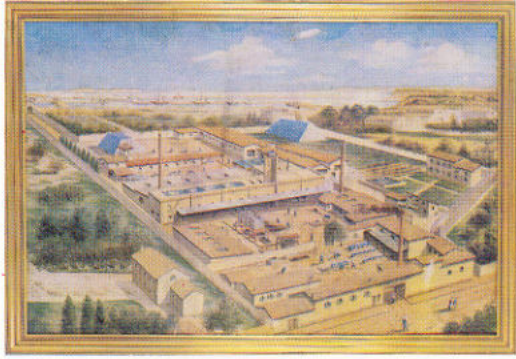




**100 ANS
D'HISTOIRE EN FRANCE**



*Vers 1880 : l'usine de la
Compagnie Générale des Huiles
de Pétrole à Marseille, une des
premières raffineries françaises.*



*1979 : la raffinerie Esso de
Fos-sur-Mer.*

I. Le groupe Esso : une longue histoire

Les débuts du pétrole ont coïncidé avec la révolution industrielle, non pas en tant que source d'énergie - ce que fut le charbon - mais parce qu'il a permis une amélioration considérable du fonctionnement des machines en substituant des huiles et graisses minérales aux lubrifiants d'origine végétale et animale. Deuxième rôle, jusqu'à la généralisation de l'électricité : l'éclairage. C'est toujours grâce au pétrole qu'a pu naître et se multiplier l'automobile ; il lui a fourni son énergie, ses lubrifiants et ses routes. Enfin, après la deuxième guerre mondiale, il fut à la base de l'extraordinaire croissance économique, cette fois, en tant qu'énergie bon marché et commode, et matière première d'une industrie nouvelle : la pétrochimie.

Directement, ou par l'intermédiaire d'entreprises qui se sont ensuite regroupées pour développer en France le raffinage moderne, Esso a été présente dès le début de cette grande aventure économique et industrielle. Elle a bénéficié de l'expérience et de la compétence d'hommes comme les André, Maurice Fenaille, Charles Despeaux, Baptiste Quervel qui ont acquis une place de premier plan dans l'histoire du pétrole en France. L'originalité, la force aussi d'Esso, tient à cette association très étroite et très ancienne entre des entreprises françaises et américaines, rassemblement de talents et mise en commun de moyens techniques et financiers rarement égalés. Dès le départ, tous les éléments nécessaires au succès : compétence, maîtrise technique, produits aux propriétés remarquables, étaient présents et n'ont jamais fait défaut par la suite.

Dans une première étape qui va du milieu du siècle dernier à la première guerre mondiale, le développement du marché pétrolier va reposer sur la substitution des huiles minérales aux huiles végétales et animales, l'apparition des lampes à pétrole et les débuts de l'automobile et de l'aviation. La supériorité technique et économique des huiles minérales explique la rapidité de leur pénétration : dans les chemins de fer, la conversion était achevée dès 1885. Une note de service de la Compagnie de l'Est datée de 1895 constatait que les dépenses de graissage avaient été réduites de 0,908 F à 0,09243 F par 1 000 km/véhicule. Cette note précisait "nous ne connaissons pas, dans l'histoire des chemins de fer, de mesure ayant permis de réaliser des économies relatives aussi importantes tout en donnant de meilleurs résultats techniques"! Les affiches de l'époque, outre leur intérêt artistique, témoignent de l'apport du pétrole lampant "produit de sûreté, déodorisé, ininflammable" en matière



Marques de quelques-unes des Sociétés qui ont contribué à former Esso SAF.



d'éclairage. Accroissement indéniable du confort, mais aussi contribution à la sauvegarde des baleines dont on extrayait huiles et graisses ! Quant à l'automobile, elle naquit réellement à la fin des années 1880, le premier moteur à essence ayant été produit par Benz en 1883. En 1890 il y avait en France deux constructeurs : Peugeot et Panhard.

Tout ceci entraînait une consommation de produits pétroliers dérisoire par rapport aux chiffres actuels : moins du million de tonnes en 1914. Néanmoins, les entreprises qui s'adonnent au commerce de ces produits font déjà preuve des qualités qui sont encore celles de l'industrie pétrolière aujourd'hui :

- Faculté d'adaptation à une nouvelle matière première et à de nouvelles sources d'approvisionnement.
- Dynamisme commercial et technique.
- Souci d'assurer la sécurité des approvisionnements.

Parmi les précurseurs qui développeront le marché des produits pétroliers, importeront des produits finis de Russie, de Roumanie et des États-Unis, puis construiront les premières "raffineries" et s'uniront ensuite avec des sociétés américaines, devenues leurs fournisseurs, pour créer le groupe Esso en France, il faut citer :

- La "Maison Fenaille, Chatillon et Despeaux" constituée en 1835 qui entreprend dès 1865 le raffinage et la vente du pétrole, distribue le pétrole lampant sous la marque "Saxoline" à partir de 1878 et importe du pétrole roumain.
- Les Établissements Quervel créés en 1845, spécialistes du graissage dont la marque "Kervoline" deviendra célèbre auprès des automobilistes.
- La Compagnie Générale des Pétroles à Marseille qui reprend en 1868 les activités de la Compagnie des Huiles d'Amérique fondée en 1862.
- Alexandre André qui s'approvisionne en Russie d'abord, devient le concessionnaire exclusif de la Société Nobel ; puis diversifie ses achats à partir des Indes Néerlandaises. Il fut le premier en France à entreprendre le transport en vrac par mer avec le "Titan", navire de 1 400 tonnes, dont le premier voyage a lieu en 1887.
- Enfin, en 1902, la Standard Oil of New Jersey (S.O.N.J.) s'implante en France, en reprenant la Bedford et Cie spécialisée dans l'importation des huiles, dont la raison sociale est alors transformée en Bedford Petroleum Company.

