



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le pipeline Tidewater. La première guerre du pétrole

Un mouvement d'humeur ? En cette fin d'année 1877, c'est en fait à une véritable fronde que doit faire face John Rockefeller, le tout-puissant patron de la compagnie pétrolière Standard Oil. A Titusville en Pennsylvanie, là même où le colonel Drake a mis à jour, en 1859, le premier gisement d'or noir, un véritable « parlement du pétrole » a été organisé par une poignée d'indépendants bien décidés à s'opposer au monopole de la Standard Oil. Parmi les idées qui ont été lancées lors de cette réunion, il en est une qui inquiète plus particulièrement John Rockefeller : il s'agit de la construction d'un grand pipeline entre les villes de Bradford et de Williamsport, situées l'une et l'autre en Pennsylvanie. Une société a même été créée pour cela par un industriel de Pennsylvanie. Totalement inédit par sa longueur, cet ouvrage risque fort de contrarier le « grand jeu » de la Standard...

Le « Grand Jeu », the « Great Game »... Ainsi John Rockefeller et son redoutable associé, Henry Flager, ont-ils baptisé leur stratégie destinée à asseoir le monopole de la Standard sur le marché pétrolier. Tout a vraiment commencé le jeudi 18 septembre 1873 avec la déconfiture de la banque Jay Cooke et Company. A ce moment, cela fait une petite dizaine d'années que John Rockefeller a mis un pied dans l'industrie pétrolière. Fort de deux raffineries qui figurent parmi les plus modernes du secteur, il a entrepris de négocier avec les compagnies de chemin de fer des conditions tarifaires avantageuses en échange de garanties de livraison. Surtout, profitant de l'évolution chaotique des cours du pétrole, il a commencé à racheter les petites raffineries apparues après 1859. Avec un objectif

avoué : contrôler les prix. La faille de Jay Cooke et Company lui donne l'occasion d'aller encore plus loin sur la voie de la consolidation. Elle entraîne en effet un effondrement des cours de l'or noir qu'aggravent les surcapacités chroniques du secteur dans le domaine du raffinage. « Le moment est venu d'asseoir notre monopole », annonce Rockefeller à Henry Flager dans les jours qui suivent le krach de 1873.

Il lui faudra moins de dix ans pour s'assurer, à coups de rachats, une position dominante - 90% - dans le raffinage, bien sûr mais aussi le transport, le commerce et la distribution de pétrole. Cette stratégie est menée de façon méthodique et avec l'obsession du secret. De ses collaborateurs, Rockefeller exige en effet la plus grande discrétion sur les opérations en cours, au point de surveiller personnellement leur rendez-vous. Aux raffineurs qui décident de rejoindre la Standard, il demande de conserver leur nom et de n'afficher aucun signe extérieur de réussite... Tout est fait pour ne pas attirer l'attention de ses concurrents qui, bien souvent, sont ses prochaines cibles ! Les acquisitions, elles, sont menées avec un mélange de rouerie, de flatteries et de menaces qui

s'avèrent d'une redoutable efficacité. A un raffineur qui croit pouvoir rester indépendant, il n'hésite ainsi pas à montrer ses livres de comptes. L'industriel y découvre, effaré, que la Standard vend ses produits 20% moins chers que sa propre entreprise et qu'elle peut encore baisser les prix sans perdre d'argent... Définitivement convaincu, il vend le jour même ! Quant à ceux qui résistent, ils sont brisés. Les compagnies de chemins de fer se voient interdire de transporter leur pétrole sous peine de perdre les contrats qui les lient avec la Standard. Très habilement, John Rockefeller a en effet étendu son contrôle sur les chemins de fer en faisant construire des flottes entières de wagons-citernes. Ceux-ci génèrent des revenus si importants que les compagnies ne peuvent rien refuser à l'industriel... Encerclée, étouffée, l'industrie pétrole est ainsi contrainte de se donner, de gré ou de force, à la Standard...

