

1944-1945 : Construction et mise en service d'un pipe-line par l'armée américaine en Vallée du Rhône

La préparation de l'Opération ANVIL, puis DRAGOON, qui consiste en l'organisation d'un débarquement de troupes alliées sur les côtes de Provence a été maintes fois modifiée.

Le plan qui consiste en l'approvisionnement en carburant de la 7^{ème} Armée a été formulé à Naples, au cours de l'été 1944, par le Lieutenant Colonel Charles L.Lockett de l'unité Engineers Petroleum Distribution Company (EPDC), en fonction de son expérience acquise dans la mise en place des pipe-lines en Afrique du Nord et en Italie. C'est ainsi qu'il est envisagé la pose d'un pipe-line dans la Vallée du Rhône, à partir des complexes pétroliers existants.

Lors du débarquement, dans la zone de la tête de pont, il est prévu un taux de consommation en carburant d'un gallon par homme et par jour. Chaque véhicule ou engin a son réservoir plein et dispose de plusieurs jerrycans de secours. Mais vu le succès des unités engagées dans la poursuite des occupants, les distances entre la zone de front et les plages du débarquement s'étirent. Alors se pose le problème du ravitaillement de ces unités. A la suite de son débarquement à Saint Raphaël, le 19 août, le Captain Carl W. Bills et les 79 hommes de son détachement le 697th EPDC organise la réception du matériel pour commencer la construction des installations de déchargement. A la fin du mois d'août, dans le port de Saint Raphaël des péniches de débarquement transformées en tanker, alimentent, en vrac, trois réservoirs de 10.000 barils construits par le 697th aux environ de Saint Raphaël. Un pipe-line de 4 pouces (1 inch = 2,54 cm) de diamètre et un autre de 6 relie le port à ces réservoirs. Un pipe-line de 4 pouces réservé à l'essence d'avion relie le port au terrain d'aviation de Fréjus. Un terminal pétrolier situé à proximité de ces réservoirs alimente les wagons-citerne, le remplissage des jerrycans et les camions-citerne. Avec l'éloignement du front, ces réservoirs serviront de points de stockage.

Alors que les combats se poursuivent pour libérer les ports de Marseille et de Toulon, le Captain Bills se rend, le 25 août, à Martigues. Il constate que le complexe pétrolier de l'Etang de Berre a subi peu de dommages. Les quelques trous qui ont percé les réservoirs proviennent des bombardements de la 12th Air Force et que les capacités de stockage du complexe pétrolier d'avant-guerre de 250.000 barils étaient intactes. Le 26 août, le 697th Company commence à rénover et à relier les raffineries par la construction du premier mile (1 mile = 1,609 m) sur dix neuf d'un pipe-line de quatre pouces pour le transport du carburant d'indice de 80 octanes entre les dépôts pétroliers de Lavera à Port de Bouc et de La Provence à La Mède, à trois miles à l'est de Martigues sur le côté sud du l'Etang de Berre, ainsi qu'à partir du complexe de raffinage au nord de l'étang. Un second pipe-line de quatre pouces pour le transport du carburant d'indice de 100 octanes est construit en parallèle du premier, entre Port de Bouc et La Mède. Le 9 septembre, le premier pétrolier allié arrive à Martigues. Le 12 septembre, tous ces lieux de stockage, reliés à une station de pompage installée à Pas des Lanciers, sont connectés aux 35 miles du pipe-line entre l'Etang de Berre et la Durance. Le pipe-line atteint Salon, à 8 miles au nord de l'Etang de Berre, où est situé un important centre de ravitaillement des convois en carburant et de remplissage de jerrycans. Vers le 25 septembre, la rive gauche de la Durance est atteinte, à 5 miles au sud-est d'Avignon. La traversée du pipe-line au-dessus de la rivière, large de 1.480 pieds (1pied = 0,3048 m), se fait sur des chevalets en bois. A partir d'ici, le 784th Company prend le relais des travaux. Au nord d'Avignon, au Pontet, où se situe d'anciennes installations pétrolières, le pipe-line utilise celles-ci comme station de décantage et d'approvisionnement des convois routiers.

Le Signal Corps Téléphone se tient à disposition des équipes de maintenance pour les prévenir des fuites sur le pipe-line. Une unité est chargée des approvisionnements en tuyaux, raccords, pompes et accessoires nécessaires pour le bon fonctionnement de l'installation.

