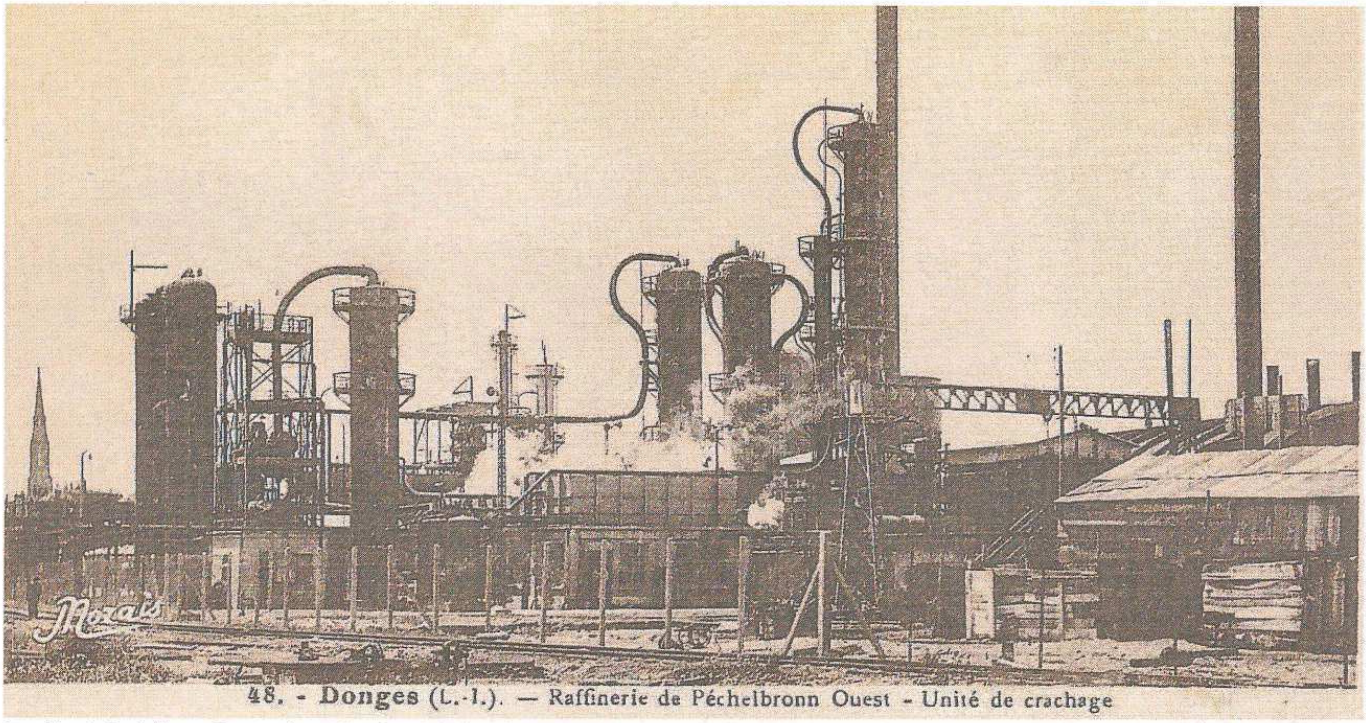
Coup d'envoi du raffinage au début des années 30

Deux usines sont créées. Mais le développement est stoppé avec l'entrée en guerre de la France. En 1940, les Allemands s'emparent des installations qui deviendront la cible des Alliés.



Carte postale Nozais éditeur, Nantes

La raffinerie Pechelbronn Ouest naît en 1935. On voit ici l'unité de « craquage » (et non de crachage comme écrit sur la carte !).

Le 30 mars 1928, l'Assemblée nationale vote la loi qui marque la naissance de l'industrie française du raffinage des hydrocarbures. Deux usines sont alors implantées à côté des entrepôts de la SGHP.