C'est cette prise de contrôle rampante que les indépendants réunis à Titusville - du moins ceux qui ont encore les moyens de résister - sont bien décidés à contrer. Depuis quelque temps déjà, ils cherchent à attirer l'attention du public et des autorités sur les menaces que fait peser la « pieuvre », comme on commence déjà à

appeler la Standard, sur la jeune industrie pétrolière. Sans beaucoup de succès pour l'instant. Le constat qu'ils font en cette fin d'année 1877 est simple : pour contrer les manœuvres de Rockefeller et permettre aux raffineurs d'écouler librement leurs produits, il n'existe qu'un seul moyen : se passer des chemins de fer. D'où le projet de construire un ou plusieurs pipelines de grande taille reliant les régions pétrolières de Pennsylvanie - les Oil Régions - à la côte atlantique. Un homme, notamment, est à la pointe de ce combat : Byron D. Benson. Né en 1832, cet industriel originaire de Pennsylvanie a créé en 1861, avec un associé, Oil & Lumber Company, une entreprise spécialisée dans le raffinage mais aussi la construction de barils et de charrettes en bois pour le transport du pétrole vers les chemins de fer. Idée judicieuse et qui lui a apporté une certaine prospérité. Depuis le début des années 1870 cependant, comme tous les raffineurs encore indépendants, Benson est pris à la gorge par les manœuvres du groupe Rockefeller qui rendent de plus en plus difficile l'expédition de ses produits vers la côte est des Etats-Unis. Lui aussi est convaincu que pour contourner l'obstacle de la Standard, il faut construire un pipeline...

Au lendemain de la réunion de Titusville, l'industriel décide donc de relever ce défi. Et quel défi ! Il s'agit en effet rien de moins que de construire un pipeline reliant les Oil Regions à Williamsport, au bord de la rivière Susquehanna, et de permettre ainsi l'évacuation du pétrole jusqu'à Bayonne dans le New Jersey, sur la côte Atlantique. Un ouvrage de plus de 200 kilomètres ! Du jamais vu encore dans le secteur ! S'il existe des pipelines depuis la fin des années 1860 - la plupart, d'ailleurs, sont plus ou moins tombés dans l'escarcelle de la Standard - aucun n'a en effet dépassé les 20 kilomètres de long, 30 tout au plus. Impossible, faute de pression suffisante, d'envoyer du pétrole au-delà d'une telle distance, pense-t-on couramment dans le petit monde des pétroliers. Benson, lui, est convaincu qu'il peut y parvenir. Il n'a d'ailleurs pas le choix. « C'est le pipe ou la mort » répond-il à ceux - et ils sont nombreux - qui doutent de son projet. En 1878, l'industriel rebaptise la Oil & Lumber Company qu'il a fondée jadis. Tidewater Pipe Company : tel est le nouveau nom de l'entreprise.

C'est le début d'une formidable bataille. Technique en premier lieu. D'emblée en effet, Benson décide de fabriquer lui-

même les tubes en métal du pipeline. Un moyen de contourner les pressions que pourrait subir un sous-traitant de la part de la Standard Oil... Pas moins de 5000 tonnes de tubes d'un diamètre de 15 centimètres seront ainsi produites par la Tidewater Co. Mais le vrai problème est ailleurs, dans l'acheminement du pétrole sur plus de 200 kilomètres, et notamment à travers la chaîne des Appalaches. Comment faire pour que le liquide circule normalement ? Dans un premier temps, Benson opte pour la solution classique : des pompes utilisant la pression du gaz. Mais cette technique s'avère mal adaptée à la longueur de l'ouvrage et à un fonctionnement en continu de la pompe. L'industriel décide donc de créer une chaudière utilisant du charbon et produisant de la vapeur en continu, elle-même injectée dans la pompe. Malgré les railleries, cette solution, jamais testée encore dans l'industrie pétrolière, se révèle très efficace. Grâce à elle, le pétrole circulera pour la première fois tout au long du pipe le 28 mai 1879. Entre temps, le chantier aura été un véritable défi humain. Populaire en plein hiver - les tubes sont plus faciles à poser sur un sol gelé et dépourvu de végétation - il mobilisera des centaines d'ouvriers et des dizaines d'attelages. Les chevaux tirant dans la

neige, avec l'aide d'ouvriers poussant derrière, de lourds traîneaux remplis de tubes figure reste aujourd'hui encore l'une des images les plus connues et les plus populaires de l'industrie pétrolière aux Etats-Unis.

