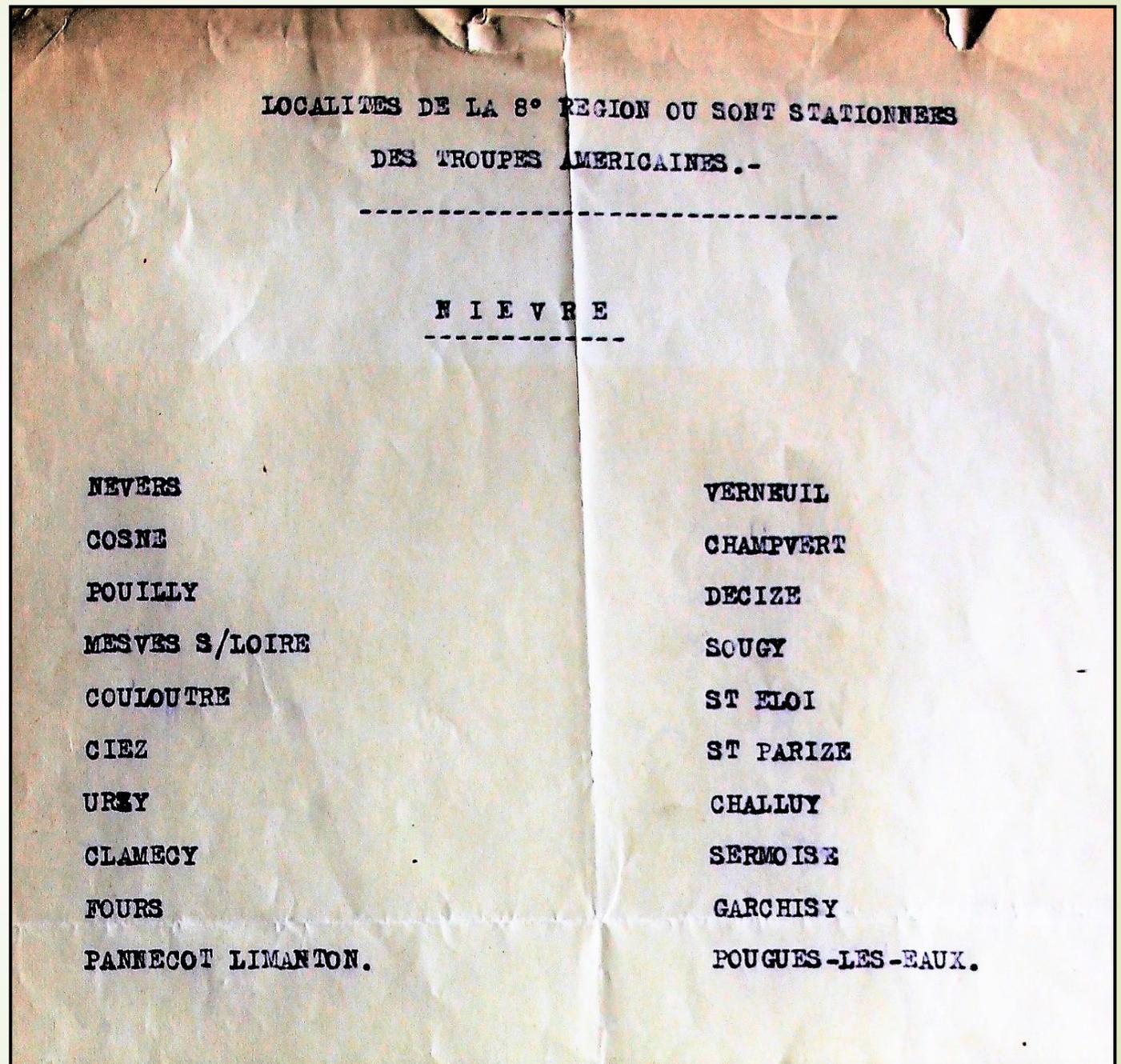


# La présence américaine dans la Nièvre et la mémoire

Le document ci-contre, non daté, recense pour la Nièvre toutes les localités où sont stationnées des troupes américaines. Si certaines sont connues et ont été étudiées, d'autres ont laissé moins de traces.

Les commémorations liées au centenaire de la Grande Guerre ont permis de remettre en lumière les principaux lieux de mémoire de la présence américaine (les deux grands camps-hôpitaux mais aussi Verneuil et Sermoise).