Le 784th Company assure les tests de mise en service et la maintenance du pipe-line depuis Berre jusqu'au Pontet. Le 697th Company assure la remise en état des capacités de stockage de Lyon et des dépôts annexes de Saint Marcel près de Valence et de Vienne. Le 9 novembre, le pipe-line assure un transit journalier de près de 13.000 barils.

D'autres unités d'Engineers Petroleum Distribution Company (EPDC) sont chargées de la remise en état des terminaux pétroliers de Marseille et de Port de Bouc. Le 1379th Company assure la gestion de la distribution du carburant dans le sud de la France et débute, depuis Berre, les travaux de mise en place d'un pipe-line de six pouces parallèlement à celui de quatre pouces. Le 701st Company, qui a connu une forte expérience dans l'installation de pipe-line sur le front italien, débarque à Marseille le 9 octobre pour exécuter les travaux de mise en place entre Avignon et Piolenc, et le 696th Company pour les poursuivre en amont de Valence.

Courant Octobre, les fortes pluies provoquent des coupures sur le pipe-line dans la Vallée du Rhône. En novembre, la progression de l'installation des deux pipe-lines marque un temps d'arrêt, suite au froid précoce qui provoque des éclatements des tuyaux entre Lyon et Macon. En effet, l'eau utilisée pour effectuer des tests dans les tuyaux, avant le pompage du carburant, a gelé dans le tuyau lors d'une chute brutale de la température. Le 697th et 701st Company exécutent les travaux nécessaires pour reprendre l'exploitation dès le 23 novembre.

La construction du pipe-line de 4 pouces, retardée par les fortes chutes de neige de l'hiver, atteint les arrières de la 7^{ème} Armée, le 12 février 1945, à La Forge, près de Sarrebourg. Le pipe-line de 6 puces, qui n'atteint que Vesoul, est en proie à un approvisionnement insuffisant et en pièces défectueuses, sera opérationnel à La Forge le 3 avril. A partir de cette localité, plusieurs pipe-lines se dirigent vers Mannheim sur le Rhin.



Du 9 septembre 1944 au 20 avril 1945, le 697th Engineers Petroleum Distribution Company a lui seul construit 347 miles de pipe-line, reconnu le tracé de pipe-line sur 519 miles, réhabilité ou construit des installations pour 419.600 barils de stockage, réhabilité ou construit 12 points de distribution et traversé trois grandes rivières. Au printemps 1945, la consommation d'essence quotidienne de la 7^{ème} Armée dépasse 600.000 gallons et celle de la Première Armée française seulement un pu moins.

Note de la rédaction : 1 US Gallon = 3,785 l ; 1 baril = 42 gallons = 159 litres.

Quelques souvenirs personnels : Tout au long de la route nationale n°7 en remontant la Vallée du Rhône, sur le bas côté de la route, deux tuyaux : l'un d'un certain diamètre, et l'autre plus petit. Il s'agit d'un pipe-line transportant du carburant pour l'armée américaine. Celui-ci est composé d'une suite de tuyaux raccordés les uns aux autres par des colliers. Dans la traversée de l'agglomération lyonnaise, il suit le boulevard périphérique. De jour comme de nuit, de fréquentes patrouilles motorisées de la Military Police suivent le tracé. Sur certains points de passage, des gendarmes français montent la garde. Tout au long du tracé, ce pipe-line, vu la rareté du carburant, est l'objet d'actes de vandalisme de la part de trafiquants du marché noir et

aussi de quelques locaux. Il n'était pas rare, après les pluies, de voir des personnes recueillir de l'eau qui était irisée en surface par des traces de carburant. Après passage à travers un vieux chapeau en feutre, l'eau était ainsi séparée de l'essence.

