

# Bref historique de la vente d'essence en France



Ce sont les petits commerces, très fortement implantés, comme ici une épicerie, qui vendent les premières essences pour automobiles. Les caisses de Moto Naphta, produit par la société Deutsch de la Meurthe, fleurissent partout devant les vitrines.



Le premier produit issu du pétrole, vendu dès 1861, est le pétrole lampant pour l'éclairage domestique. La promotion, comme cette affiche pour l'Oriflamme, est importante pour le faire connaître.

Faire un plein d'essence dans une station-service est aujourd'hui extrêmement banal. En faisant ce geste, on oublie pourtant que le concept de la station-service n'est pas très vieux. Nous allons nous remémorer, dans ces quelques lignes, la naissance et l'histoire de l'évolution de la vente de l'essence en France.

## Les débuts

La France peut se vanter d'avoir été la première à exploiter industriellement le pétrole. Les sables bitumineux de Pechelbronn, dans le nord de l'Alsace, connus depuis le 15ème siècle, le sont en effet depuis 1745. Leur utilisation comme lubrifiant reste cependant locale.

L'histoire française du commerce des produits pétroliers commence réellement en 1861, lorsque la goélette à voile Elisabeth-Watts, en provenance de Philadelphie, apporte au Havre les premiers fûts de bois (224 tonnes) remplis de pétrole lampant, utilisé pour l'éclairage. Peu à peu la lampe à pétrole devient un ustensile banal.

Les toutes récentes raffineries américaines distillent le lampant à 75 % et jettent le résidu «inutilisable et dangereux».

Les sociétés françaises spécialisées dans les huiles végétales voient là un moyen d'évolution extraordinaire et se lancent dans les huiles minérales.

Une loi de protection du raffinage de 1864 vient frapper les importa-

tions d'une taxe de droit d'entrée, ce qui pousse les intervenants français à distiller eux-mêmes le pétrole. Ce qui n'était qu'un commerce devient alors une industrie.

Ces précurseurs sont, entre autres :

-La société Fenaille, Chatillon et Despeaux, qui entreprend en 1865 le raffinage et la vente du pétrole. Elle distribue le pétrole lampant sous la marque Saxoleine et importe du pétrole roumain;

-Alexandre Deutsch de la Meurthe, qui installe à Pantin ses premiers appareils destinés à étudier les applications et les procédés de raffinage. Son lampant, d'abord distribué comme pétrole, est ensuite vendu sous le nom de la Luciline ;

-La famille Paix, qui, en 1863, ajoute à ses installations les premières chaudières de distillation de pétrole à Courchelettes, près de Douai, et distribue son produit sous le nom de Fidès ;



L'essence est vendue en bidon de 5 litres stockés dans des caisses en bois. Leurs bouchons sont plombés par l'Etat pour garantir le paiement des taxes.

L'Automobiline, la marque des Ets Desmarais, apparaît peu après la naissance de l'automobile. (D.R. Total)

-La maison Desmarais, qui se lance, également en 1863, dans l'importation du pétrole lampant. Elle le distribue sous la marque Astraline, en même temps qu'un pétrole de luxe sous le nom Oriflamme.

On peut citer encore, parmi les nombreuses autres marques, Stella, Cristal, Etendard, etc.

En 1871, la France compte déjà vingt-trois «raffineries».

## La naissance de l'automobile

La naissance de l'automobile, vers 1885, va révolutionner cette toute jeune industrie. Chaque raffinerie se met alors à produire de l'essence.

Une note de 1895 de la Compagnie de l'Est (Chemin de Fer) montre que l'utilisation de l'essence permet de réduire par dix ses dépenses. Le marché explose et les besoins ne vont que grandir au fil des ans !

Le raffinage doit être profondément modifié : le procédé est adapté et le pétrole brut va alors fournir 40 % d'essence et 3 % de pétrole lampant.

L'essence, qui coûte environ 0,50 F, est vendue aux automobilistes essentiellement en bidons de 5 litres, mais on peut également en trouver en bidons de 2 ou de 10 litres. Ces bidons sont scellés par l'Etat, afin de garantir l'acquittement des taxes.