Source : Arch. dép. Nièvre, R 2274





La première stèle est d'abord installée à proximité de l'ancien emplacement du camp-hôpital de Saint-Parize-le-Châtel.

Puis, elle est déplacée et transportée au cimetière de la commune (voir photographie ci-contre prise avant l'été 2017).

Source : collection particulière



AUX AMERICAINS  
MORTS  
POUR LA FRANCE  
LE DROIT  
ET LA LIBERTE  
1916 = 1918



## Une épitaphe qui interroge...

La période chronologique inscrite sur cette stèle est pour le moins étonnante :

- Les Américains ne sont entrés dans le conflit qu'en avril 1917 (et pas en 1916) ;
- Si la guerre se termine bien en 1918, les Américains sont toujours présents dans la Nièvre (et ailleurs en France) dans l'année 1919.

Source : collection particulière

## Le château d'eau de Saint-Parize-le-Châtel

Le château d'eau construit sur la commune de Saint-Parize-le-Châtel, à proximité immédiate du circuit de Nevers-Magny-Cours, est le seul vestige matériel de cette présence américaine.

Source : collection particulière



## Des représentations qui questionnent



Dans la partie supérieure du château d'eau (correspondant à la citerne), on distingue ces trois représentations : une entrée de tunnel, un arbre et une maison (au-dessus de ces deux derniers éléments, des oiseaux sont dessinés).

L'arbre pourrait être un « arbre de Josué », nom qui lui a été donné au 19<sup>e</sup> siècle par des Mormons qui traversaient le désert de Mojave en direction de la Californie.

Comme deux croix sont représentées sur la maison, on peut aussi faire le lien avec la religion. Mais ces interprétations restent des hypothèses non encore vérifiées.

Source : collection particulière



Le Conseil départemental de la Nièvre achète le château d'eau en 2017 pour en faire un mémorial de la présence américaine dans la Nièvre.

La stèle est alors déplacée une deuxième fois pour être installée au pied de l'unique vestige matériel de cette période. Une plaque en marbre a été ajoutée au monument et a repris exactement la première formulation (voir ci-contre).

Une nouvelle inauguration se déroule le 25 juin 2017 en présence de descendants de soldats américains.

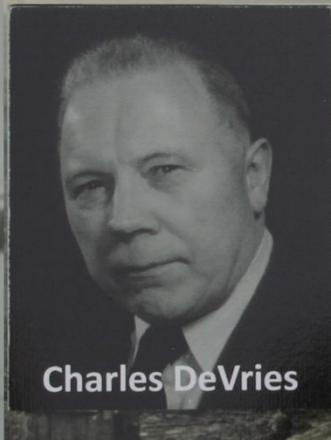
Source : collection particulière



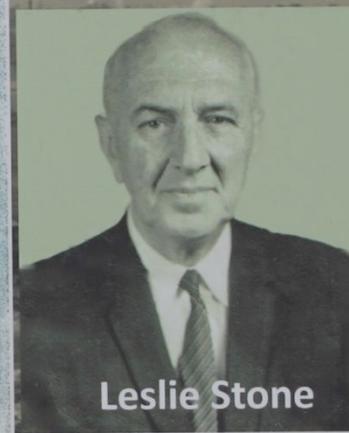
La plaque est dévoilée (en haut à gauche) ; le dépôt des gerbes (en bas à gauche) ; Plantation symbolique d'un arbre par l'une des descendantes d'un soldat américain, Charles De Vries (ci-dessus et vignette suivante).

*1917 – 2017 - Camp de Mars-sur-Allier  
Centenaire de la présence américaine à Saint-Parize-le-Châtel  
Cérémonie du 25 juin 2017*

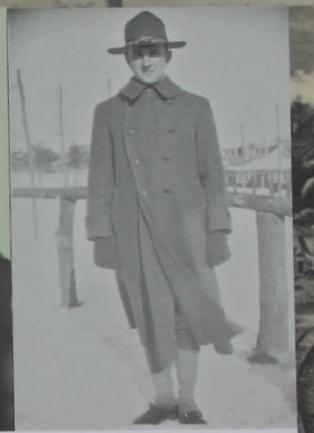
*Hommage à ces 2 hommes et aux 438 personnes qui ont donné leurs vies  
pour avoir défendu le droit et la liberté*



**Charles DeVries**



**Leslie Stone**



Charles DeVries est né en 1892. Il a servi dans l'AEF comme assistant médical au camp de Beaune le 29 septembre 1918 puis le 9 octobre 1918 au camp de Mars sur Allier. En parallèle, il travaille au journal « le Martien ». Charles souhaitait apprendre le français, il fit alors la connaissance de Rebecca.