Mais sa véritable bataille, c'est bien sûr avec Rockefeller que Byron D. Benson la livre. Sitôt qu'il a appris la création de la Tidewater Pipe Company, le patron de la Standard s'est en effet lancé dans une véritable guerre contre son concurrent. Fidèle à ses habitudes, le tycoon du pétrole a d'abord tenté de convaincre Benson sinon de renoncer, du moins de faire le pipe avec lui. Sans succès. Passant à la vitesse supérieure, il a alors cherché à dissuader la First National Bank de participer au financement du projet. Là encore sans succès. A New-York, les banquiers ont en effet senti la « bonne affaire », ce qu'elle sera en effet. Moins sensibles aux pressions de Standard, ils ne se laissent pas intimider par les manœuvres de Rockefeller. Exaspéré, celui-ci sort alors les grands moyens. Dans le courant de l'année 1878, tandis que le chantier du pipeline progresse régulièrement, il contacte tous les fournisseurs potentiels de la Tidewater, mais aussi tous les raffineurs indépendants, pour leur interdire de travailler avec la

société sous peine de représailles. Beaucoup acceptent. Certains, plus courageux, refusent de plier. La manœuvre, en outre, perd de son efficacité en raison du choix de Benson de fabriquer lui-même ses tubes. Habile, l'industriel a également pris soin, bien avant le démarrage du chantier, d'acheter en secret de grandes quantités d'acier à plusieurs fournisseurs, évitant ainsi d'attirer l'attention de la Standard. La « méthode Rockefeller » retournée contre son auteur... Ne manquant ni de bois ni d'acier, la Tidewater Company ne souffrira d'aucune pénurie.

Ayant échoué à empêcher les travaux, Rockefeller sort alors deux dernières cartes de sa manche, beaucoup plus redoutables. La première consiste à acheter ou à faire acheter les terres sur lesquelles le pipeline doit passer. Pour convaincre les fermiers de vendre, la compagnie pétrolière organise de véritables campagnes d'information dans les journaux locaux afin d'attirer l'attention des populations sur les risques de pollution représentés par le pipe. Quand il le faut, la Standard Oil n'hésite pas non plus à payer des sommes extravagantes pour des hectares de prairie qui n'ont presque aucune valeur. Dans la

région de Williamsport, des fermiers deviennent ainsi riches après que des agents de la Standard arrivés le jour-même leur aient acheté leurs parcelles, sans négocier, 10 à 20 fois leur prix ! Rockefeller fait également pression sur les compagnies de chemin de fer pour qu'elles interdisent le passage du pipe sur les terres leur appartenant et situées de part et d'autres des rails. Mais cette politique se révèle peu efficace. Pour arriver à son terme, la Tidewater n'hésite pas, en effet, quand il le faut et malgré les surcoûts que cela représente, à modifier le parcours du pipe. Rockefeller tente alors, dans une ultime manœuvre, de faire modifier la législation sur les pipeline afin d'en rendre l'exploitation plus difficile. Plusieurs milliers de dollars seront ainsi distribués à des lobbyistes professionnels. En pure perte...

En mai 1879, lorsque les premiers flots de pétrole arrivent à Williamsport, Rockefeller ne peut que constater sa défaite. Une défaite totale, qui a pour effet de transformer Benson en véritable héros. Sans doute Rockefeller finira-t-il, au début des années 1880, à prendre une importante participation dans la compagnie créée par Benson Co. Mais sur le moment, le pipeline Tidewater est perçu comme le premier coup d'arrêt donné à la



Standard. Mieux ! Les manœuvres de la compagnie ont été d'une telle ampleur qu'en avril 1879, Rockefeller, Flager et les dirigeants de la Standard Oil sont condamnés par un grand jury de Pennsylvanie pour « conspiration en vue de monopoliser le marché du pétrole ». Ne résidant pas dans l'Etat, ils échappent tous aux poursuites. Mais un processus est en marche qui débouchera, bien des années plus tard, sur le démantèlement du trust de la Standard.



Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com