Tous les petits commerces se lancent dans cette vente. Des caisses en bois contenant dix bidons de 5 litres vont progressivement trôner devant les devantures de magasins. Elles sont peintes aux noms des premières marques d'essence :

Moto-Naphta (Deutsch de la Meurthe), Automobiline (Desmarais Frères), Benzo-moteur (Fenaille et Despeaux), Stelline (Lille-Bonnières et Colombes), Motricine (Compagnie Industrielle des Pétroles), Gazo-

Moteur (La Pétroléenne), Energic (Georges Lesieur), Eoline (Raffinerie de pétrole du Nord), etc.

## Des difficultés

Malgré la demande qui ne cesse de croître, les pétroliers français connaissent de grandes difficultés. Une très forte pression fiscale qui débute par les lois de 1903 et qui continue jusqu'en 1908 tue complètement l'industrie de transformation. Quasiment toutes les raffineries se bornent alors à importer et à mettre des produits finis en emballage. Alors qu'en 1900, la France raffinait 93 % de ses importations, cette proportion tombe à 7 % peu avant 1910.

L'industrie du pétrole se meurt et l'activité redevient limitée à l'importation de produits finis et au commerce. Quelques grandes sociétés conservent une petite activité de raffinage qu'elles localisent souvent dans des pays européens voisins.

Le mode de distribution de l'essence en bidon de 5 litres est très contesté. Un riche pionnier, mécène de l'automobile avant de l'être également de l'aviation, Ernest Archdeacon, se livre à une étude précise en 1904 et rapporte :

« ... il n'y a jamais dans les petits bidons plombés livrés par les détaillants, la quantité d'essence annoncée. Sur toutes les marques où j'ai fait des mesures, j'ai toujours trouvé une différence en moins de 10 % et même 15 % au préjudice du chauffeur».

Les pompes à essence, nées en Amérique, commencent à se voir en Europe, essentiellement chez les industriels propriétaires de grandes flottes d'automobiles. Les premières pompes importées sont construites par le fabricant américain Bowser.

Avant que ne débute la guerre de 1914, la vente d'essence est quasiment limitée à neuf sociétés :



Les années 1920 voient les pompes de distribution commencer à remplacer les bidons.  
 Pour promouvoir son essence Stelline la société Lille Bonnières et Colombes va montrer son modernisme. (Photo Omnia avril 1925)

Desmarais Frères - Deutsch de la Meurthe - Fenaille et Despeaux - Compagnie Industrielle des Pétroles - Raffinerie du Midi - Lille-Bonnières-Colombes - G. Lesieur et Fils - Raffinerie des Pétroles du Nord - Compagnie générale des Pétroles.

Les trois premières sociétés totalisent entre 60 et 65 % du marché et sont approvisionnées exclusivement par l'énorme compagnie américaine de Rockefeller :  
 la Standard Oil de New-Jersey (qui deviendra plus tard Esso).

## La guerre de 1914 - 1918

La France s'aperçoit pendant la guerre à quel point elle dépend des américains pour ses approvisionnements en produits pétroliers. En 1917, quatorze navires pétroliers, qui représentent 40 % du tonnage disponible, sont coulés ou endommagés par les Allemands. Pour pallier ce manque, les trois sociétés leaders demandent à leur fournisseur habituel de leur louer cinq nouveaux bateaux. Mais la Standard Oil refuse, craignant de voir ses navires coulés eux aussi.

Fin 1917, la Chambre Syndicale de l'Industrie du pétrole, sous la parole de son président, G. Despeaux, fait ce constat dramatique : «d'ici trois mois les stocks d'essence seront réduits à néant !»

Clemenceau est alors obligé de «mendier» du pétrole aux Américains. Les 40 000 tonnes que la France reçoit vont permettre les grandes offensives de la fin de la guerre.