Notre village entretient cette belle histoire d'amour grâce à leur idylle.

Leslie Stone est né en 1898. Il s'est enrôlé dès octobre 1917 : envoyé en formation de base durant 6 semaines, part ensuite pour l'Angleterre durant un court séjour et arrive enfin en France. Il aide 2 officiers afin de superviser la construction de l'hôpital de Mars sur Allier. Cantonné dans une famille française, Leslie souhaitait rester en France, mais il n'avait plus d'argent. Dès lors, il fut démobilisé en 1919 et se consacra à la vie civile.

LE CHÂTEAU D'EAU DE L'HÔPITAL AMÉRICAIN  
Hospital Center de Mars-sur-Allier

# MÉMORIAL DE LA PRÉSENCE AMÉRICAIN DANS LA NIÈVRE 1917-1919



Au cours de la Première Guerre Mondiale, un camp-hôpital américain a été construit au bord du village de Saint-Parize-le-Châtel. Il était situé en partie sur le terrain où se trouve aujourd'hui le circuit automobile. Il permettait de soigner les blessés rapatriés du front de la Lorraine et de l'Aisne.

Il couvrait une surface de 330 ha. Sa capacité d'accueil était de 20 000 blessés plus 20 000 sous des tentes en cas de crise grave. Il disposait de 700 bâtiments, d'une cantine par *Base Hospital*, d'un réseau ferroviaire, de salles d'opération et de deux camps de convalescence capables d'accueillir 5 000 malades chacun.

L'eau potable était pompée dans l'Allier à 6 km et son château d'eau devait fournir l'eau courante du camp. Il en est le dernier vestige.

Au total 37 774 patients sont passés dans cet hôpital : 12 599 recevront un traitement jusqu'à leur convalescence et 438 mourront des suites de leurs blessures ou de maladie.

Panneau explicatif installé au pied de l'ancien château d'eau à Saint-Parize-le-Châtel.

Source : collection particulière



Détail du panneau installé au pied de l'ancien château d'eau à Saint-Parize-le-Châtel.

Source : collection particulière



À Mars-sur-Allier,  
sur le chemin des cigognes,  
un vestige de 1918



# Sur le chemin des cigognes

Il s'agit des vestiges  
de la station de  
pompage installée sur la  
rivière Allier et qui  
permettait au camp  
d'avoir de l'eau  
courante.



## Devant l'église de Mars-sur-Allier

Ci-contre, un panneau explicatif situé à proximité de l'église de Mars-sur-Allier.

Un parcours de mémoire a également été réalisé (voir *Journal du Centre* du 29 août 2019).

Source : Arch. dép. Nièvre.

**Mars-sur-Allier Hospital Center, 1917-1919, St-Parize-le-Châtel / Mars-sur-Allier**

Le système d'adduction en eau et d'évacuation de l'hôpital de Mars-sur-Allier est très conséquent. Si seulement 8 kms séparent l'Allier du site, près de 205 kms (soit 674 000 pieds) de canalisations furent nécessaires pour mettre en place toute l'approvisionnement hydraulique. Parmi cela, 60 kms (200 000 pieds) concernent l'alimentation en eau de l'hôpital et de toutes ses unités et dépendances. Le reste est exclusivement réservé à l'assainissement, pour des raisons d'hygiène évidentes pour un tel lieu.

Plusieurs types de canalisations ont été employées : en terre cuite ou bien en fonte, avec des diamètres différents, à savoir 18, 16, 12, 10, 8, 6 et 4 pouces (correspondant respectivement à 0,45 m, 0,40 m, 0,30 m, 0,25 m, 0,20 m, 0,15 m, et 0,10 m). Des regards sont aussi mis en place à intervalle régulier, afin de surveiller l'écoulement des eaux usées. Le tracé des conduites traverse le village de Mars-sur-Allier et Moiry. La pose des canalisations dans les bourgs constitue de véritables spectacles pour les riverains, ne possédant pas l'eau courante dans leurs foyers à cette époque-ci.