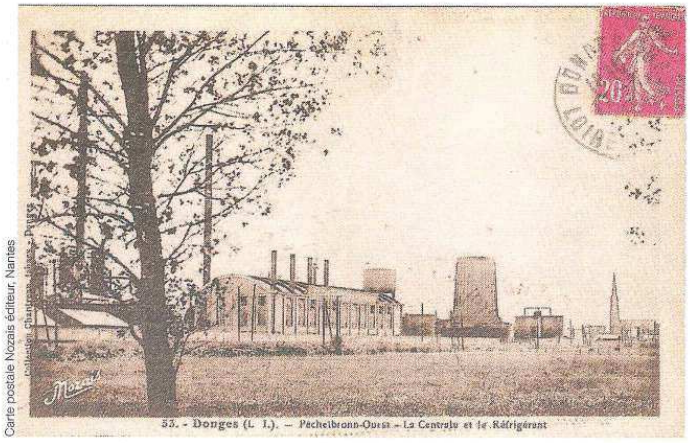
La Société des consommateurs de pétrole regroupant des compagnies de navigation et de chemins de fer naît en 1932 et met en service, le 27 juillet, un équipement de raffinage américain de pointe : la batterie Foster-Wheeler. Puis en 1933, l'Alsacien Pechelbronn (fabricant d'huiles de graissage) s'installe à Donges. L'usine Pechelbronn-Ouest démarre, en 1935, une unité de « topping-cracking-reforming », tandis que la Société des consommateurs de pétrole installe une deuxième batterie.

L'entrée en guerre va stopper le développement du site. Le 8 juin 1940, le dernier chargement de brut arrive à Donges à bord du *Krosforn*. Le 18 juin, tandis que le général de Gaulle lance son appel depuis Londres, les sociétés dongeoises Consommateurs et Pechelbronn arrêtent les installations et se préparent à brûler les réserves, sur ordre de l'armée française, mais elles n'en auront pas le temps : le 21 juin, les soldats allemands entrent dans Saint-Nazaire, puis Donges. Aussitôt, ils réquisitionnent les réservoirs et les installations de raffinage.

En 1941, plusieurs attaques de la Royal Air Force (RAF) détruisent partiellement les installations pétrolières : en mai, quatre réservoirs de mazout sont incendiés ; en septembre, une station de remplissage est détruite, et une nouvelle attaque survient le 12 décembre, menée par quatre bombardiers-torpilleurs anglais.

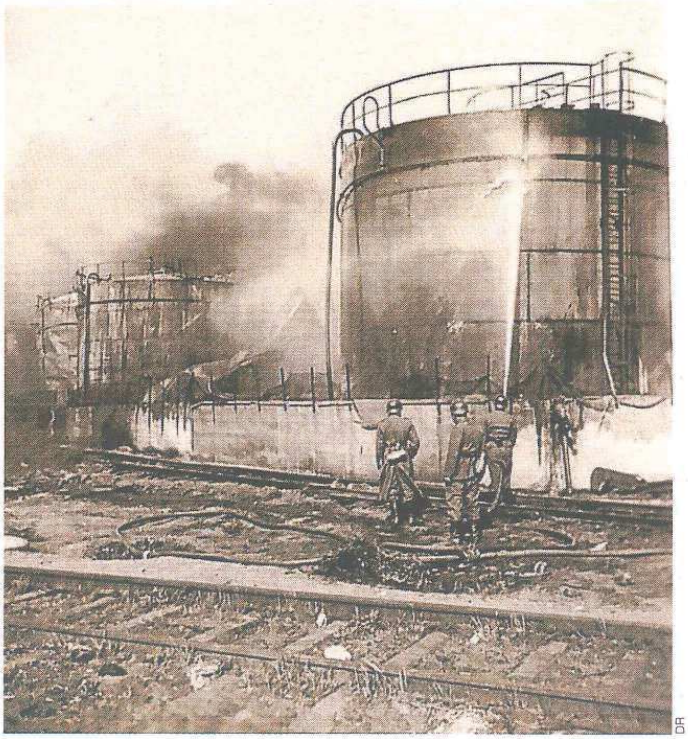
La commune en bord d'estuaire de la Loire n'en a malheureusement pas fini avec la guerre. Jusqu'en 1944, Donges sera la cible de neuf bombardements alliés et un allemand...