## 1918 - 1928

L'après-guerre sera le théâtre de nombreux changements et de rachats. Les grandes sociétés étrangères vont mettre la main sur le marché :

- la Standard Oil, qui possède déjà la Vacuum Oil et la Bedford Petroleum, fonde L'Economique, puis la Standard Franco-Américaine des Pétroles. Plus tard, elle reprend la Compagnie Générale des Pétroles et la firme Fenaille et Despeaux ;
- l'Anglo-Persian Oil (dont la majorité appartient au gouvernement britannique et qui deviendra

l'Anglo-Iranian, puis la British Petroleum-BP), par l'intermédiaire de sa filiale française, la Société Générale des Huiles de Pétroles, absorbe les maisons Paix et G. Lesieur ;

- la Royal Dutch et Shell entrent dans la Société des Pétroles Jupiter (ancienne affaire Deutsch de la Meurthe) ;
- la Compagnie Sinclair, trust américain indépendant, prend le contrôle de la Compagnie Industrielle des Pétroles.

En fait, les grandes maisons entièrement françaises sont rapidement réduites à trois : Desmarais Frères, Lille, Bonnières et Colombes et la Raffinerie des Pétroles du Nord... On peut ajouter des affaires de moindre importance, comme la Société Française des Carburants, Pechelbronn et la Société Alsacienne des Carburants, qui distribuent les huiles Antar et qui vont beaucoup communiquer sur le caractère national de leurs produits !

Le 29 mars 1924, le gouvernement français crée la Compagnie Françaises des Pétroles (la CFP



*Les pétroliers prennent à leur charge la peinture des pompes en échange d'une exclusivité de fournitures de leurs produits. Celles de Shell se caractérisent par leur damier bleu et blanc. Ces pompes vont se trouver devant de plus en plus d'épiceries, de cafés et d'autres commerces.*

qui distribuera ses produits sous la marque Total) pour gérer la part des pétroles irakiens qu'il a reçus au titre des dommages de guerre.

En effet, en vertu du traité de San-Remo, la France s'est substituée à l'Allemagne pour 25 % des droits de la Turkish Petroleum Company, qui devient l'Irak Petroleum Company. La France reçoit ainsi, chaque année, environ un million de tonnes de pétrole. Comme elle en achète en plus à ses associés, elle consomme rapidement 75 % de la production de l'Irak.

Sur le plan commercial, la France voit les premières postes de distribution d'essence apparaître au début des années 1920. La société L'Economique, représentant la Standard Oil, est une des premières à en créer, gérées par ses propres soins : on peut parler là des premières «stations-service». L'Economique équipe ses installations avec une pompe volumétrique américaine Gilbert & Barker, modèle T 8, qui débite cinq litres en une poussée.

Après les bidons de 5 litres, les

pompes sont un progrès considérable pour l'usager, bien qu'elles aient elles aussi leurs petits défauts :

- les jaugeurs fonctionnent par tranche de 5 litres ; ainsi, si le réservoir ne peut plus contenir que trois ou quatre litres, son remplissage se termine par un débordement ;
- le prix donné aux 5 litres implique beaucoup de calcul mental pour les vendeurs (35 litres vendus à 13,75 F les 5 litres...).

Les Français ne négligent pas ce marché appelé à se développer. Plusieurs sociétés se lancent dans la fabrication de bi-jaugeurs. On peut citer, par exemple, au début des années 1920, les frères Courtioux qui lancent le char romain : c'est un petit chariot équipé d'une pompe à bras sur lequel vient se loger un fût de 200 litres d'essence; le char s'enlève du trottoir le soir et n'est donc pas soumis aux autorisations de pompes installées.

Grâce au développement de l'automobile, les postes d'essence vont se créer très rapidement un peu partout en France, sans toutefois

supprimer complètement la vente en bidons.

Si, en 1928, il existe entre 40 000 et 50 000 points de vente de carburant (soit une installation pour vingt voitures), la vente en bidons représente encore 40 % de la consommation totale. Pour imaginer ce que représente la vente en bidon, il est intéressant de se référer à un article d'Omnia de 1925 : «En 1923 circulaient en France 445 000 voitures automobiles. Nous avons consommé 10 millions d'hectolitres d'essence qui, répartis en bidon de 5 litres, donnent 200 millions de bidons - 10 bidons par caisse en bois soit 20 millions de caisses de bois». Les bidons, caisses et fûts sont fabriqués dans des ateliers dépendant des raffineries.