Regard de canalisation en cours de fouille  
(M. Mariette, AFRAC)

Soldats américains, ouvriers et canalisations avant leur enfouissement dans le centre de Mars-sur-Allier entre le presbytère et l'église (Famille Thonier)

Exemples de plaques de regards en fonte très épaisses de canalisations réparées sur l'ensemble du camp américain  
(M. Mariette, AFRAC)

**25** Conduites d'évacuation d'eau

A.F.R.A.C.  
@ A. Casland / M. Mariette, AFRAC

## La stèle à Mesves-sur-Loire/ Bulcy

Le 2 juillet 2017, une stèle, érigée à l'emplacement du camp, est inaugurée le long de la départementale 125 reliant Mesves-sur-Loire à Bulcy.

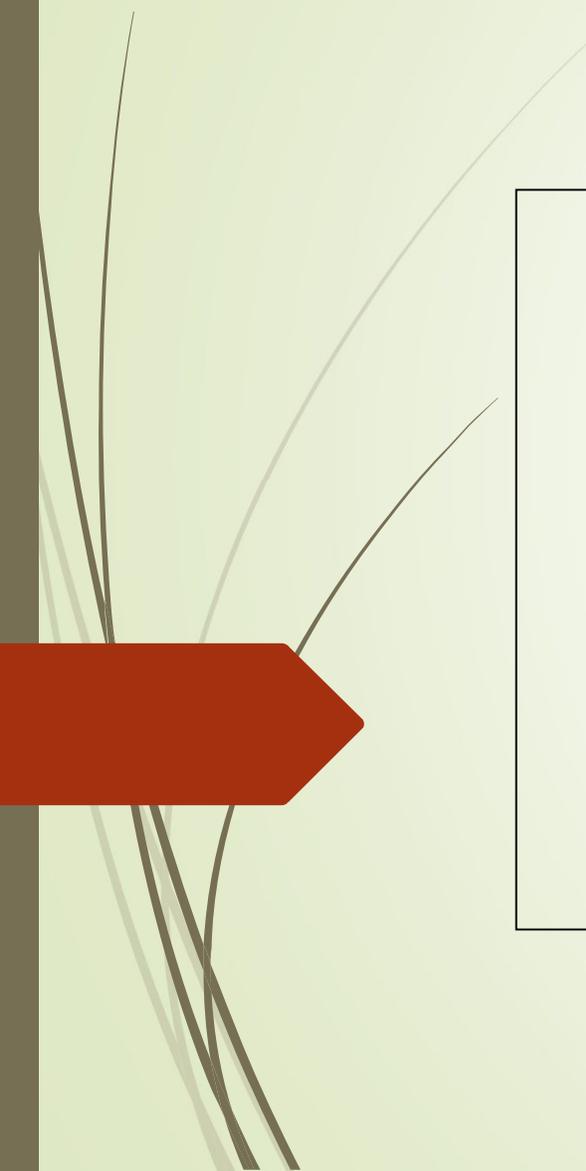
Comme avec l'exemple de celle de Mars-sur-Allier/Saint-Parize-le-Châtel, elle a aussi une vocation pédagogique.

En effet, sur la première pierre est reproduit le plan du camp-hôpital (voir ci-contre et vue suivante à gauche) et sur la deuxième est inscrite l'épithaphe ainsi qu'une carte postale reproduite du camp (voir ci-contre et vue suivante à droite).



# La stèle à Mesves-sur-Loire/Bulcy





**Les autres lieux de mémoire :  
Sermoise-sur-Loire et Verneuil**

# Dans la Région

## Les Américains chez nous

A quelque distance de notre ville, à proximité d'un lieu bien connu des pêcheurs nivernais, se déploie maintenant la longue file de baraquements d'un camp américain, abritant plusieurs milliers de travailleurs.

Une large étendue de terrain bordant les rives de la Loire est maintenant méconnaissable. Les champs retournés par les socs des charrues et grattés par les pelles en disent long sur l'industrielle activité de nos alliés.

Pourquoi ce bouleversement d'un coin si tranquille, pourquoi tous ces travaux ?