La première guerre mondiale, le changement de régime en Russie, bouleversent les circuits d'approvisionnement, donnent un rôle prépondérant aux sources américaines et ouvrent une nouvelle étape. Des accords se nouent entre André, les Établissements Quervel et la Gulf Oil Corporation. La



La raffinerie de Port-Jérôme, à son entrée en service en 1933 ; et en 1979.



Standard Oil of New Jersey fonde L'Économique en 1920, qui s'unira avec La Pétroléenne (anciennement Fenaille et Despeaux) en 1920 et les Établissements André et Fils en 1935, pour devenir la Standard Française des Pétroles. Par ailleurs, l'Atlantic Refining C° prend, en 1920, une participation dans la Société La Mailleraye, spécialisée dans les huiles blanches, qui sera intégrée dans la Bedford Petroleum C° en 1935.

Un autre événement, les lois des 16 et 30 mars 1928, en rétablissant la protection du raffinage, supprimée en 1903, allait permettre la renaissance du raffinage français. La réaction fut très rapide : dès 1929, les sociétés emmenées par la Standard Oil of New Jersey, la Gulf Oil et l'Atlantic Refining décident de s'associer pour construire une grande raffinerie. Ainsi est née la Société Franco-Américaine de Raffinage.

Le 1^{er} mai 1933, en pleine crise économique, la raffinerie de Port-Jérôme, implantée en Basse-Seine, entre en activité avec une capacité de 1 million de tonnes. C'était la plus grande raffinerie, l'une des plus complexes existant en Europe à cette époque et aussi, un véritable acte de foi quand on a à l'esprit le marché pétrolier de l'époque (4 millions de tonnes).

Dernière étape en 1936, avec l'apparition d'un groupe intégré raffinage/distribution par la fusion des sociétés de distribution - Standard Française des Pétroles et Bedford Petroleum C° - et de la Société Franco-Américaine de Raffinage, la nouvelle société reprenant la raison sociale : Standard Française des Pétroles.

Avec l'entrée des Établissements Quervel en 1939, et celle de la C.G.P. en 1948, puis la création d'Esso REP en 1955 et d'Esso Chimie en 1967, devenue par la suite filiale d'Exxon C°, le groupe en France atteint sa structure actuelle.

Entre-temps, le Groupe aura changé deux fois de raison sociale pour adopter en 1974 la raison sociale actuelle : Esso Société Anonyme Française, au capital de 595,9 millions réparti entre : Exxon C° (anciennement S.O.N.J.), 63,22 %, Gulf Oil C°, 18,35 %, le solde (18,43 %), est détenu par un grand nombre d'actionnaires.



L'une des premières stations-service type de L'Économique vers 1930.

Une station-service récente, la station Charles Péguy, près d'Orléans.



II. Esso : des produits nouveaux aux qualités sans cesse améliorées

L'histoire du groupe Esso est inséparable de celle des produits pétroliers. Et c'est une histoire particulièrement riche, commencée avec les lubrifiants. C'est aujourd'hui plus de cinquante produits de base et des centaines de produits finis qui tous ont une seule origine : le pétrole brut. Pour le public, le pétrole, c'est encore essentiellement les carburants. Certes, sans eux la révolution des transports n'aurait pas eu lieu ; mais, sans les autres produits pétroliers et pétrochimiques beaucoup moins connus, notre économie et notre vie de tous les jours se trouveraient sensiblement modifiées. Dans cette évolution continue vers de nouveaux produits, de meilleure qualité et un meilleur service, Esso a souvent été à l'avant-garde.

Après l'épisode du pétrole lampant qui permit à tous de s'affranchir du rythme solaire, en attendant le relais de l'électricité, le pétrole fut d'abord l'énergie des transports. Grâce à lui, les machines volantes dessinées par Léonard de Vinci trouvèrent enfin leur carburant et la barrière des distances fut abolie. Cette grande aventure commença avec l'automobile dont la diffusion interrompue par la première guerre mondiale s'accéléra au début des années 1920. Aventure aussi pour l'automobiliste dont l'un des soucis était d'éviter la panne sèche. L'essence s'achetait en bidons de cinq litres dans des lieux très divers. Ce fut un grand progrès lorsque L'Économique préconisa en 1921 la vente du carburant par des pompes à main ; un autre pas était franchi avant la deuxième guerre mondiale avec la construction des premières stations-service (dénommées service-stations à l'époque) par L'Économique puis la Standard Française des Pétroles.

Ce système de distribution, bien adapté aux besoins des automobilistes modernes, a connu un grand développement. Aujourd'hui, les stations-service assurent un ravitaillement rapide et distribuent bien d'autres produits et services. A nouveau, Esso démontre sa capacité d'initiative au service de la clientèle. Par exemple, elle est la seule à offrir un pneu à sa marque qui possède une très bonne adhérence sur sol mouillé ; ou bien elle assiste l'automobiliste circulant la nuit avec l'émission "Station de Nuit". C'est pourquoi depuis son introduction en 1939, l'ovale Esso reste un symbole de qualité pour les produits et services distribués.

C'est encore L'Économique qui met sur le marché le premier super-carburant en 1929, et l'Essolube sera jusqu'à la guerre la seule huile traitée par un solvant.



Les huiles spéciales : pour les laboratoires et les unités de fabrication du groupe Esso, une tradition de qualité.

Ravitaillement du "Point d'Interrogation" de Costes et Bellonte avant leur vol transatlantique.



Pour Concorde, l'Esso Turbo Oil 25.

