

Les américains arrivent au port de Co'

A partir de 1865, pour désengorger l'activité dans la Penfeld, un décret impérial concrétise la création du port de Co' dans l'anse de Porstrein, autrefois dépendance de la commune de Lambezellec : Port Napoléon se construit sur un vaste polder de plusieurs dizaines d'hectares de remblais, qui s'étend vers la grève de St Marc.

Les bâtiments, les hangars, les commerces s'édifient dans ce nouveau quartier brestois qui remplace le village de pêcheurs de Porstrein, accroché à sa falaise. On y trouve un abattoir, une tannerie, des fours à chaux, mais aussi l'usine à gaz et le casino voisin, une centrale électrique près du groupe scolaire rue de Madagascar, et la voie du terminus des trains de marchandises au niveau de notre parc à chaînes; plusieurs bateaux assurent le transport régulier de voyageurs vers les presqu'îles environnantes et une liaison bi-hebdomadaire vers l'Angleterre ; en 1913, la forme de radoub est mise en service.



Plan du port de Commerce en 1920 – Archives municipales 5Fi00764

La guerre éclate en 1914 et l'activité économique pâtit doublement du blocus exercé par les sous-marins allemands. Après avoir été réélu en 1916 et y avoir préparé l'opinion américaine, le président Wilson, sollicité par les alliés exsangues et ne pouvant plus commercer avec l'Europe, signe l'entrée en guerre des Etats-Unis le 6 avril 1917 ; l'Amérique n'a pas de conscription ni d'industrie d'armement ; il lui faut donc lever une armée, et dégrossir ses recrues avant la grande traversée ; des accords sont passés avec la France, qui assurera la fourniture des équipements militaires lourds grâce à son avance industrielle et à sa production pléthorique, mais aussi la formation des conscrits dans ses casernes, avant l'envoi des troupes au front ; en échange, les convois américains apporteront les biens manufacturés et les infrastructures nécessaires au bien-être de leurs troupes : pour un américain débarqué, une tonne de matériel est livrée en France !

Le 26 juin 1917, le premier convoi du Corps Expéditionnaire Américain débarque 14 750 conscrits à St Nazaire.

La presse brestoise se fait l'écho de la richesse de l'industrie manufacturière américaine et de ses ressources infinies ; en septembre 1917 des travaux préparatoires au débarquement débutent. En effet, à l'entrée en guerre des États-Unis, les infrastructures du port de Brest restent insuffisantes pour recevoir l'importante logistique nécessaire aux millions de soldats américains dont l'engagement en Europe est programmé.

Le 12 novembre 1917, avec force publicité dans les journaux, le premier débarquement de 12500 Doughnuts a lieu à Brest, sous les regards curieux et enthousiastes des habitants : ils portent de larges chapeaux de feutre, des ceintures à poches multiples sur des uniformes peu adaptés en drap olive, avec des boutons de cuivre aplatis comme des beignets (doughnut en américain) ; ils distribuent chocolat, cigarettes, monnaie ; ils sont rejoints par une centaine de « marines » venus de St Nazaire dans leurs propres camions, chargés d'établir la tête de pont des transatlantiques à Brest et d'organiser l'accueil et la formation

des recrues; le site est choisi pour ses qualités géographiques, militaires et ferroviaires, et sa relative proximité avec l'Amérique. Il devient le QG de l'US Navy en Europe.

La rade de Brest offre un plan d'eau idéal aux opérations de transports de troupes : le débarquement des gros navires se fait par de petites embarcations. Elle bénéficie de conditions très favorables : grande profondeur, accès par tous coefficients de marée, protection des vents dominants. Brest devient donc la base section No. 5 de l'American Expeditionary Force et la principale porte d'entrée des troupes américaines en Europe, mais aussi le lieu de formation militaire des Sammies, de déploiement de destroyers, d'entretien et de réparation des navires. Dans les environs, la création de bases d'hydravions à Camaret et à l'île Terch en Plouguerneau permet d'assurer la protection des convois du Corps Expéditionnaire Américain en bombardant les U-boats (déjà la guerre sous-marine !)

Entre mai et décembre 1918, le port accueille ainsi huit escales du Leviathan, le plus grand paquebot au monde (ex Vaterland) reconverti pour le transport de 14 000 hommes, portant ses peintures de guerre « razzle-dazzle camouflage ». À lui seul, il acheminera 110 591 soldats US sur un total de près de 800 000 débarqués à Brest !

Autre record : le 14 juillet 1918, entre 6h et 16h30, 33 500 hommes débarquent d'un convoi de 13 navires !

La présence d'une telle quantité de soldats US dope l'activité de la ville. Des centaines de Brestois vivent ainsi de l'économie liée à leur présence, et découvrent, outre le jazz, le basket, le volley et le baseball, le chewing gum et les conserves, la mécanisation, l'opulence sans limites.

La voirie, les quais et le port se développent : il s'y construit des parcs de véhicules, des bâtiments de stockage, une usine à charbon et des stations de pompage d'eau douce pour le ravitaillement des navires. Une forêt de grues transborde dans de grands filets, caisses de vivres, conserves et matériels domestiques, machines outils pour les ateliers de réparation de l'arsenal, matériel de transport (camions, hydravions en kit, mais aussi rails et locomotives) ou de construction (baraques, tentes, hangars, macadam) bref toute la logistique nécessaire pour transformer la caserne de Pontanézen en une ville capable d'accueillir jusqu'à 90 000 occupants, qu'ils surnommeront Ponty.

