

## Entrée en guerre des États-Unis

# Le port de Brest au cœur de la projection de forces



©ARCHIVES MUNICIPALES DE BREST

Lorsque les États-Unis expédient le gros de leurs troupes en Europe à partir du printemps 1918, la menace sous-marine a fortement diminué. Il leur reste pourtant à surmonter un défi de taille : celui de l'accueil de leurs forces dans les ports français et de leur acheminement dans les zones d'entraînement et d'opérations. Profondément rénové par les Américains, le port de Brest joua alors un rôle de premier plan : 40 % des hommes débarqués en Europe transitèrent par ses quais, que rien ne destinait initialement à accueillir un tel trafic.

**U**n peu plus de deux mois après l'entrée en guerre des États-Unis, le premier convoi de troupes entre dans le port de Saint-Nazaire le 26 juin 1917. Pourtant, il faut attendre environ un an pour que le rythme du débarquement des troupes s'accélère véritablement. La guerre sous-marine, à son apogée en avril 1917, fait peser une réelle menace sur les échanges transatlantiques. Cependant, elle n'explique pas à elle seule les délais nécessaires à l'acheminement des troupes, d'autant que l'efficacité des attaques de sous-marins décroît fortement à partir du début de l'été 1917.

Un temps de préparation fut certes nécessaire pour l'armée américaine, mais c'est dans le domaine de la logistique qu'un effort important dut être consenti. Le succès de l'opération se joua sur mer et dans les ports, où furent développées rapidement les infrastructures nécessaires au succès d'une projection de forces exceptionnelles.

### BREST : PORT D'ACCUEIL

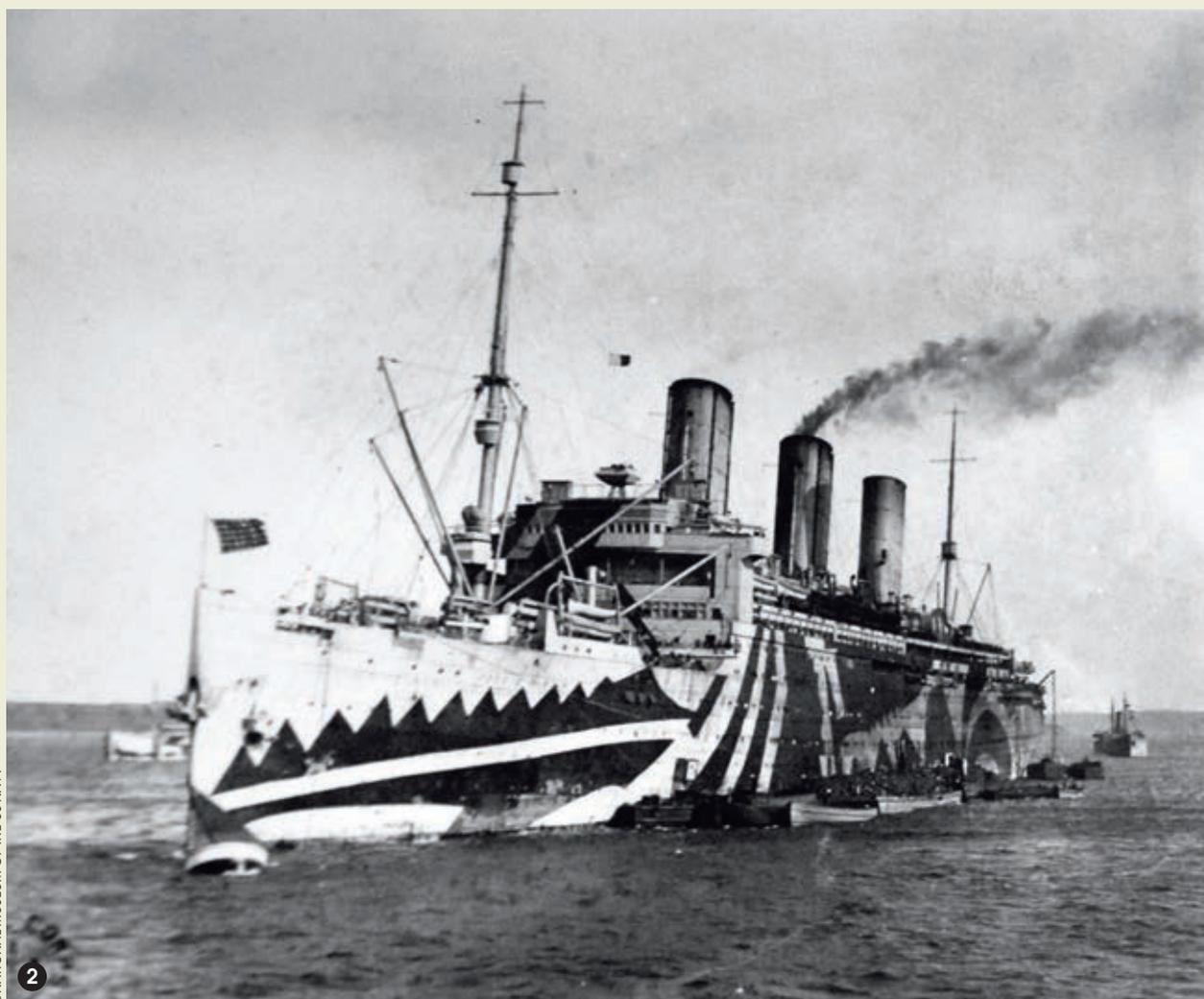
Brest joua alors un rôle essentiel, puisque plus de 800 000 hommes y débarquèrent, tandis que plus d'un million en repartirent après l'Armistice. Si l'on s'en tient au trafic