Véronique COUZINOU.



Carte postale Nozais éditeur, Nantes

Le raffinage à Donges démarre avec l'installation de la raffinerie de Pechelbronn Ouest aux côtés de la Société des consommateurs de pétrole.

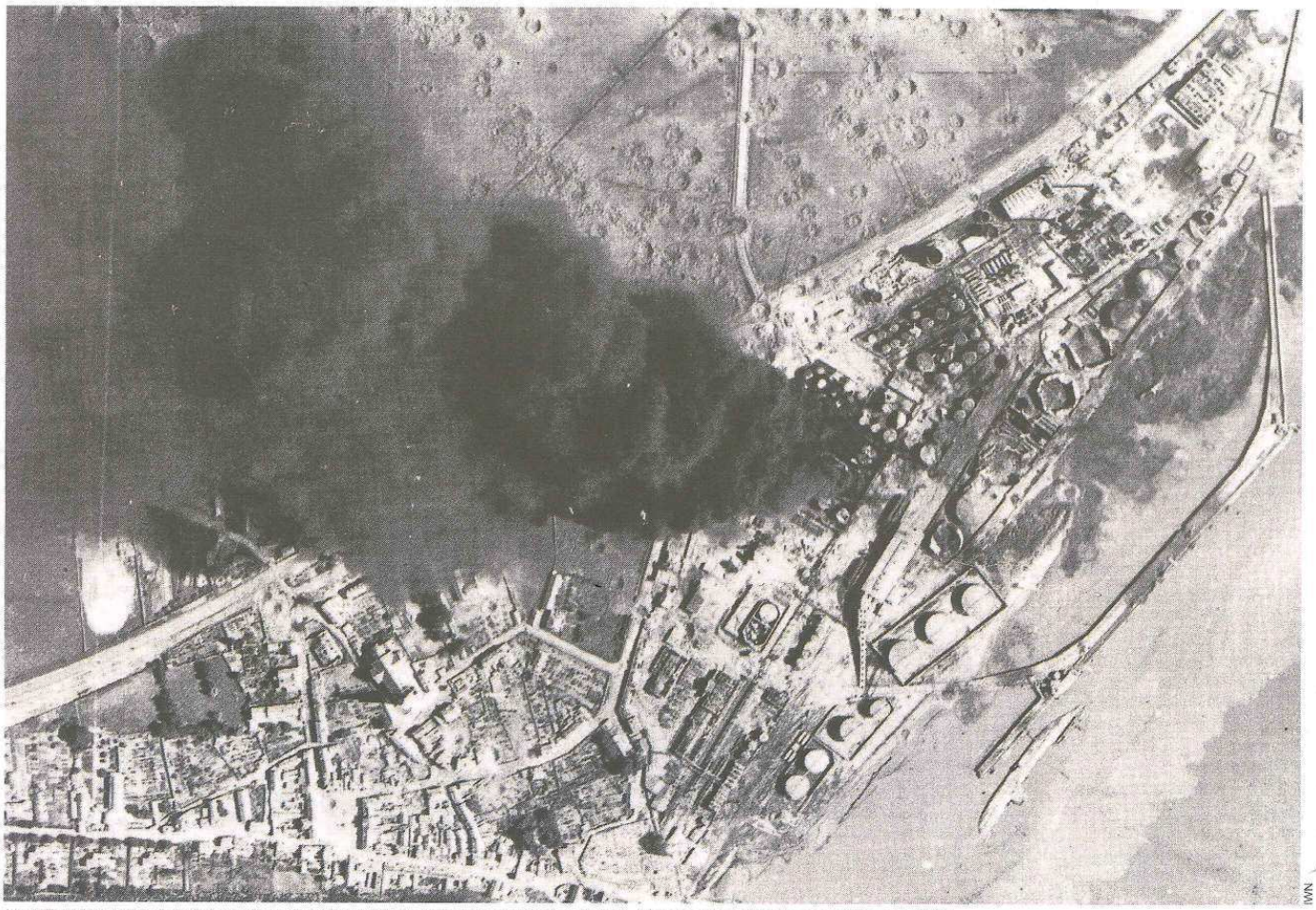


DR

Image rare : des soldats allemands éteignant un incendie des entrepôts provoqué par des bombardements anglais, en mai 1941.

Bombardée, la ville sera reconstruite plus loin

En 1944, Donges est en ruines. En prévision de l'extension de la raffinerie, la reconstruction de la ville se fera ailleurs. Le relogement des salariés est accéléré.



La raffinerie a subi de nombreux bombardements qui n'ont pas épargné le bourg, dont les plus violents eurent lieu en 1944.

Dans la nuit du 24 juillet 1944, la RAF bombarde le site pétrolier et le bourg qui le jouxte. La moitié du village est détruite et le cauchemar recommencera la nuit suivante... Au petit matin du 26 juillet, Donges n'est plus que ruines, détruite à 80 % par quelque 3 000 bombes larguées.

Le bilan est lourd : 38 Dongeois ont perdu la vie ; on compte de nombreux blessés, et 800 personnes se retrouvent sans-abri. C'est le début de l'exil forcé, et le calvaire n'est pas terminé pour les habitants qui se trouvent dans la Poche de Saint-Nazaire, dernier lieu de résistance allemande.

En 1946, il est urgent de reconstruire l'habitat. Un village provisoire en bois est construit à la Croix-des-Marins. Parallèlement, dans le cadre du plan Monnet, le déblaiement, déminage et surtout l'extension de la raffinerie sont lancés pour accroître sa capacité au plus vite.

En 1939, le site traitait 320 000 tonnes de brut. En 1949, après la fusion entre les sociétés Pechelbronn et Consommateurs qui deviennent les Raffineries françaises de pétrole de l'Atlantique (RFPA), c'est 677 000 tonnes qui sont traitées, et 1,3 million de tonnes en 1952.