L'amélioration de la qualité des produits a été poursuivie d'une façon constante : élévation de l'indice d'octane des carburants en liaison avec les performances des moteurs, incorporation d'un additif détergent dès après la guerre, lancement d'Esso Extra Motor Oil en 1952, première huile détergente ; puis des huiles multigrades, mise au point de la première huile minérale pour les suspensions automobiles oléopneumatiques inventées en France. Enfin, la technique de construction des routes a été considérablement améliorée par l'utilisation des bitumes en émulsion cationique découverte dans les laboratoires de la Raffinerie de Port-Jérôme. Des apports semblables illustrent aussi le développement de l'aviation : approvisionnement de l'avion de Costes et Bellonte - le Point d'Interrogation - pour sa traversée Paris-New York en juillet 1930, unité d'éther isopropylique en 1939 adapté aux exigences des moteurs d'avion à haut rendement, lubrification des réacteurs du Concorde avec l'Esso Turbo Oil 25 et, surprenant détour de l'histoire, voici le pétrole lampant par qui tout avait commencé qui entame une nouvelle carrière sous le nom de carburéacteur.

Avec la mise en exploitation de plus en plus massive des immenses gisements du Moyen-Orient, le pétrole allait jouer un rôle déterminant dans l'histoire économique d'après-guerre. Il fut l'énergie du confort, retrouvant en cela la tradition du pétrole lampant, car c'est grâce au fuel domestique que le chauffage central a commencé à se généraliser en France ; mais il fut surtout l'énergie de cette remarquable expansion. Pour la première fois, l'industrie française disposait d'une énergie abondante, commode et bon marché. Dans ce domaine aussi, Esso apporta un certain nombre d'innovations. L'une des plus remarquables fut sans doute l'injection de fuel lourd dans les hauts fourneaux dont la première réalisation mondiale eut lieu aux aciéries du Boucau en septembre 1960 à partir des travaux menés en commun avec l'I.R.S.I.D. (1). Depuis, cette technique s'est généralisée, son avantage économique est tel qu'elle continue à se développer en dépit du quintuplement du prix du pétrole brut. Dans cette période l'industrie a fait largement appel aux huiles et fluides spéciaux ; de même la croissance considérable de l'électricité a nécessité le recours à des huiles isolantes et des huiles turbines satisfaisant à des spécifications de plus en plus rigoureuses, notamment quant à leur stabilité à l'oxydation. Sur ces marchés, la Société a toujours su maintenir une forte position grâce à la qualité de ses produits. Sans rechercher à être exhaustif, mention doit être faite des huiles blanches aux usages multiples pour lesquelles Esso SAF reste le seul producteur en Europe pour le groupe Exxon.



*Fours de vapocraqueur d'Esso
Chimie à N.D. de Gravenchon.*

*Unité de fabrication du Vistalon à
l'usine SOCABU.*

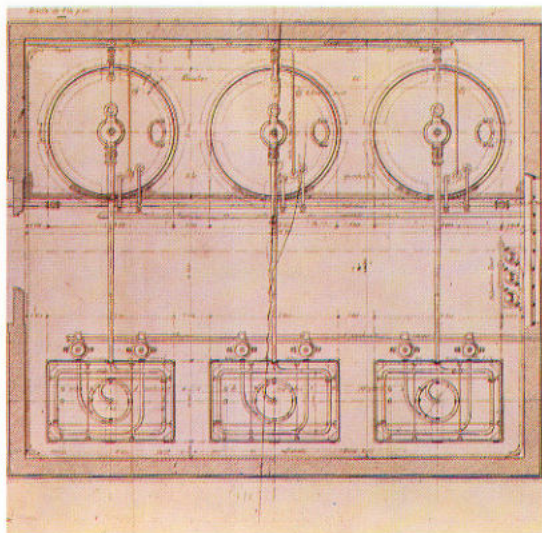


Enfin, un troisième axe de développement apparaît au début des années 1950 : le pétrole devient matière première d'une industrie nouvelle, la pétrochimie.

Au cours des trente dernières années, en réalisant la synthèse de produits naturels devenus insuffisants ou trop coûteux et de produits nouveaux, la pétrochimie allait répondre à l'accroissement spectaculaire des besoins de tous les secteurs de la vie des hommes, notamment l'habillement, l'habitat, l'automobile, la santé, les loisirs. Ancien Président d'Esso SAF, M. S. Scheer, fut un des précurseurs à cet égard. Dès avant la guerre, il suscite des études et engage des discussions avec les Ets Kuhlmann ; ainsi naquit la Société "Standard Kuhlmann". En 1942, cette société entreprend pour la première fois en France la production d'huiles de synthèse, puis en 1949, de détergents et d'additifs pour les huiles. Dix ans plus tard, la construction à Port-Jérôme du plus important vapocraqueur français de l'époque, la première production de butadiène ainsi que celle de butyl selon un procédé Esso, par la Société du Caoutchouc Butyl, la SOCABU, première usine de caoutchouc de synthèse en France, marquent les débuts de la pétrochimie, telle que nous la connaissons aujourd'hui. Le butyl, essentiellement utilisé pour la fabrication des chambres à air, a pratiquement supprimé les pertes de pression.