Lors de l'arrivée chez nous, il y a environ six mois, des premiers contingents américains, ceux-ci eurent le spectacle, en débarquant à Nevers, d'une gare encombrée au sens le plus large du mot. La succession ininterrompue de convois allant et venant du front ajoutait encore à l'intensité déjà grande en temps de paix du trafic de cette ligne du Bourbonnais.

Une récente statistique indique que chaque soldat américain envoyé en France nécessite un transport de dix tonnes de marchandises pour son alimentation, son entretien, etc. Comment, dans des conditions de transit aussi difficiles, pourvoir aux besoins des troupes déjà débarquées et assurer le transport de celles restant à venir avec tout ce qu'elles comportent en matériel ? Le problème demandait une solution urgente, et c'est pourquoi, avec la rapidité de décision qui caractérise nos nouveaux alliés, les travaux de construction d'une voie ferrée reliant la ligne du Bourbonnais à celle de Chagny, Dijon et le front furent entrepris.

De cette façon, les convois de troupes, de matériel et de munitions se dirigeant vers le front seront aiguillés directement sur la ligne de Chagny sans subir aucun retard et sans ajouter à l'encombrement de la gare de Nevers.

En l'espace de quelques semaines, un nombre considérable de travailleurs munis d'un formidable outillage et des plus perfectionnés, fut amené sur les lieux.

Les travaux de terrassement commencèrent à la pelle et à la pioche. Un peu plus tard, des excavateurs à vapeur apportèrent le concours de leurs redoutables crocs, et bientôt, sur une longueur de plusieurs kilomètres, une tranchée de dix mètres de profondeur en certains endroits fut creusée. Tous les moyens furent employés, et la mine fit sauter les blocs sur lesquels la dent des excavateurs n'avait pas prise.

Maintenant, des soldats du génie italien, aidés par des travailleurs annamites sont en train de parfaire ces travaux, creusent des chenaux pour l'écoulement des eaux. Sous peu la voie ferrée pourra être installée.

Parallèlement à la conduite de ces terrassements, les Américains procèdent à l'élévation, de chaque côté du lit de sable creusé par le fleuve, d'un remblai de trente-six mètres de base sur douze de hauteur. Conduite avec une rapidité merveilleuse, l'édification de ce formidable amas de matériaux, présente au visiteur, d'une certaine distance, l'aspect des abords d'une fourmilière en plein travail.

Au fur et à mesure de l'allongement du remblai, la voie Decauville est installée, dont les wagonnets, remorqués par de minuscules locomotives transportent sans arrêt la terre et les pierres extraits par les excavateurs.

Mais les matériaux puisés de cette façon étaient insuffisants, et il a fallu chercher d'un autre côté. Aussitôt, de puissantes charrettes remorquées par des tracteurs sont venues à la rescousse. Elles creusent de profonds sillons, retournant les mottes, que ramassent ensuite de petits charriots, des « pelles », bas sur roues et trainés par deux chevaux.

Là encore se révèle l'esprit méthodique de nos alliés. Le charretier conduit ses chevaux et ne fait que cela ; un homme est sur le lieu choisi qui charge la pelle, en un clin d'œil au moyen d'un levier. L'attelage repart, un autre le suit qui est chargé de la même façon et ainsi de suite.

Une cinquantaine de « pelles » se succèdent, formant une chaîne sans fin, et qui accumulent en une journée des milliers de mètres cubes de matériaux.

Mais, parmi les difficultés de tout genre que comporte un projet de cette nature, surtout lorsqu'il s'agit de l'exécuter en un aussi bref délai, l'établissement d'un pont sur la Loire et son canal, se posait au premier plan. Jeter sur le fleuve un pont entièrement métallique ou en maçonnerie, il n'y fallait pas songer : outre les délais d'exécution trop considérables pour le but proposé, les frais de construction risquaient également de ne plus se trouver en rapport avec l'utilité de la voie ferrée, toute momentanée et subordonnée à la durée des hostilités.

Il fallait établir un pont qui, tout en offrant les garanties de solidité nécessaires, puisse être exécuté avec le moins de frais possible.

Le moyen terme fut trouvé et, avant la fin de l'année, beaucoup avant, affirment certaines personnes compétentes, un pont sur « pilotis » pourra assurer chaque jour le passage de nombreux convois.