Cette cité est reliée au port par une nouvelle voie de chemin de fer, le transport des troupes et des marchandises se fait dans les wagons à bestiaux.

Le terminus des trains, situé près du casino, se transforme en nœud ferroviaire de 5 voies, pouvant accueillir des trains de 40 wagons transportant les troupes vers le front ; l'insuffisance de convois (4 quotidiens au lieu des 8 demandés) contraint les troupes à stationner plus longtemps à « Ponty ».

Le port est animé par le va-et-vient incessant des chalands portant déjà les ancêtres des containers, et des barges de débarquement, qui transportent hommes et caisses volumineuses des grosses unités en tenue de camouflage vers les quais.

Les soldats sont répartis en casernes et camps pour effectuer ou parfaire leurs classes en quelques semaines, avant leur acheminement par train ou camions vers le front ; ils combattent sous régiments et autorité américaine, constituant un corps d'armée autonome.

Le Brestois se frotte à la rusticité des Sammies... le contraste est fort entre l'éducation et la pauvreté de la population locale, saignée à blanc par trois ans de guerre et sa contribution à l'industrie de l'armement qui tourne à plein régime aux dépens des ressources vivrières et des biens de consommation courante, et l'opulence des américains, dont l'industrie manufacturée est pléthorique et ne demande qu'à inonder le marché européen ; leurs ressources semblent illimitées et la solde du simple Doughnut est déjà supérieure à celle de l'officier autochtone !

Les soldats US eux aussi sont perplexes devant ce choc des cultures ; écoutons le guerrier sioux Cœur de Loup :

La foule des curieux grossissait alors que le « Président Roosevelt » tiré par deux remorqueurs, se rapprochait du quai. Elle composait un vivant bouquet de couleurs vives. Un homme couvert de galons se cramponnait à la coupée... treize ans plus tôt, il avait conduit le cirque de Buffalo Bill en Europe.

Les « boys » débarquèrent en ordre sous une tempête d'acclamations. La plupart durent cependant s'asseoir sur le quai avant de s'aligner, tant la tête leur tournait. Les femmes jetaient des fleurs, les enfants offraient des bols de café. Un groupe de prisonniers allemands affectés au déchargement regardait avec consternation ces hommes jeunes et sportifs sortir des flancs d'un bateau qu'aucun sous-marin du Kayser n'avait été capable d'envoyer au fond.

Cœur de Loup remonta la rampe du port. Chargé de son barda, il suivit la colonne en aspirant par le nez, bouche fermée, l'air marin auquel se mêlaient des effluves de pétrole... son institutrice lui avait donné un dictionnaire de français contre la promesse d'apprendre chaque jour un mot ou deux. A présent il en connaissait des centaines : l'envie de vérifier leurs pouvoirs le tenaillait.

« Bonjour monsieur, bonjour madame, c'est une belle journée n'est-ce pas ? Comment allez-vous ? »

Sachant que les Français, comme tous les blancs, voulaient voir des Indiens empreints de dignité, il conserva un air fier et hautain, même si le roulis du bateau faisait vibrer ses muscles et tourner son esprit. Le grand César n'aurait pas débarqué plus dignement sur le sol breton !

Agglutinés de chaque côté de la rue, les Wasichas criaient des paroles qu'à son grand désespoir, il ne comprenait pas. Une jeune femme coiffée d'une étrange toque blanche, l'examina un instant, l'air mi-effrayé, mi-rieur. Elle tenait par la main un enfant qui le fixa à son tour, la bouche ouverte. Le petit homme lui tendit une fleur jaune, une minuscule cloche d'or au bout

d'une tige.

Cœur de Loup voulut saluer la femme, lui dire dans sa langue combien il serait heureux de tuer quantité de Huns pour elle et pour son fils. Le temps qu'il trouve les mots, elle avait disparu. Il accrocha la fleur à sa boutonnière. Sur ses épaules et dans son cœur pesait la fatigue de la traversée.

Il faut savoir que 14 000 indiens ont débarqué en Bretagne porteurs de l'uniforme des Sammies. Cet enrôlement volontaire leur assurait de devenir des citoyens américains à part entière.

Brest sera le port de réembarquement des Américains à l'issue du conflit ; le dernier transport de troupe appareillera le 1er janvier 1920 ; au total plus de 800 000 soldats et 275 000 tonnes de matériel auront débarqué à Brest et 1 200 000 Sammies en seront repartis vers leur patrie ; pendant des dizaines d'années, des ventes aux enchères de stocks et surplus américains locaux se tiendront dans la cité du Ponant !

Le projet américain de développement du port de co' sera interrompu par la signature de l'armistice : seuls les travaux en cours seront achevés jusqu'en février 1919 ; le schéma restera cependant d'actualité jusqu'à nos jours puisqu'il préfigurait un grand port transatlantique avec le développement d'activités industrielles portuaires en place du polder sud du Moulin Blanc !

Guyslaine L'Hostis

(avec la contribution de Robert Cloarec pour la lecture de Cœur de Loup)

Texte : Grand cœur sauvage p28-p30 de Jacques Rouzet (éditions SW Télémaque 2008)