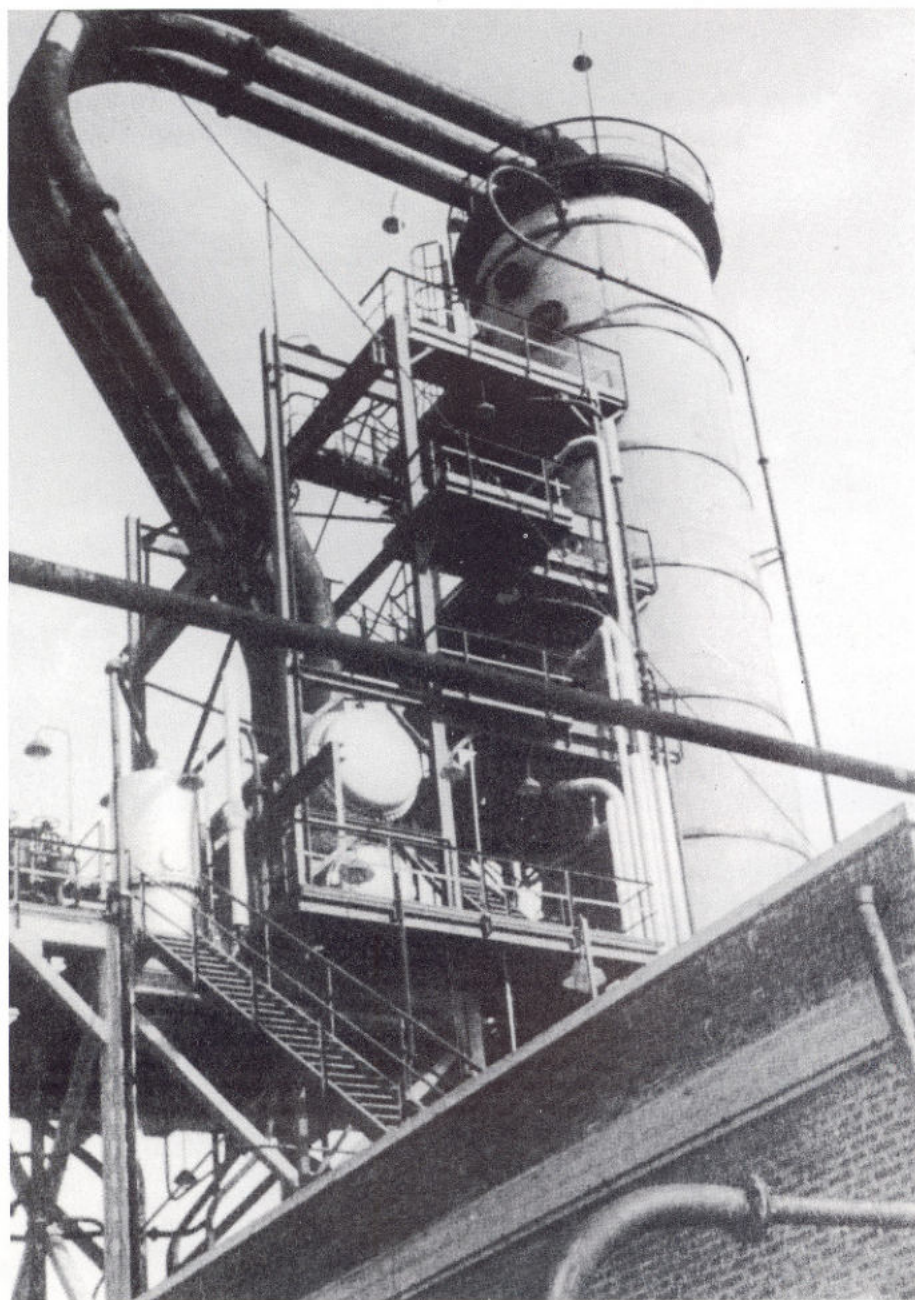
En 1967, la croissance des débouchés entraîne la construction d'un nouveau vapocraqueur de 200 000 tonnes d'éthylène, le premier au monde à traiter des charges lourdes, et la constitution d'une société : Esso Chimie, qui regroupe toutes les activités chimiques. Depuis, ces activités ont connu un grand développement dans des domaines variés : solvants, résines, additifs pour lesquels l'usine d'acides sulfoniques mise en service en 1967 utilise un procédé mis au point au Centre de Recherche Esso de Mont-Saint-Aignan. Enfin nouvel agrandissement du vapocraqueur porté à 300 000 tonnes en 1975.

Tout ceci a suscité l'installation de nombreuses usines chimiques auprès de l'usine d'Esso Chimie qui livre les matières de base nécessaires à leurs fabrications. Cet effet d'entraînement a constitué un atout important pour le développement économique de la Basse-Seine.



1901 : rectificateur d'essences à la raffinerie Fenaille et Despeaux de Bègles (Gironde).

1933 : Unité de traitement à la raffinerie Esso de Port-Jérôme.



III. Esso : un groupe industriel basé sur la recherche, l'innovation, une gestion dynamique et rigoureuse

Passer de la distillation du pétrole brut au craquage des molécules, puis à leur synthèse en moins d'un siècle ; adapter les procédés de traitement en fonction de la qualité des bruts naphthéniques ou paraffiniques et les capacités pour suivre la croissance rapide des besoins ; trouver les gisements de pétrole, l'extraire et le transporter sur les lieux de consommation... tout cela n'a pu se faire que par un effort constant de recherche, d'adaptation et d'anticipation pour lequel Esso a bénéficié de l'expérience et de l'esprit d'entreprise des pionniers et de la capacité technologique et financière du groupe Exxon.

Les "raffineries" de la première génération extrayaient huiles, graisses ; pétrole lampant, et comportaient une distillation en chaudière suivie d'une redistillation des résidus et d'un traitement chimique. A l'exception d'une seule, elles disparurent à la suite de l'abrogation de la protection du raffinage en 1903. Les difficultés rencontrées pour l'approvisionnement des armées pendant la guerre 1914/18 allaient mettre au premier rang des préoccupations gouvernementales la sécurité des approvisionnements et montrer l'utilité, à cet égard, de raffiner sur place. Cependant, il fallut attendre 1928 pour que soient posées les bases de la politique pétrolière française et que renaisse en France une industrie du raffinage. Avec 8 millions de tonnes de capacité en 1938, elle était la première en Europe ; détruite en 1940, elle retrouvait rapidement son niveau d'avant-guerre et aujourd'hui avec 170 millions de tonnes, elle se situe au deuxième rang européen.

