

L'arrivée des Américains à Saint-Nazaire et la question du ravitaillement



Le 26 juin 1917, à 7 heures, le premier convoi américain arrive à Saint-Nazaire, après l'entrée en guerre des Etats-Unis, le 06 avril 1917. Les ports de l'Atlantique sont réquisitionnés pour accueillir, abriter et loger les Américains. Ainsi le port de Saint-Nazaire voit-il débarquer sur ses quais près de 20 000 soldats en 1917 tandis que 3 300 000 tonnes de matériel sont déchargées sur la zone Nantes - Saint-Nazaire.

Les entrepôts frigorifiques du quai du commerce, 9 mai 1920
 Collection particulière. Cliché Saint-Nazaire Tourisme et Patrimoine - Ecomusée

Un QG US à Saint-Nazaire

La cité portuaire devient le Quartier Général de la première base de l'armée américaine en France. Dotée de deux bassins à flot et d'une gare ferroviaire, elle permet un accès aisé au territoire français.

L'afflux des soldats conduit le département de la Loire-Inférieure à mettre à la disposition des Américains des camps d'hébergement à Saint-Nazaire, Montoir, Savenay. D'une capacité de 60 000 hommes, ces derniers accueillent aussi tous types d'équipement pour entreposer leur matériel (hangars, magasins...).

*« De ces coques élancées ou rebondies, réservoirs inépuisables, sortent tout le jour des hommes, des chevaux, des vivres de toutes sortes, depuis la farine jusqu'à la viande congelée et les épices ».*¹

Les Américains doivent sur place subvenir à leurs besoins du quotidien :

- se loger : ils louent des chambres, mobilisent des hôtels et construisent baraquements et campements gigantesques.
- accéder à l'eau potable car la situation est dramatique à leur arrivée, due à l'insuffisance des capacités. Ils participent alors à la réalisation d'installations (bassins, réservoirs, barrages) remarquablement modernes et efficaces. Les étangs du Bois Joalland ou le lac de Savenay en sont des témoins.
- se nourrir : les Etats-Unis approvisionnent eux-mêmes leurs propres troupes, ne voulant pas faire porter l'effort de guerre sur la population française. Ils importent notamment des viandes congelées, qui vont devoir être stockées.

¹La Coopération Américaine/Babin (Gustave).-L'illustration, 3920, Avril 1918.

« Les entrepôts, où tout cela s'entasse pour quelques jours entre le débarquement et la réexpédition, constituent sur les quais tout un quartier, une petite cité où l'infinie variété des caisses, des sacs, des barils, des emballages, arrive à mettre même quelque pittoresque.

Car les Américains se sont fait une loi, [...] de ne rien nous emprunter pour assurer la nourriture de leurs armées : rien sauf quelques denrées périssables, des légumes verts par exemple, et dans la seule mesure, où l'autorité française peut leur signaler que nous n'en serons point privé ».²

Pour nourrir les troupes américaines, présentes sur le sol français, l'*American Expeditionary Force* (A.E.F.) importe de la viande congelée en quantité considérable.



Chargement de bœufs congelés en wagons réfrigérés, 20 novembre 1917
 Collection Signal Corps (U.S.A) / Cliché Saint-Nazaire Tourisme et Patrimoine -
 Ecomusée – Fonds Archives de Guerre

Bâtir un entrepôt frigorifique, le fruit d'une coopération

Des lettres du « *Quartermaster General* », datées des 22 et 26 août 1917, attirent l'attention sur le fait que des entrepôts frigorifiques seront exigés par l'A.E.F. Ils seront soit entièrement construits par ses soins, soit édifiés ou agrandis en coopération avec des propriétaires français puis loués par l'armée américaine comme à Saint-Nazaire, Brest ou Le Havre. Un accord est formalisé le 8 janvier 1918.

Avant l'arrivée des Américains, la *Société des Glacières et Frigorifiques de Saint-Nazaire*, créée en 1913, fabriquait de la glace artificielle pour les besoins du port et de la région. Elle ne disposait pas d'entrepôts suffisamment grands pour répondre aux attentes de l'A.E.F. Les Américains vont s'appuyer sur cette entreprise existante. La réalisation d'un entrepôt frigorifique est manifestement le fruit d'une coopération entre tous les acteurs du terrain.