## Lois de 1928

Pour ne plus être inondé de l'essence arrivant toute faite des Etats Unis ou de la Russie, le gouvernement veut inciter au raffinage sur le sol français, activité pratiquement disparue dans notre pays depuis la pression fiscale de 1903.



*L'automobiliste en voyage doit pouvoir se ravitailler un peu partout.  
Si en 1928 il existe près de 50.000 pompes, certaines se retrouvent assez isolées, ici au beau milieu d'un village.  
Les marques Standard puis Eco sont devenues encore plus connues sous leur nom moderne d'Esso.*

La loi du 30 mars 1928 donne à l'Etat le monopole de l'importation des produits pétroliers, mais l'Etat délègue ce droit aux sociétés pétrolières, sous condition qu'elles constituent des réserves pour trois mois de consommation et qu'elles participent à l'exécution de contrats d'intérêt national.

Les licences d'importation sont valables dix ans pour les importations de pétrole brut, et trois ans pour les produits finis : on appelle donc les sociétés raffinant le pétrole en France des «A10» et les sociétés important des produits finis des «A3».

On peut souligner l'importance de cette loi, en rappelant qu'elle régit aujourd'hui encore, l'activité pétrolière en France !

La loi produit l'effet escompté puisque, si en 1928 la France n'a pratiquement pas de raffineries, dix ans plus tard, elle en possède quinze. Elle dispose ainsi d'une capacité de 8 millions de tonnes de produits finis alors que son marché intérieur n'en consomme que 6 millions. Cette nouvelle industrie,

la première d'Europe Occidentale, fournit du travail à 7 à 8 000 personnes. Dorénavant les 4/5 des importations françaises sont du pétrole brut.

## Les années 1930

Le réseau des postes sommaires placés dans les débits de tabac ou chez les épiciers, anciens vendeurs d'essence en bidon, ou devant des terrasses de café, se transforme petit à petit en installations moins nombreuses mais plus étoffées, placées chez des professionnels de l'automobile, ou même en de véritables stations de distribution.

Avec la naissance de ces premières stations-service, on voit apparaître des outils de fidélisation (points de fidélité pour gagner des casquettes, des pull-overs, des porte-plumes, etc...)

L'aspect, la silhouette et la couleur des appareils de distribution n'étant pas toujours très esthétiques, beaucoup de municipalités prennent des arrêtés pour déterminer les emplacements, les dimensions et les coloris. La ville de Paris,

par exemple, (arrêtés des 6 août 1931, 4 août 1936 et 12 avril 1938), oblige entre autres qu'ils soient peints dans le même ton que celui des candélabres d'éclairage public.

La mode est au bi-jaugeur. Les principaux fournisseurs français de distributeurs sont : les Ets J. Courtioux, constructeurs du mesureur distributeur Le Rapide, la Satam (Société Anonyme pour tous appareillages mécaniques), qui est en 1930 le leader européen, Henri Boutillon, les Ateliers de construction mécanique de l'Asster, la Samoa (Société anonyme de machines outils et appareils divers) ou la Siam (Société Industrielle d'Applications Mécaniques).

Mais le début des années 1930 commence très mal pour le monde du pétrole. La crise économique américaine de 1929 s'étend progressivement à l'ensemble du monde. L'industrie pétrolière y est particulièrement exposée car elle se trouve constamment en surproduction potentielle pour pouvoir faire face au développement si rapide des besoins.



*Les pétroliers franchissent une nouvelle étape : des lieux entièrement dédiés aux automobilistes sous leurs propres couleurs. Motricine et Pégase sont des marques de la Compagnie Industrielle des Pétroles qui deviendra plus tard Mobil.*

La consommation mondiale des produits pétroliers, qui n'avait cessé de croître depuis le début du 20ème siècle, baisse alors et ne retrouve son niveau normal que vers 1934-1935.

Les années 1930 voient aussi la naissance des supercarburants. Le marketing aidant, le «super» prend de plus en plus d'importance, et, dès 1934, une station sur trois en propose.