Construite en un peu moins de deux ans, la raffinerie Esso de Port-Jérôme distille ses premières tonnes de pétrole le 1^{er} mai 1933. Démarrée avec une capacité voisine du million de tonnes, c'est une raffinerie complexe, comportant notamment : trois unités de craquage thermique ; un reforming produisant le fameux supercarburant Esso ; la seule unité, à cette époque, d'extraction des huiles au phénol permettant d'obtenir des huiles à haut indice de viscosité, et une usine de bitumes. Cette raffinerie étonne fort les visiteurs par la cohérence des installations, leur dimension, l'impression de puissance qui s'en dégage et déjà le contrôle à distance des unités, d'où l'image d'une usine qui fonctionne toute seule. On imagine facilement les sentiments de ceux qui, fiers de cette œuvre, eurent à la détruire en juin 1940, pour ne pas en laisser bénéficier l'occupant ; mais ce sont les mêmes qui



*Laboratoire de l'usine d'huiles de
La Mailleraye vers 1930.*



*Laboratoire de recherche de
Mont-Saint-Aignan, 1979.*

entreprendront avec la même foi sa reconstruction, puis son expansion et ses modernisations successives. En 1959, c'est la raffinerie de Bordeaux qui démarre.

En implantant sa troisième raffinerie à Fos en 1965, Esso donne une impulsion décisive au développement de cette nouvelle zone portuaire, de même qu'elle est la première à construire son siège social à La Défense. Elle est aussi à l'origine de la raffinerie d'Hauconcourt, en Lorraine, dont elle détient 40 % du capital. Au total, Esso dispose aujourd'hui d'une capacité annuelle de distillation de 21 millions de tonnes. Réaliser cet outil industriel, maintenir ces équipements au niveau technique le plus élevé, n'a pas été une mince affaire pour les hommes des chantiers comme pour ceux des bureaux d'étude. Il fallait aussi avoir confiance dans les perspectives économiques du pays et cela n'était pas toujours aussi facile qu'il peut y paraître aujourd'hui.

Sur le plan technologique, l'apport Esso a été important. On peut l'illustrer par quelques exemples : la construction de la raffinerie de Port-Jérôme sur plans de la Standard Oil of New Jersey, le premier procédé de traitement des huiles par un solvant, l'étape majeure qu'a représenté l'introduction du craquage catalytique fluide, le procédé de fabrication du butyl, les émulsions de bitumes cationiques, l'obtention d'huiles blanches par hydrogénation catalytique, la fabrication d'éthylène à partir d'une alimentation lourde. Esso a aussi promu la généralisation du soudage des réservoirs, réacteurs et échangeurs ; l'utilisation des tôles d'acier plaqué et l'emploi des ordinateurs de contrôle des fabrications. En associant les sociétés françaises d'engineering à ses réalisations, Esso les a aidées à acquérir un niveau technique qui les situe aux premiers rangs mondiaux et de cela toute l'industrie pétrolière a bénéficié.

Cette amélioration constante des produits et des procédés a pour base la recherche scientifique et technique, considérée dans le groupe Exxon comme le moteur du progrès technique et la clé du succès face à la concurrence.

6 000 chercheurs travaillent dans les centres de recherche répartis dans plusieurs pays. Toutes les sociétés du Groupe ont accès aux découvertes de tous ces centres de recherche. En outre, Esso n'hésite pas à financer des contrats de recherche fondamentale dans les universités et instituts spécialisés lorsque le sujet le justifie. C'est en 1933 que fut créé, à Port-Jérôme, le premier laboratoire de recherche qui se distingua par le développement du raffinage des huiles au phénol et des perfectionnements essentiels concernant les



*Lancement du "Marguerite Finaly II",
le plus gros pétrolier du monde en
1933.*

*Un des huit 250 000 t de la flotte
Esso S.A.F. d'aujourd'hui.*



émulsions de bitume. L'extension constante des activités, la nécessité de moderniser les installations, entraînaient en 1961 l'ouverture du Centre de Recherche de Mont-Saint-Aignan. Depuis sa création, ce centre a déposé plus de 600 brevets et s'est spécialisé dans les domaines suivants : huiles industrielles, graisses, additifs divers, bitumes, fuels lourds, lutte contre la pollution. En outre, il répond aux besoins de la Société, pour ce qui concerne notamment les procédés de fabrication, les contrôles de qualité, l'assistance à la clientèle.

Le même souci d'innovation anime les responsables du transport du pétrole brut et des produits pétroliers. Cela se manifeste par la mise en service du premier transporteur de pétrole en vrac en 1887, celle du plus gros pétrolier en 1933, l'année du démarrage de la raffinerie de Port-Jérôme : le "Marguerite Finaly II" de 18 250 tonnes de port en lourd ; pour arriver aux navires de 250 000 tonnes à partir de 1971 dont huit unités constituent aujourd'hui la flotte de haute mer d'Esso SAF. Mais cela apparaît aussi par des innovations techniques, telles que la conception du bulbe d'étrave, rapidement généralisée sur tous les pétroliers, la mise en place de procédés éliminant les rejets à la mer ("load on top", lavage au brut de la totalité des citernes), les systèmes de protection par gaz inerte, ou l'ouverture à Port-Revel en 1967, en collaboration avec la Sogreah, d'un centre alors unique au monde destiné à donner aux capitaines et pilotes l'expérience nécessaire à la conduite des super pétroliers. Avec les constructeurs, Esso a constamment amélioré les transports de produits pétroliers, le dernier exemple en étant la réalisation d'un camion avitailleur pour avions gros porteurs, présenté à Orly le 30 janvier 1979.