de passagers, les capacités du port étaient pour le moins modestes, puisque le trafic n'était dans l'année qui précède la guerre que de 188 000 personnes. Lorsqu'une mission d'évaluation se rend à Brest dans les premiers jours de novembre 1917, les infrastructures du port ne sont donc nullement adaptées à la mission que les Américains s'approprièrent à lui confier. Ce sont les qualités naturelles exceptionnelles du site qui retiennent l'attention. La rade-abri du port militaire, protégée depuis 1905 par une grande digue au sud, et partiellement protégée à l'ouest par une digue inachevée, offre un mouillage sûr. Le port militaire dispose quant à lui de deux grandes formes, achevées en 1916, qui viennent s'ajouter à celle du port de commerce. Elles permirent notamment la réparation de navires torpillés ou endommagés lors de collisions. La rade offre quant à elle un espace immense où peuvent venir mouiller les transports de troupes dans l'attente du débarquement des soldats. Protégée des intempéries et d'hypothétiques attaques, elle permet surtout d'accueillir les navires à fort tirant d'eau, qui ne peuvent accoster dans le port de commerce.

### UNE LOGISTIQUE SANS PRÉCÉDENT

Bon nombre de navires qui forment l'ossature de la Cruiser and Transport Force, force mixte faite de bâtiments de guerre et de navires civils, sont d'anciens paquebots allemands, saisis dans les ports américains. Conçus pour faire escale dans les grands ports transatlantiques, ils ne peuvent accoster à Brest, où le tirant d'eau du port de commerce est limité à 7,50 m, quand le *Leviathan*, le plus grand de ces navires, capable de transporter plus de 10 000 hommes de troupe, part de New York avec un tirant d'eau de 12,50 m.

Lorsque les convois arrivent sur rade, c'est une véritable opération de débarquement qui s'organise entre les navires et les quais du port de commerce. Une noria de barges se met en place pour débarquer au plus vite hommes et matériels, mais aussi pour ravitailler les navires



© NATIONAL MUSEUM OF THE US NAVY

**1** La base d'hydravions de Laninon.

**2** Le *Leviathan* (ex-*Vaterland*) au mouillage à Brest en mai 1918. Il transporta à lui seul plus de 100 000 hommes en Europe.

en charbon ou en eau douce. Des grues, des hangars, des faisceaux de voies ferrées, des routes sont construits pour faciliter les opérations. Vingt-quatre heures suffisent ainsi aux Américains pour débarquer les 42 152 hommes arrivés dans le convoi du 23 mai 1918.

Dans tous les domaines, l'armée américaine démontre la puissance de sa logistique. Pas assez d'eau douce pour assurer le ravitaillement des navires et des hommes ? Les unités du génie entrent en action et construisent les barrages, réservoirs, pompes, adductions d'eau nécessaires. Les capacités de transport ferroviaire ne permettent pas d'évacuer assez rapidement les hommes débarqués. Un camp de transit est construit à Pontanézen, au nord de la ville. Sa capacité fut portée à 50 000 hommes dans des baraques préfabriquées et 30 000 environ sous tentes.

Dans l'arsenal, les machines-outils sont jugées obsolètes pour assurer l'entretien des navires américains, soutenus dès le début des opérations par des navires-ateliers. De nouvelles

machines sont donc livrées à l'automne 1918. Quant aux hydravions, nécessaires à la lutte anti-sous-marine, c'est en pièces détachées qu'ils arrivent à Brest où ils sont montés dans la base construite à Laninon, au pied de l'actuel Lycée naval, là où se dresse l'ancienne base sous-marine allemande.

En quelques mois, les Américains parviennent ainsi à créer les conditions nécessaires au

succès de l'envoi de leurs troupes en France. Choisi pour ses qualités naturelles, le port de Brest fut ainsi profondément rénové par nos alliés, qui en utilisèrent à nouveau les infrastructures pour rapatrier plus d'un million d'hommes après l'Armistice.

JEAN-MARIE KOWALSKI  
MAÎTRE DE CONFÉRENCES, ÉCOLE NAVALE -  
PARIS-SORBONNE



© NARA

**3** Vue du camp de Pontanézen, au nord de Brest.