La *Société des Glacières et Frigorifiques de Saint-Nazaire* présente une offre d'édification d'un entrepôt de stockage à Saint-Nazaire. Dans une lettre datée du 9 février, son Président, Mr Alfred Contrestin, demande à la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire d'appuyer sa demande préalablement effectuée auprès de l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

La *Société Énergie Électrique de la Basse-Loire*, fondée en 1913 par le même Alfred Contrestin, prend rapidement des participations ou consent des avances à la *Société des Glacières et Frigorifiques de Saint-Nazaire* pour la construction. Un contrat d'achat de courant lie les deux entreprises.

La construction débute en 1918, avec le concours de l'Amérique qui offre une très importante quantité de matériaux. Pendant le chantier, l'armée ancre dans le port le navire frigorifique *U.S.S. Mc Clellan*, d'une capacité de stockage de 1 500 tonnes, utilisé en tant que navire de réception et d'attente.

Une réalisation technique de haut niveau

La *Société des Glacières et Frigorifiques de Saint-Nazaire* fait appel à Charles Lambert. Il fut élève de l'École Centrale de Paris et en sortit ingénieur frigoriste en 1884. Ardent défenseur de la congélation, il soulignera l'influence de l'armée américaine dans ce domaine comme le montrent ses communications dans différentes revues techniques.

² *La Coopération Américaine/Babin (Gustave).-L'Illustration, 3920, Avril 1918.*

« Il signale les efforts faits par les Anglais et les Américains, et quant à l'effort français il mentionne les créations intéressantes dues en majeure partie à l'initiative privée, auxquelles il a abouti : abattoirs industriels de Toulouse, La Roche-sur-Yon, Marignane ; grands entrepôts frigorifiques de Clichy, La Pallice, Saint-Nazaire, Le Havre, Dunkerque, Gièvres (près de Vierzon), Bassens (près de Bordeaux ; entrepôts frigorifiques militaires de Dijon, Brest, Toulon ».³

Caractéristiques techniques en 1920

- 3 étages (portés à 4 en 1921).
 Les plans ont été prévus pour une extension susceptible de porter la capacité de l'entrepôt à 4 000, 6 000 ou 8 000 tonnes de viandes congelées ou autres denrées périssables.
 La température des chambres peut être réglée à volonté depuis - 20°Celsius jusqu'à + 10° Celsius.
- Capacité de 12 000 mètres cubes pour toutes denrées
 - Fabrique de glace de 65 tonnes par jour, réserve de glaces de 300 tonnes
 - Voies ferrées entourant l'entrepôt, wagons frigorifiques



Intérieur des entrepôts frigorifiques du quai du commerce, mai 1920
 Collection particulière. Cliché Saint-Nazaire Tourisme et Patrimoine - Ecomusée.

« Les Américains ont contribué pour une large part à l'extension du réseau ferré...Sur le quai du commerce, le Génie Américain a procédé à un bétonnage, posé une voie « bord à quai », et établi un raccordement avec les rails qui franchissent l'Ecluse... ».⁴



À la veille de la Première Guerre mondiale le parc français de wagons frigorifiques est encore très limité. Ce sont les besoins des armées en viandes congelées et la mise au point du wagon « isotherme » qui permettront aux transports frigorifiques par rail de s'imposer.

Les wagons frigos (isothermes ou réfrigérants) débarqués en 1918 avec le corps expéditionnaire américain seront répartis par l'Etat français après l'arrêt du conflit. La mission est confiée au Ministère des Travaux Publics, d'où le surnom de TP donné aux wagons.

Les réseaux ferroviaires hériteront des 1 450 wagons abandonnés par l'armée US. attribuées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO), à la Compagnie du Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) et autant à l'État. Ces compagnies créeront ensuite des filiales frigorifiques.

Les wagons réfrigérants à caisse en bois

« La réfrigération se faisait au moyen de pains de glace placés dans des bacs situés en bout de wagon et accessibles grâce à des trappes situées sur le toit, deux par extrémité.

Comme il n'y avait pas de ventilateur, on entrebâillait les dites trappes dans le sens de la marche afin que l'air s'engouffre dans les bacs à glace et qu'ainsi l'air devenu froid circule dans le wagon ».

³ L'industrie frigorifique par Ch. Lambert Communication à la Société des Ingénieurs Civils, séance du 3 octobre 1919.