Esso en France, c'est aussi la recherche pétrolière, la reconnaissance dès avant la guerre du potentiel pétrolier du Bassin Aquitain, le dépôt en 1947 d'une demande de permis dans cette région, accordé en 1951, et enfin le pétrole qui jaillit le 24 mars 1954 d'un puits situé en bordure du lac de Parentis. Ce succès eut un énorme retentissement, il fut à l'origine du réveil de la Bourse, de l'intérêt que les Français allaient porter à la recherche pétrolière et du développement prodigieux d'une industrie qui s'engageait peu après dans l'aventure saharienne. Pour réussir dans cette recherche très aléatoire, la Société a bénéficié de la technologie et de l'expérience acquise par le Groupe en forant des millions de mètres dans le monde entier. Cela lui a permis d'introduire en France l'enregistrement magnétique, d'appliquer des méthodes numériques à la sismique marine et terrestre, d'effectuer les premiers forages au large des côtes françaises à partir de 1966. Si le succès n'était pas cette fois au



Premiers forages à Parentis.

*Plate-forme de forage en mer
Neptune-Gascogne.*



Pompe d'extraction du pétrole sur le lac de Parentis.



rendez-vous, cette campagne de forages en mer a eu par contre un effet déterminant sur le développement d'une industrie du forage "off-shore" dont la qualification est reconnue au niveau mondial. Dès 1967, Esso REP introduisait une demande de permis en mer d'Iroise.

Depuis l'origine, Esso REP a foré 316 puits, dont 10 en site marin, et produit plus de 34 millions de tonnes de pétrole brut. Grâce à des études complexes sur le comportement des principaux gisements, la densification du réseau de puits de production, le recours à de nouvelles techniques de stimulation, le déclin de la production amorcé en 1965 a été arrêté en 1975 et une légère augmentation de la production a été obtenue en 1978. Enfin, en prenant en 1978 une participation dans un permis situé au Niger, Esso REP a pu concrétiser sa volonté de diversification tout en rejoignant le souci du gouvernement d'accroître l'effort de recherche dans des zones déclarées prioritaires, dont le Niger fait partie.

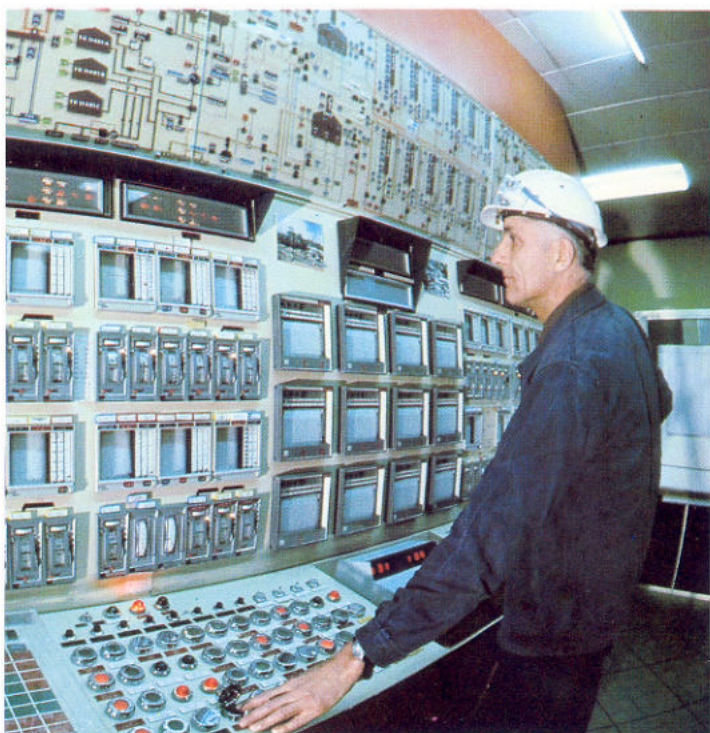
Pour être moins connue, pour ne pas dire méconnue, une gestion rigoureuse, dynamique et prévisionnelle est pour une société pétrolière la clé du succès. Cela tient aux masses considérables qui sont en cause sur lesquelles s'appliquent des marges unitaires faibles; toute erreur de gestion entraîne des pertes qui, même faibles unitairement, atteignent rapidement des montants importants. Cela tient aussi à la nécessité d'immobiliser sur une longue durée des capitaux considérables, et à nouveau au coût très élevé de toute erreur de prévision sur la dimension, le calendrier, la localisation, la structure des équipements. A cet égard, l'exploitation de la flotte Esso dans l'ensemble de la flotte d'un groupe international comme Exxon est un facteur de souplesse et d'efficacité qui permet d'en optimiser l'emploi, donc d'en réduire le coût. Pour améliorer sa gestion, la Société entreprend la confection d'un bilan et compte d'exploitation prévisionnels dès 1947. En 1950, elle dispose d'un système de prévision intégrée - sans beaucoup d'équivalent à l'époque - depuis les besoins appréciés au niveau national jusqu'à ses ventes, ses plans de fabrication et ses résultats.

Dès son apparition, Esso recourt largement à l'informatique : en 1959, la raffinerie de Port-Jérôme reçoit un ordinateur IBM 650 et met sur pied un modèle de programmation linéaire pour optimiser ses plans de fabrication; l'année suivante le siège social sera équipé d'un IBM 705, ce sera le deuxième gros ordinateur de gestion vendu en France. Les progrès réalisés depuis cette époque sur le plan de l'informatique comme des télécommunications permettent aujourd'hui la mise en place dans les centres administratifs régionaux de matériels autonomes reliés à une base de données au siège.