Comme dans les autres villes bombardées, Donges a connu les baraquements en bois, à partir de 1946, puis un nouveau bourg a vu le jour un peu plus au nord. Son plan d'aménagement a été adopté en juin 1950.

Ce développement industriel incitera à construire un bourg « en dur » à 1 km au nord, au milieu des terres agricoles. Pour accélérer le relogement de ses salariés, le directeur de la raffinerie de l'époque, Jacques Riboud, crée la Société d'études et d'équipements pour la construction (Seec), et lance la construction du quartier de Trélagot avec l'aide des « Castors ».

« Ça a tellement bien marché que, lorsque Donges a été terminé, ça me faisait mal au cœur de disperser cette société. J'ai donc demandé au conseil d'administration d'Antar de reprendre à mon compte la Seec, racontera Jacques Riboud plus tard. **C'est comme ça que je suis devenu constructeur créateur urbain. »** Car suite à cette expérience, Jacques Riboud devint urbaniste, réalisant plusieurs nouveaux quartiers à taille humaine, notamment en région parisienne, dans les années 60 !

À la raffinerie, la modernisation est en marche avec l'installation de nouvelles infrastructures et de nouvelles techniques : distillation atmosphérique, raffinage d'huiles de graissage, séparation par centrifugation, installation du craqueur catalytique Thermofor, récupération des gaz, installation d'unités de prétraitement...

En quelques décennies, le petit village de pêcheurs a donc connu un destin atypique. **« Il n'y a que deux villes en France qui ont été déplacées après guerre : Oradour-sur-Glane et Donges »,** rappelle François Chéneau, le maire actuel de la commune, passionné d'histoire. Mais le bourg de Donges a aussi la particularité d'avoir été déplacé deux fois !