⁴ Le Génie Civil, Volume 75, N°21 Éditions du Génie Civil et de la Métallurgie Tour Palerme, 1919

Le départ des troupes

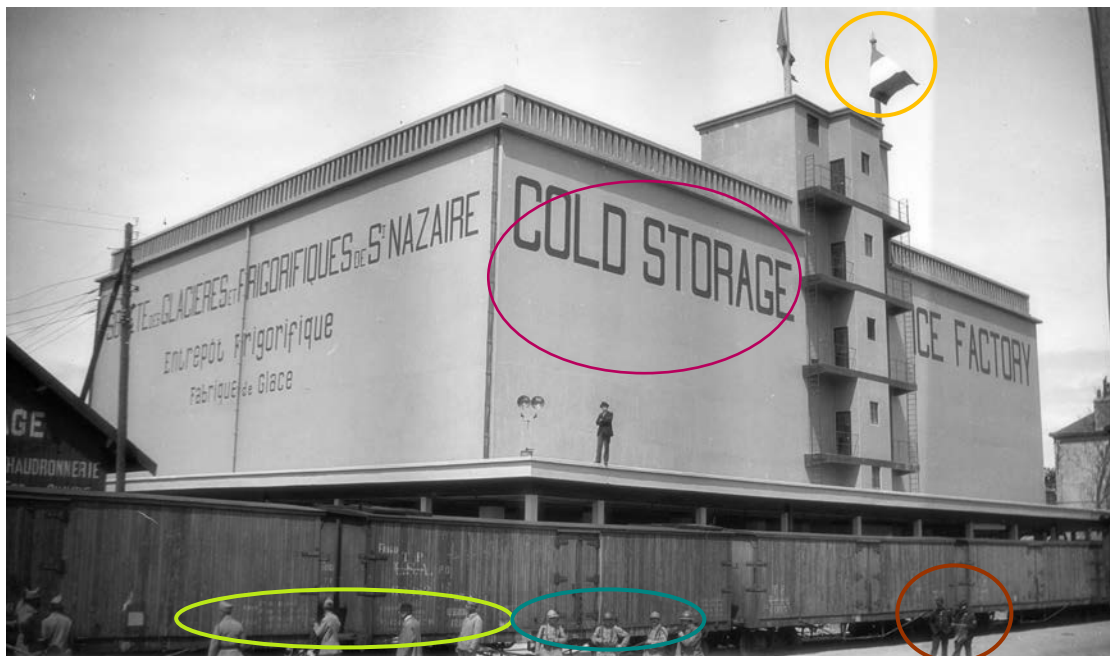
L'Armistice est signé en novembre 1918, mais l'entrepôt frigorifique n'est complètement achevé qu'entre mars et mai 1920. Au lendemain du traité signé entre les belligérants, l'A.E.F. rompt son contrat de location avec la *Société des Glacières et Frigorifiques de Saint-Nazaire*. Cette dernière exploitera pour son propre compte les vastes et modernes installations héritées du conflit.

Charles Lambert, l'ingénieur frigoriste, livre sa conviction :

*« Des applications industrielles des machines réfrigérantes qui étaient précédemment négligées ou timidement essayées, ont été largement appliquées et ont produits de tels bénéfices économiques dans bien des cas, que cet outillage fera désormais partie intégrante du matériel des usines modernes ».*⁵

La présence américaine dans la région, sur plusieurs années, a eu des répercussions économiques, notamment dans l'amélioration des équipements portuaires et des infrastructures. Le bâtiment frigorifique construit à son instigation est encore visible sur le port de Saint-Nazaire

Interrogations à propos de cette photographie du 9 mai 1920



- La présence à priori de soldats-dockers noirs américains, aux côtés de l'armée française et de la police française, alors que la plupart des sources indiquent le départ des derniers navires américains en octobre 1919.
- A moins qu'il ne s'agisse d'une manifestation particulière, en atteste les drapeaux français, le 9 mai 1920.
- Tout comme les inscriptions anglophones qui sont à priori postérieures au départ des Américains, si l'on en croit deux autres photographies provenant du même fonds, l'une datée de février 1920 où les inscriptions en anglais n'apparaissent pas encore ; l'autre de mars 1920, où le bâtiment à peine achevé porte désormais des écrits en anglais.

Ces interrogations sur les dates posent plus largement la question de l'utilisation effective et réelle par les Américains de ces entrepôts frigorifiques.

Texte : T. Dumont - Juin 2014