*Mise en bidons d'huile
Spido à l'usine de Dunkerque.*

*Salle de contrôle de la raffinerie de
Port-Jérôme.*



Dans sa gestion, Esso s'efforce d'établir et de faire respecter des règles rigoureuses, tout en gardant la souplesse nécessaire pour surmonter les aléas et s'adapter aux situations nouvelles. La gestion est et doit rester un moyen mais seule une bonne gestion permet à la Société de contribuer au progrès économique et social et d'assurer ses propres résultats.

IV. Esso : un groupe d'hommes communiquant entre eux, avec l'extérieur et tournés vers l'avenir

Toute cette longue histoire, cette continuité dans l'effort pour disposer à chaque époque des meilleurs procédés et des meilleurs produits afin de répondre aux exigences croissantes de la clientèle, c'est avant tout l'histoire, la vie, des hommes qui se sont succédé dans cette entreprise. Leur compétence, leur conscience professionnelle, leur dévouement sont aujourd'hui comme hier garants de l'avenir, car il est vrai que toute entreprise humaine dépend avant tout de la qualité et de la détermination des hommes et des femmes qui la composent. Et si quelques-uns ont été cités en raison du rôle exceptionnel qu'ils ont assumé, tous les autres savent bien que leur participation a été également déterminante.

Savoir pourquoi l'on travaille est sans aucun doute une préoccupation permanente et pouvoir répondre à cette question, chacun à son niveau, conditionne l'ardeur et l'efficacité de nos efforts. Problème simple en apparence, mais difficilement et jamais complètement résolu, en raison de la dimension de l'entreprise, de la dispersion du personnel, et de la complexité croissante des opérations. Pourtant, Esso, comme auparavant André, Fenaille et Despeaux ou Quervel ne sont pas seulement des raisons sociales. Elles ont toujours réussi à être une communauté d'hommes animés par un objectif commun ; elles y ont réussi parce que, de tous temps, la communication a existé et s'est adaptée aux circonstances entre les différents échelons de la Direction et l'ensemble du personnel. La communication intérieure relève de deux thèmes essentiels étroitement imbriqués : le sort de l'entreprise et le sort de chaque membre du personnel, avec naturellement des moyens différents pour chacun de ces thèmes.

Pour l'information interne, la parution en décembre 1930 du premier numéro de la revue "Éco Journal" destinée au personnel de L'Économique fut en elle-même un événement.

Dans ce numéro de 32 pages, figurent des sujets qui sont toujours d'actualité : l'évolution de l'automobile avec un reportage sur le Salon où commence à s'affirmer la traction avant; l'aviation avec le raid Paris-New York; le prix de l'essence en Europe : la France avec 2,50 F par litre était déjà parmi les trois ou quatre leaders dans ce domaine; la stimulation des forces de vente basée sur la promotion du super "Esso"; l'instauration d'une boîte à idées dotée de prix de 100 à 500 F, la vie des régions, le développement des premières stations-service, la participation aux épreuves sportives telles que la Coupe Zénith des avions légers. Ce numéro rappelle la création du club sportif en 1924 par M. Laure, riche de 8 sections en 1930, il s'enorgueillit d'avoir compté un champion du monde d'escrime en 1938 avec Michel Pécheux, un champion de France de poids et haltères - M. Gerber - et un champion de France de tennis de table - M. Barouh. Depuis lors, cette publication n'a jamais cessé, hormis pour une partie de la guerre; elle est toujours très appréciée du personnel sous le nom aujourd'hui d'Esso Panorama, mais d'autres supports s'y sont ajoutés : en 1948, le bulletin Esso Informations également diffusé à l'extérieur, le guide social créé en 1970 qui reproduit les dispositions légales et contractuelles, et enfin Inter Esso, bulletin de nouvelles hebdomadaires paraît depuis 1976.

Pour importants que soient ces bulletins ou brochures, l'information recourt à bien d'autres voies : contacts journaliers à l'intérieur de chaque unité, réunions périodiques plus formelles organisées par les Directions et enfin, depuis 1951, réunion annuelle au cours de laquelle le Président s'adresse à tout le personnel, commente les résultats de l'année écoulée, évoque l'évolution récente et répond aux questions.

Naturellement, chacun est particulièrement concerné par son propre sort à l'intérieur de l'entreprise, souci légitime et totalement partagé par la Société dont l'objectif est de favoriser le plein épanouissement des aptitudes de son personnel. Cela suppose des inventaires réguliers, des moyens d'enrichissement et des évolutions de carrière. Esso possède depuis longtemps un système complet répondant à ces différents objectifs : notations périodiques suivies d'entretiens, à deux niveaux hiérarchiques; plans de formation à moyen terme; plan de gestion du personnel, comportant changements d'activité et promotions (400 à 500 chaque année). Esso consacre plus de 3 % de la masse salariale pour la formation du personnel qui comporte outre l'amélioration des connaissances techniques, une meilleure compréhension de l'environnement, des principaux problèmes de la Société et des différents métiers qui y sont pratiqués.



Un accent particulier a traditionnellement été attaché à la sécurité des hommes au travail, car l'industrie pétrolière manipule des produits dangereux. Les résultats témoignent du succès de cette politique qui intègre la formation des hommes, la conception des équipements et les procédés opératoires : 3,4 accidents du travail avec arrêt par million d'heures travaillées en 1977. C'est beaucoup moins que l'ensemble de l'industrie (39 accidents), mieux que l'industrie pétrolière (12 accidents). Malgré cela, tous les efforts sont faits pour réduire encore ce taux de fréquence qui recouvre des performances remarquables : 5 ans sans accident à la raffinerie de Bordeaux, plus de 8 ans dans des centres de gestion...

Eviter les accidents n'est pas le seul aspect de la sécurité, il y a aussi la sécurité de l'emploi. Esso l'a maintenue malgré la crise de 1973 et a même recommencé à accroître ses effectifs depuis deux ans. Enfin, Esso contribue à la sécurité de son personnel hors du travail par les dispositions incluses dans le guide social ou son plan de retraite (le premier date de 1937), qui vont au-delà des obligations légales.