V.C.

La raffinerie n'a cessé de prendre de l'ampleur

Des décennies de développement économique ont fini par mêler le sort de la petite ville à celui du site pétrochimique. « Les Dongeois savent ce qu'ils doivent à la raffinerie », observe le maire François Chéneau.

La Société Antar-Pétroles de l'Atlantique a vu le jour fin 1954, par la fusion d'Antar, spécialisée dans la vente de lubrifiants automobiles, et des Raffineries françaises de pétrole de l'Atlantique. Deux ans plus tard, c'est la crise du canal de Suez : l'Égypte bloque le canal, entraînant la coupure des approvisionnements en pétrole. L'activité de la raffinerie chute brutalement, on rationne le carburant en France à partir de fin novembre. Et pour ne rien arranger, un violent incendie éclate à la raffinerie le 31 décembre 1956, causant d'importants dégâts !

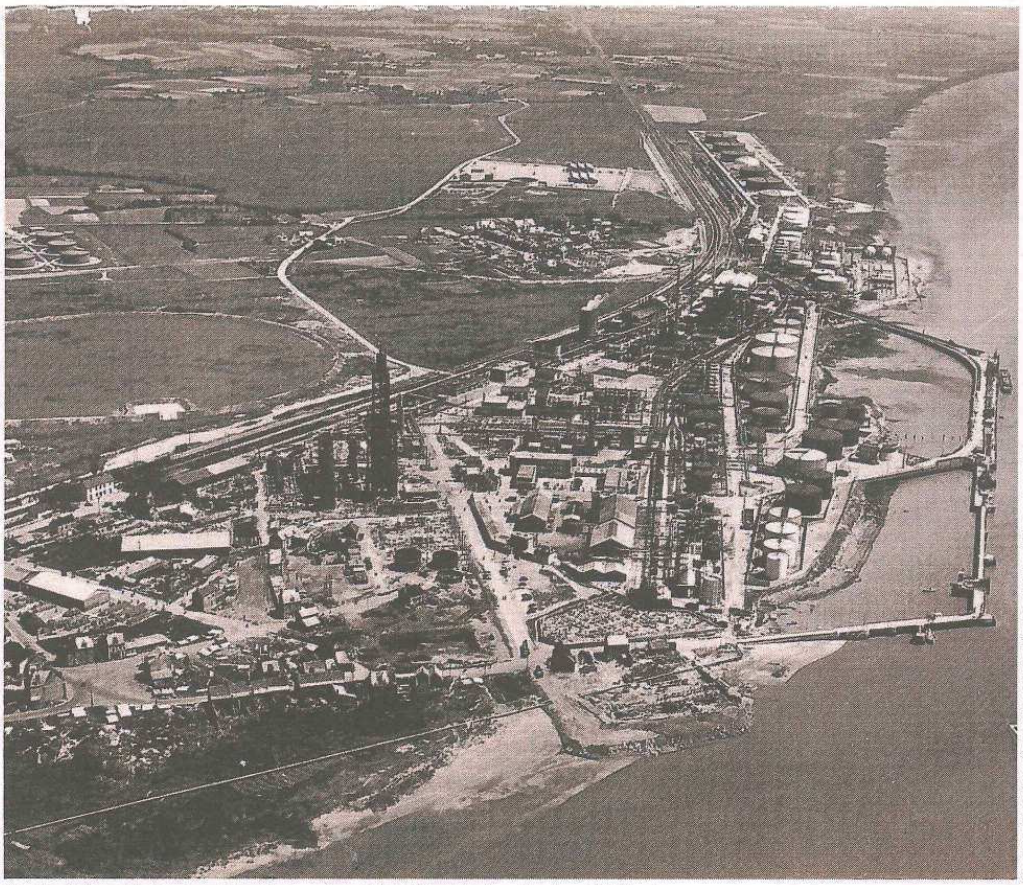
Au tournant des années 60, le site va se diversifier dans la pétrochimie. Les installations se modernisent avec le reformeur catalytique Houdry, la création de l'unité d'extraction des hydrocarbures aromatiques, une autre de distillation sous vide, et le chantier du topping grande capacité ouest (Tgco) est lancé.