Sources : *CORPS OF ENGINEERS: THE WAR AGAINST GERMANY*

Le Jerrycan

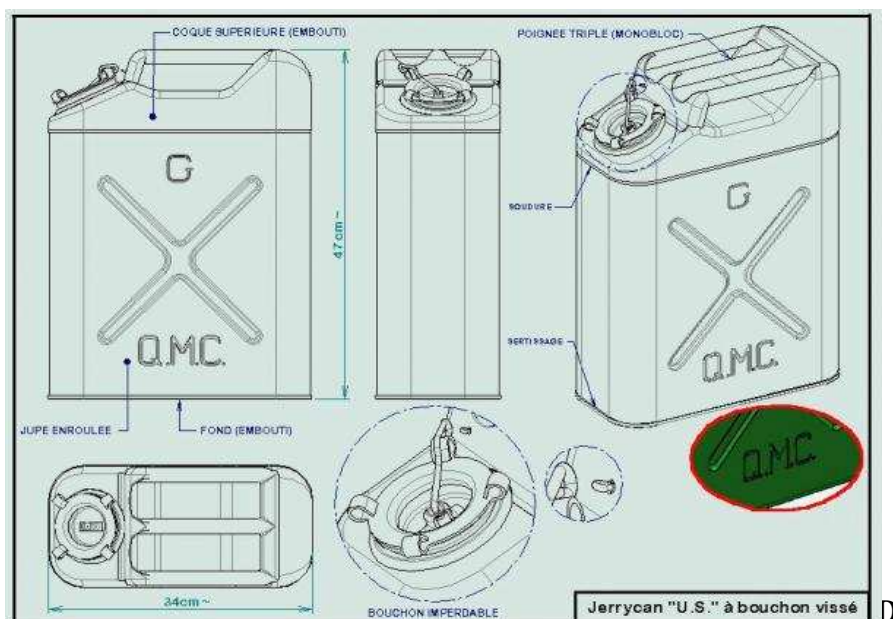
Jerry : en anglais, c'est le surnom populaire donné aux Allemands Can : en anglais, récipient

La Wehrmacht (armée de terre allemande), consciente de l'approvisionnement en carburant de ses véhicules en campagne, lance en 1935, un appel d'offre pour un réservoir facilement transportable par un homme seul. D'une contenance d'une vingtaine de litres, peser plein une vingtaine de kilogrammes, de formes et de dimensions facilitant le transport et le stockage dans un volume restreint, d'être doté de poignées pour faciliter le transvasement et la manutention, et d'une fabrication simple et peu coûteuse.

Conçu par Hans-Jurgen Müller, ce réservoir appelé 'kanister' est fabriqué en série par la société Müller et ABP dès 1937. Il est constitué de deux demi-coquilles rigidifiées par une croix, emboutées et soudées, sur lesquelles étaient soudées une poignée à 3 barreaux et un bouchon à bec verseur. Ce 'kanister' est découvert par les troupes françaises anglaises lors de la campagne de France en 1940. Un modèle fut transmis aux Américains qu'ils fabriquèrent à partir de 1941. Appelé 'jerrycan' ou 'bidon allemand', ce bidon fut modifié : fabriqué à partir d'une simple tôle d'acier emboutie, pliée puis soudée, formant le corps, sur lequel sont soudés le fond plat et une coiffe à 3 poignées, d'un bouchon à vis imposant l'emploi d'un bec verseur et d'une prise d'air pour permettre de vider plus vite.

Le jerrycan américain d'une contenance de 5,25 US gallons (19,95 litres) est différent du jerrycan anglais d'une contenance de 4,25 Imperial gallons (19,3 litres), qui est une copie du kanister allemand. Il est de couleur verte, jaune sable ou noire et mesure 47x35x18 centimètres.

Des médaillons métalliques serties sur les poignées permettaient de différencier les liquides transportés. Leurs couleurs et les inscriptions embouties renseignaient sur la nature (essence, kérosène, diesel, huile) et sur les caractéristiques (teneur en octane, fluidité) du liquide contenu. Les jerrycans et les kanisters réservés au transport d'eau potable étaient reconnaissables à une croix faite à la peinture blanche sur leurs côtés.



Lors du débarquement des troupes alliées en France, entre juin et l'automne 1944, 15 millions de jerrycans disparurent sur les 17 millions mis en service. Les troupes américaines avaient pour habitude de les jeter, hors des routes, après les avoir vidés. Les civils français étaient avides de tels récipients. Il fut fait appel à la population pour les rapporter dans des centres de collecte. Ce système de transport de carburant n'était pas sans problème. Après récupération des jerrycans dans les centres de collecte, il fallait les transporter dans des centres de remplissage. Et ce n'est qu'après vérification de l'étanchéité et de la nature du liquide transporté au préalable, qu'ils étaient nettoyés et rincés, avant d'être remplis à nouveau.



Remplissage des jerrycans à partir de camions-citerne



Remplissage des jerrycans à partir de wagon situés sur le talus, en haut à gauche.

Sources : Documentation du Net

1944-1945, Environnement pétrolier de l'armée américaine en Vallée du Rhône (C) C.A.L.M 06/2014