Projet de port pétrolier en rade de Brest

En 1966, la consommation mondiale de pétrole est en plein essor. Les supertankers et autres transporteurs géants sont de plus en plus nombreux à naviguer sur les mers du globe. Les limites de la construction navale sont sans cesse repoussées. Des unités d'une capacité de 500 mille tonnes de port en lourd (tpl) sont en construction dans plusieurs chantiers et l'on parle même de construire un supertanker d'une capacité de 650 mille tpl. Un secteur est donc à conquérir car si de tels navires sont mis à l'eau, il faut des infrastructures capables de les accueillir.

C'est dans ce contexte que l'état français souhaite doter sa façade ouest d'un grand port pétrolier qui serait une véritable station service pour les grosses unités, unique en son genre pour l'Europe du Nord. Plusieurs ports se portent candidats à cet ambitieux projet.

Parmi les favoris, Brest et Le Havre. En 1966, la chambre de commerce de Brest étudie la possibilité de la lancer la construction d'une cale de radoub pouvant accueillir des pétroliers d'une capacité de 500 milles tonnes de port en lourd. Avec l'arrivée de la nouvelle cale, Brest peut déjà prendre en charge des navires jaugeant 250 mille tonnes. De son côté, Le Havre est en capacité d'accueillir des navires jaugeant 200 milles tonnes. **La région est, de plus, un important terminal pétrolier dont les infrastructures déjà existantes permettent d'approvisionner une grande partie du pays** (plus d'un tiers des besoins de l'époque). Plus proche de Paris, Le Havre fait donc logiquement office de favori. A ces arguments, Brest oppose un emplacement maritime stratégique. Avec environ 30 000 navires croisant au large des côtes finistériennes, le port est à proximité de l'une des vois maritimes les plus fréquentées du monde, et offre une rade accessible à toute heure de la journée pour les grosses unités. Sa position centrale en fait également le port le plus proche des Etats-Unis, du Portugal et de la Galice. En outre, les autorités locales y voient un formidable outil pour le développement économique de la région. A ces installations viendrait s'ajouter une raffinerie d'une capacité de 3 à 4 millions de tonnes. Ce complexe attirerait d'autres industries qui, selon les porteurs du projet, permettraient de créer de nombreux emplois.

Revue de presse Projet n°1 (1966)

Précédent Suivant

Plusieurs sites sont envisagés : rive droite à Porstrein, rive gauche à la pointe du Corbeau, ainsi qu'une solution alternative en baie de Douarnenez pour l'appontement, tandis que la raffinerie serait édifiée en presqu'île de Crozon. Le projet ne fait cependant pas l'unanimité. Avec près de 300 concessions ostréicoles employant environ 600 personnes et 200 navires de pêches armés par 600 marins, l'émergence d'un port d'éclatement pétrolier inquiète les professionnels de la pêche. En effet comment garantir que l'exploitation du pétrole ne nuira pas au secteur ? La cohabitation de supertankers, d'une raffinerie avec l'activité ostréicole de la rade est-elle possible ? La pollution atmosphérique fait également débat, du point de vue de la santé publique mais également du point de vue des exploitations agricoles qui bordent la rade de Brest. Est-il possible de faire cohabiter agriculteurs, pêcheurs, ostréiculteurs avec un terminal pétrolier ? De son côté, la population est partagée entre la préservation de son environnement naturel et la perspective des créations d'emplois promises. Toutes ces questions se posent et animent le débat durant les années 1967-1969. Ce climat local complexe ajouté à des contraintes géographiques et structurelles incitèrent l'Etat à choisir le port du Havre pour accueillir ces nouvelles installations.

En 1971 le projet ressurgit suite à la visite de Georges Pompidou à Brest. On parle alors d'un projet moins ambitieux implanté à la pointe du Corbeau. La capacité de la raffinerie serait au maximum de 3

millions de tonnes et l’appontement envisagé capable d’accueillir des unités d’environ 250 000 tonnes de port en lourd. Le débat qui animait le Finistère quelques années plus tôt refait surface. Si l’écologie reste au centre des discussions, la cohérence du projet est également attaquée. La capacité de la raffinerie jugée trop faible ne permettrait pas d’apporter le développement économique promis. L’emploi de travailleurs locaux serait en outre très relatif. Un palier est cependant franchi avec l’achat de terrains situés sur la commune de Landevan, destinés à accueillir les futures installations. Le projet vient se heurter à une autre opération d’envergure. En effet, à la même époque les grandes compagnies pétrolières s’intéressent fortement aux éventuelles ressources pétrolières et gazeuses que pourraient abriter la Mer d’Iroise. Construire une raffinerie et un appontement avant de savoir si oui on non l’Iroise est riche en pétrole semble de fait déraisonnable. Tel est le raisonnement tenu par les élus locaux. Devant cette situation nouvelle et les protestations des pêcheurs et conchyliculteurs, le grand complexe pétrolier imaginé dès 1967 sera finalement enterré.

Revue de presse Projet n°2 (1970-1974)

Précédent Suivant

Plans du Projet n°2, Archives Départementales du Finistère 1672 W 7

Plan des ducs d'albes d'amarage côté terre, plan de la passerrelle métallique routière

Plan de situation des ouvrages

Plan des ducs d'albes d'accostage

Plan des ducs d'ables d'amarrage côté mer, plan de la passerelle piétons

Plan d'amarrage des navires

Retourner à la frise chronologique

Pour en savoir plus sur le projet de port pétrolier en rade de Brest, vous pouvez consulter les cotes suivantes en salle de lecture à Quimper : 1691 W 71

- Projet n°1 1694 W 67-68
- Projet n°2 1678 W 7 Commissions nautiques (1972-1973)

Pour obtenir le détail de ces cotes, nous vous invitons à consulter le répertoire méthodique Affaires maritimes.