



De par sa densité énergétique et sa forme liquide, le pétrole est relativement facile à stocker et transporter sur de longues distances. Avec des risques de catastrophe écologiques en cas de problème...

# Le transport du pétrole

## Le transport maritime à bord de pétroliers

La transport maritime du pétrole, à bord de pétroliers géants (des tankers et des super-tankers, pouvant transporter jusqu'à 400'000 tonnes de pétrole brut), représente plus de la moitié du commerce maritime mondial. On imagine les conséquences de la pénurie de pétrole sur ce secteur commercial ! (sur les autres aussi d'ailleurs...).

Au départ on transportait le pétrole à bord de tonneaux en bois (les barils). Le baril est resté l'unité d'échange utilisée. Il vaut 159 L. Désormais, les pétroliers sont conçus comme d'immenses réservoirs, parfois scindés en plusieurs compartiments, pour stocker des pétroles de caractéristiques différentes (densité notamment). Ainsi on peut mieux gérer la répartition des masses sur le navire.

Ces 30 dernières années, de nombreuses catastrophes maritimes impliquant des super-tankers ont eu lieu. Elles ont provoqué des catastrophes écologiques et économiques sur les littoraux touchés par les marées noires. L'essentiel des coûts de dépollution et de dédommagement ont été pris en charge par les collectivités et gouvernements locaux. Le nettoyage des côtes est quant à lui souvent assuré par des volontaires bénévoles.

Depuis, les nouveaux navires de transport pétrolier sont équipés de doubles coques, qui sont censés réduire ces risques de catastrophes. Cependant ils n'empêchent pas la pratique de dégazage sauvage, responsable de rejet d'hydrocarbures en pleine mer... Les pétroliers à coque simple représentent encore la vaste majorité du parc.

La taille titanesque des super-tankers engendre des consommations monstrueuses de carburant, mais qui restent raisonnables comparées à leur capacité de transport. Actuellement, plus de 600 pétroliers d'un tonnage supérieur à 200'000 tonnes sont en circulation.

## Le transport du pétrole par oléoducs

Le moyen le plus simple et le plus sûr d'acheminer le pétrole d'un point à un autre reste l'oléoduc (ou pipeline). Dans ces tuyaux, le pétrole est acheminé à la vitesse de 5 km/h. Cette vitesse est maintenue grâce à des stations de pompage installées à intervalles réguliers tout au long du tracé du pipeline.

Les oléoducs traversent de nombreux pays, et font l'objet de bien des convoitises. Les différents projets de construction de pipelines conduisent à de nombreux compromis politiques, ou de conflits. Les récents événements en Afghanistan en sont la preuve la plus flagrante : depuis des années, de grands pétroliers américains soutenus par leur gouvernement souhaitent construire un oléoduc à travers cette contrée.

# Le stockage du pétrole

Le pétrole ne pose pas spécialement de problèmes de stockage, grâce à son état liquide. Il est donc stocké en citerne ou réservoir. Sous sa forme brute, le pétrole est généralement assez visqueux, et les fuites limitées. Le transfert d'un moyen de stockage à un autre est réalisé par des pompes, qui poussent le liquide à travers des tubes.

Certains produits dérivés du pétrole, comme les essences, sont plus volatiles et nécessitent davantage de précautions, notamment par rapport aux risques d'incendie.

## Conclusion sur le transport et le stockage du pétrole

Le caractère liquide du pétrole rend le transport et le stockage aisé : stockage et transport ne présentent pas de problèmes techniques insurmontables. En revanche, les problèmes surviennent lors de la défaillance des infrastructures de transport et de stockage : on doit alors faire face à des pollutions plus ou moins importantes, aux conséquences environnementales parfois réellement catastrophiques.

Le pétrole sous toutes ses formes doit être considéré comme une source de pollution et une matière dangereuse ; les infrastructures de stockage et transport doivent être mises à niveau afin de réduire le risque environnemental ; les entreprises de transport et de stockage de produits pétroliers devraient obligatoirement souscrire des contrats d'assurance couvrant les conséquences économiques et environnementales de la défaillance d'infrastructures pétrolières, afin de refléter réellement le coût du pétrole pour la société. Il n'est pas normal que le pétrobusiness puisse fuir aussi facilement ses responsabilités en cas de catastrophe écologique. La condamnation de Total dans le cadre du procès de la marée noire de l'Erika est un premier pas en ce sens.