Membre de la communauté nationale, profondément insérée dans le tissu industriel et social depuis une centaine d'années, Esso comprend la nécessité d'informer l'extérieur sur ses décisions et ses activités. Dans ce domaine aussi, l'innovation n'a pas été absente :

- création d'un service Information en 1947 transformé en Direction des Relations Extérieures en 1954,
- publication du premier rapport annuel illustré en 1949, comprenant des informations considérées comme confidentielles à l'époque,
- publication de Pétrole Progrès en 1950 et définition de l'esprit relations publiques autour du thème de la "maison de verre",
- premier rapport annuel consolidé en 1955,
- développement des relations avec l'enseignement à partir de 1955 ; 37 000 conférences prononcées dans divers établissements,
- développement et mise à jour d'une documentation technique, d'une cinémathèque et d'une photothèque à la disposition du public, et naturellement, contacts fréquents avec les media.



Remorquage d'une plate-forme d'exploitation vers un gisement en mer du Nord.

Installation d'épuration des eaux à la raffinerie de Fos-sur-Mer.



Panneau de cellules solaires.



Enfin, par ses actions dans des domaines aussi variés que la lutte contre la pollution de l'air et de l'eau dans les raffineries, sur les bateaux et dans les dépôts, le développement de l'esthétique industrielle, la sauvegarde des animaux en péril... Esso apporte sa contribution aux efforts entrepris dans tous les secteurs pour protéger et parfois améliorer l'environnement.

Ce survol rapide se veut sans conclusion car l'histoire d'Esso en France n'est pas terminée. Riche de ces hommes qui lui apportent leurs talents, de ses techniques toujours renouvelées, habituée à s'adapter, elle aborde son deuxième centenaire avec confiance et la volonté de contribuer au développement économique du pays aussi efficacement que par le passé. Le futur, ce sera encore pendant très longtemps le pétrole que le Groupe Exxon cherche dans le monde entier, sous les océans et dans des régions d'accès souvent difficiles. Pour que le monde dispose de l'énergie qui lui sera nécessaire, il faudra aussi développer toutes les autres formes d'énergie et préparer la relève par les énergies nouvelles, ce qui suppose à nouveau des investissements considérables et des techniques appropriées. Depuis plus de dix ans, le Groupe a élargi ses activités au charbon, à sa liquéfaction et gazéification, à différentes phases de l'énergie nucléaire, puis à l'énergie solaire et à l'exploitation des sables et des schistes bitumineux, aux systèmes avancés de communication... Esso est ainsi assurée de disposer de la technologie sur laquelle sera basé son avenir.

Quelques dates caractéristiques

1835 : création de la Maison Fenaille, Chatillon et Despeaux.

1887 : la société André effectue le premier transport maritime de pétrole en vrac sur le "Titan" de 1.400 tonnes. Aujourd'hui, la flotte Esso S.A.F. comprend 8 pétroliers de fort tonnage représentant un total de 2 millions de tonnes de port en lourd.

1920 : création de L'Économique par Standard Oil of New Jersey.

1921 : L'Économique met en service les premières pompes à main pour la distribution d'essence.

1929 : création de la Société Franco Américaine de Raffinage – L'Économique met en vente le premier supercarburant.

1930 : publication du premier numéro de la revue "Eco Journal" destiné au personnel de L'Économique diffusé depuis sans interruption, actuellement sous le titre d'"Esso Panorama".

1933 : mise en service de la raffinerie de Port-Jérôme avec une capacité initiale de 1 million de tonnes – capacité totale de raffinage actuelle : 21,5 millions de tonnes répartie dans 4 raffineries.

1936 : intégration des activités de raffinage et de distribution dans la société Standard Française des Pétroles.

1937 : premier plan de retraite proposé au personnel.

1939 : l'ovale Esso, symbole de qualité des produits et des services, devient la marque du Groupe en France.

1942 : production d'huiles de synthèse pour la première fois en France par la Standard-Kuhlmann.

1954 : découverte de Parentis – 34 millions de tonnes de pétrole produites à fin 1978 par Esso REP.

1955 : publication du premier bilan consolidé en France.

1958 : mise en service de l'usine SOCABU, première fabrication de caoutchouc de synthèse en France.

1960 : injection de fuel lourd pratiquée aux aciéries du Boucau – première mondiale.

1962 : création du Centre de Recherche de Mont-Saint-Aignan (plus de 600 brevets déposés à fin 1978).

1966 : premier forage au large des côtes françaises, dans le golfe de Gascogne, sur un programme qui en a comporté 10.

1967 : création d'Esso Chimie et démarrage du premier vapocraqueur alimenté en charges lourdes.

1969 : lancement d'Uniflo, huile moteur super multigrade.

1971 : le film "la Province de Paris" clôture la série de 11 films : "La France vue du ciel".

1973 : démarrage de l'unité de fabrication catalytique d'huiles blanches à Port-Jérôme qui reprend, avec un nouveau procédé, les fabrications assurées par l'usine de la Mailleraye depuis plus de 50 ans.

1975 : attribution du prix du Conseil Supérieur des Établissements Classés pour le procédé de contrôle de la combustion des torches en raffinerie.

1978 : Esso REP prend une participation dans un permis au Niger.

1979 : en avril, la raffinerie de Bordeaux a déjà réalisé cinq années sans accident.

*couverture : maquette
Rohmer et Raynaud
d'après André François*

*intérieur : maquette
Rohmer et Raynaud*

*Photos :
Botti
David
Duchesne
Dussart
Lemonnier
Poinot
Pons
Sautier
Sénéque
Verroust
collection Exxon
collection Esso*

*imprimerie :
Vanderperre*