La société Desmarais sort un mélange ternaire (essence-alcool-benzol), sous le nom d'Azur, qui s'impose tellement bien qu'il devient petit à petit le supercarburant le plus vendu en France.

## Situation avant-guerre

Alors que le parc de la France atteint les 2 300 000 véhicules automobiles et les 500 000 motos, il existe alors 90 000 pompes à essence.

Le territoire possède 1 050 dépôts de distribution (de plus de 20 m<sup>3</sup>) de produits pétroliers. Tous les départements en possèdent, sauf deux : Le Tarn et Garonne et l'Ariège.

Les camions citernes, qui sont apparus dès que la distribution d'essence s'est opérée avec un compteur, ravitaillent les pompes à partir de ces dépôts. On recense, avant la guerre, 4 850 camions équipés de citernes pour cette activité.

Les stations-service se sont modernisées. Une station service dite «moderne» comprend : un poste de gonflage des pneus, un poste de graissage, une fontaine et un bureau. Le téléphone et les toilettes sont mis à la disposition de la clientèle et, pour les plus grandes d'entre elles, il existe une salle d'accueil, très appréciée des voyageurs.

La vente d'essence en bidon a pratiquement disparu. Mais, à côté des stations-service modernes,

subsistent toujours des petits commerces avec leurs pompes aux couleurs d'une grande quantité de marques.

En effet, la majeure partie des importations se fait alors en pétrole brut (environ 7 millions de tonnes), mais cela ne concerne que les grandes compagnies qui possèdent des raffineries. Par contre, beaucoup de petites sociétés se partagent les 1,13 millions de tonnes de produits finis importés.

Le ravitaillement des véhicules automobiles se fait donc à l'aide «d'appareils distributeurs». On en trouve trois grands types :

- l'appareil fixe (borne établie en bordure du trottoir et reliée par une canalisation souterraine au réservoir placé à l'intérieur de l'établissement) ;
- l'appareil mural (le carter de l'appareil est encastré dans le mur de la façade de l'établissement). Le carburant est distribué par une conduite aérienne partant de l'appareil et terminée par un flexible.

Cette conduite se rabat contre le mur après chaque opération ;  
- le chariot mobile. Sur un chariot métallique spécial est fixé un fût, une pompe portative et manoeuvrant à main s'y adapte, et le carburant est distribué par un flexible.

## La guerre de 1939 - 1945

La guerre cause des dégâts immenses aux pétroliers. Les raffineries et les dépôts, si stratégiques, sont la cible de bombardements, des allemands d'abord, puis des alliés ensuite. L'industrie française du pétrole y aura perdu au total plus de la moitié de son matériel !

Les installations de distribution seront, pour la plupart, soit abandonnées soit démantelées.

La découverte, le 14 juillet 1939, du gisement de gaz de Saint Gaudens a entraîné la création, le 29 juillet suivant de la Régie Autonome des Pétroles (RAP). En 1941, l'Etat définit une vaste zone d'exploration qui comprend tout le Sud-Ouest. Le 10 novembre 1941 est créée la Société Nationales des Pétroles d'Aquitaine (SNPA). Ces deux sociétés permettront plus tard la naissance du groupe ELF.

## Au lendemain de la guerre

Les pétroliers et raffineurs se mettent au travail pour reconstruire leur outil industriel, mais il faut attendre le printemps 1948 pour que la France dépasse sa capacité de raffinage d'avant-guerre.

L'économie n'étant pas encore totalement repartie, la France manque cruellement de dollars, la monnaie d'achat du pétrole. Des restrictions sévères sont donc mises en place auprès des automobilistes pour limiter la consommation de carburant.

20 000 pompes à essence sont redevenues opérationnelles en 1946 (contre 90 000 en 1939).

La concurrence de Esso, Shell et BP sert les automobilistes : les années 1950 voient le lancement des grandes et belles stations. Les bi-jaugeurs laissent la place aux distributeurs continus (électriques) et le personnel se présente en uniforme impeccable. La concurrence oblige à une surenchère des services proposés.