Construction d'oléoducs

En 1965, Antar fait construire la raffinerie de Vern-sur-Seiche, près de Rennes, qui sera reliée à Donges par un oléoduc de 93 km. Un autre oléoduc est construit pour relier la centrale thermique de Cheviré, et une nouvelle unité de topping-reforming est mise en service en 1971. Six ans plus tard, Antar et Elf-Erap fusionnent.

Dans le giron du groupe Elf Aquitaine, Donges poursuit son développement. C'est l'ère de l'automatisation et de nouvelles unités voient le jour avec le projet Grand Donges : la DEE, seule distillation à économie d'énergie en France, la craqueur catalytique, le viscoréducteur, l'isomérisation, ou encore le reformeur régénératif sont mis en service entre 1982 et 1994.

En 2000, Elf et Total fusionnent. Le groupe devient Total SA en mai 2003. La 2e raffinerie française s'étend aujourd'hui sur 350 ha. Certes, elle a « poussé » le bourg de Donges plus au nord pour continuer son expansion et coupé ses habitants de leur lien au fleuve. **« Mais les Dongeois savent ce qu'ils doivent à la raffinerie, grâce aux recettes fiscales, notamment »**, souligne l'actuel maire, François Chéneau. Des familles bretonnes, du nord et de l'est de la France, se sont aussi installées durablement à Donges. **« La raffinerie, c'est des contraintes et parfois des nuisances, mais elle a favorisé, au fil du temps, une vie sociale et associative dynamiques. »**



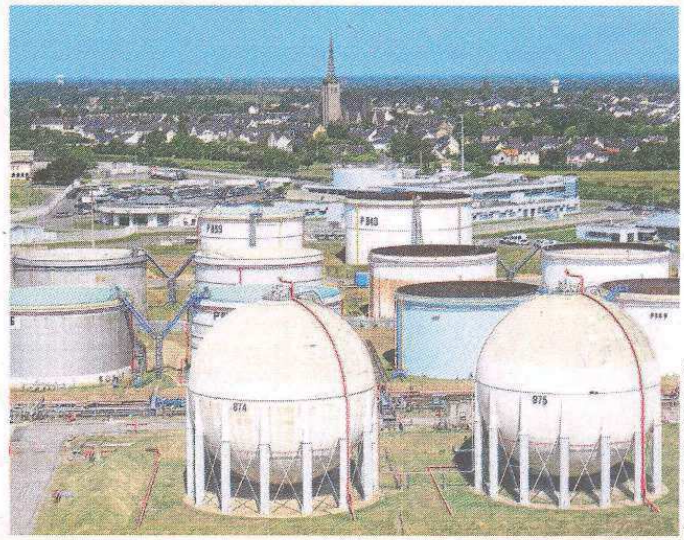
Carte postale éditions Gaby. Photographe : Raymond Delvert, Villeneuve-sur-Lot

Le site de la raffinerie au milieu des années 50. Il s'étend aujourd'hui sur 350 hectares.

Demain ? La raffinerie doit créer une unité de désulfurisation et une autre de production d'hydrogène d'ici 2021 à proximité de la ligne de chemin de fer. Son avenir passe par la déviation de la voie ferrée, c'est un fait. Avec de nouvelles contraintes et nuisances pour certains riverains. Mais pour Anne Auffret, adjointe à la mairie de Donges et passionnée d'histoire locale, **« l'inquiétude de la plupart des Dongeois, c'est que la raffinerie ferme un jour, qu'on perde un outil industriel implanté depuis les années 30 et qui fait vivre des centaines de familles, y compris de sous-traitants. »**

Véronique COUZINOU.

Franck Dubray/Ouest-France



Thomas Bregardis/Ouest-France

La raffinerie aujourd'hui.