrolifères, et la poussée des cours. Le pétrole brut de Galicie vaut 4 couronnes 25 contre 2.10 au plus haut en 1909, 3.55 au plus haut en 1910, 4 au plus haut en 1911; le naphte de Bakou, 35 kopeks contre 17 en 1911; le Standard W. (barrel), 8 cents 35 le gallon contre 7.40 en 1911; le pétrole américain, sur le marché de Londres, dépasse le cours de 734, jamais atteint jusqu'ici. Doit-il en être longtemps ainsi? Nous le croyons, nous croyons que pendant quelques années le pétrole ne donnera pas à l'industrie européenne le secours attendu, et que, toujours plus demandé dans les pays producteurs, toujours plus cher, il ne procurera guère de satisfaction réelle qu'aux actionnaires des sociétés exploitantes.

Etats-Unis. — C'est dans l'étude de la production et de la consommation des grandes régions pétrolifères que nous avons puisé cette conviction très discutable et qui sera certainement très discutée; de tous les gisements connus, ceux des Etats-Unis sont certainement les plus importants, aussi les présenterons-nous tout d'abord aux lecteurs. Si, dans les cinq dernières années, la production mondiale du pétrole a augmenté de 50%, en Amérique seule, elle a progressé en dix ans de 200%.

L'extraction de 2,000 barils (1859), 500,000 b. (1875), 63,620,000 (1900), a atteint 218 millions 107,795 b. en 1910 et un chiffre sensiblement égal en 1911; les Etats-Unis sont aujourd'hui les premiers producteurs de pétrole (61%), battant de loin la Russie (21%), les Indes Néerlandaises (4%), l'Au-

triche-Hongrie (3.6%), la Roumanie (3%). On distingue six grands bassins, et la comparaison de leurs rendements permet d'intéressantes conclusions.

Alors que l'Appalachian ou bassin de Pensylvanie ne livre plus que 22,275,000 barils (1911), contre 31,625,000 (1898), que le bassin de Lima (Ohio, Indiana) voit baisser sa production de 22,284,000 b. (1905) à 4,656,000 b. (1911), le Gulf (Louisiane et Texas) donne maintenant (1911) 17,000,000 de b. contre 544,000 (1898), l'Illinois trente millions b. contre 181,000 b. (1905), le Mid-Continent (Kansas-Oklahoma), 57 millions 911,525, contre 738,000 b. (1898), la Californie, 77,224,359 b. contre 2,240,000 b. (1898).

Les bassins en voie d'épuisement sont situés dans le voisinage de la houille et du minerai, le long des Alleghany, au sud des grands lacs, dans une région amplement pourvue de combustible, riche en canaux, rivières navigables, lacs propices au produit lourd, et dont ces conditions favorables réunies ont fait la première région industrielle des Etats-Unis, et peut-être la première du monde.

Les bassins dont nous constatons les merveilleux progrès apportent à des Etats moins favorisés une contribution nécessaire à leur évolution économique; l'immense côte du Pacifique ne dispose que de 3 millions de tonnes de charbon, et on a payé celui-ci jusqu'à 2 dollars 16 la tonne métrique: les Rocheuses, si riches en métaux divers, sont à peu près dépourvues de houille, le bassin intérieur de l'Ouest n'en donne annuellement pas plus de vingt millions de tonnes; pas de charbon, pas plus que de bois, d'ailleurs, dans les Etats des Prairies.

L'importance industrielle d'une région est conditionnée par la quantité de force motrice dont elle dispose; privées de combustible et ne pouvant se procurer celui de l'Est que par le rail, c'est-à-dire à des prix fous, l'Ouest, le Mid-Continent et le Guelf, aux cultures si riches, à l'élevage si prospère, semblaient condamnés à n'avoir jamais qu'une activité purement agricole, et la statistique américaine (valeur en millions de dollars des industries) infligea à leur désir d'expansion une cruelle mise au point: Atlantique Nord, 6,498; Centre Nord, 4,338; Atlantique Sud, 840; Centre Sud, 680; Ouest, 654; mais à cette même date (1902) le pétrole donna; pourvu maintenant de combustible pour ses locomotives et ses navires, disposant d'énergie pour ses usines, l'Ouest peut désormais avoir des ambitions industriel-