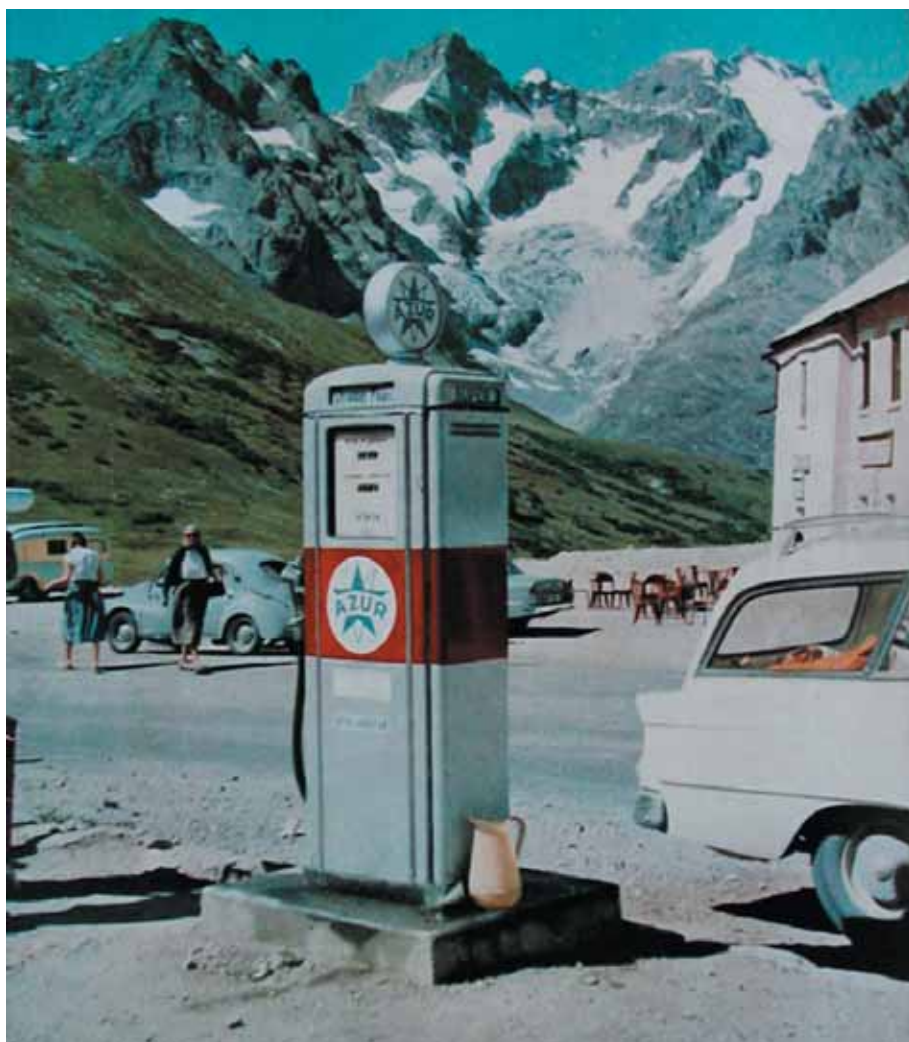
Le rôle d'un pompiste devient : servir l'essence, faire le plein d'eau, vérifier le niveau d'huile, nettoyer le pare-brise, vérifier la propreté de la vitre arrière et des feux et donner un coup d'œil sur les pneus.

Il est très difficile de faire l'historique de cette aventure extrêmement riche en quelques lignes. Nous aurons l'occasion, en étudiant plus particulièrement des sociétés qui ont marqué les routes françaises, de revenir sur certains épisodes importants de cette fabuleuse aventure.

**Christian Rouxel**

[christian.rouxel@laposte.net](mailto:christian.rouxel@laposte.net)

Ce résumé n'est que l'introduction d'une fabuleuse saga des distributeurs d'essence en France. Retrouvez ces récits passionnants au cours des prochains numéros de notre magazine.



*La dernière révolution est l'apparition des volucompteurs. La vente, faite désormais au litre, en est amplement facilitée. Azur est une marque très célèbre des Ets Desmarais. Elle se trouvera le long des routes jusqu'au milieu des années 1960.  
(D.R. Total)*