Qu'est-ce, exactement, que ce « pont sur pilotis » ? Beaucoup de gens, à cette annonce, se sont récriés : « Rien n'est plus simple », fermement convaincus qu'il s'agissait d'un pont de bateaux, d'un pont de fortune semblable à ceux établis en quelques heures, pour le passage d'une armée par exemple.

Non, il ne s'agit point de cela, et l'œuvre entreprise par nos alliés pourra donner les garanties de solidité requises pendant une période d'au moins dix ans, de l'avis d'une personne très compétente qui nous accompagnait lors de notre visite aux vastes chantiers américains.

Pour son édification, des centaines d'arbres, de sapins entiers furent amenés du Dauphiné. Ils constituent les « piles » sur lesquelles seront posés les « tabliers », pièces entièrement métalliques d'une quinzaine de mètres de longueur, composant le

pont lui-même et qui supporteront les rails.

Elevés de six mètres environ, ces énormes pieux sont enfoncés en terre de sept à huit mètres à l'aide d'un pilon à vapeur très puissant. Ce dernier, haut d'une quinzaine de mètres, est composé de deux longs poteaux, métalliques ou en bois, suivant la force de l'outil, d'un écartement d'un mètre et entre lesquels glisse une masse de fonte ou d'acier actionnée par une machine à vapeur. Entre les deux montants, le pieu est fixé et s'enfonce de plusieurs centimètres à chaque abaissement du pilon. Le travail est fait en quelques minutes et avec précision.

Dans le lit même du fleuve, les piles, au nombre d'une vingtaine, sont composées d'un assemblage de quarante poteaux rangés par dix. Les pieux sont ensuite échelonnés de dix en dix, à un éloignement de 3 m. 50 sur une longueur de plus de cent mètres encore.

La voie courra ensuite sur le remblai coupé par le pont jeté sur le canal. Construit selon les mêmes principes que celui qui traverse la Loire, il est maintenant terminé. Il est constitué par une seule pièce métallique semblable à celles que nous descrivons plus haut, et soutenue sur chaque rive par un assemblage de quarante pieux.

On peut se rendre compte, d'après ce que nous venons d'en dire, de la solidité de ces édifices. Leur vue donne une impression d'équilibre parfait et de sécurité absolue.

Voici l'œuvre considérable que, grâce à leur rapidité de décision et à leur merveilleuse organisation, nos amis américains ont pu réaliser en six mois, dans une collaboration étroite avec nos services des Ponts et Chaussées.

Nous ne saurions trop engager nos compatriotes à aller se rendre compte par eux-mêmes de l'effort accompli. A quelques kilomètres seulement de Nevers, l'endroit est un but de promenade tout indiqué et des plus intéressants. Marcel LAURENT.

Article sur la construction du pont à Sermoise-sur-Loire.

Source : Arch. dép. Nièvre, journal Paris-Centre du jeudi 15 août 1918

# Inauguration à Sermoise-sur-Loire du monument commémoratif le 18 novembre 2017



Pour rappeler la construction de ce pont, deux tronçons de voies ont été réalisés. On peut lire notamment le nom de Carnegie et U.S.A 1917.

**10. — A. - Sous-Secrétariat d'Etat à la Liquidation des Stocks**

19 bis, Boulevard Delessert, Paris (16<sup>e</sup>) — Téléphone : PASSY 96-45, 98-14, 98-35.

# **1<sup>re</sup> Vente d'AUTOMOBILES AMÉRICAINES, à Verneuil (Nièvre)**

de : **108 Camions (G.M.C., Kelly, Mack, Peerless, Nash Quad, U.S.A.)**

**19 Camionnettes (Atlas, Brasier, Dodge, Ford), 17 Touristes (Cadillac, Cole et Dodge), 6 Motocyclettes (Indian, Cleveland), 4 Side-Cars**

Exposition permanente au Parc Américain de Verneuil du 29 Septembre au 6 Octobre 1919, jour de l'adjudication.

Renseignements au Parc de Vente ou 70, avenue de la Bourdonnais, Paris. Téléphone : Saxe 76-57. 62556

Parution de la 1<sup>ère</sup> vente d'automobiles au camp de Verneuil.  
Source : Arch. dép. Nièvre, *Journal de la Nièvre* de septembre à décembre 1919

Inauguration du  
monument  
commémoratif  
à Verneuil le 27  
septembre 2014

Source : collection  
particulière

