

Le 144^e RI un régiment "estuarien" dans la guerre un régiment "estuarien"



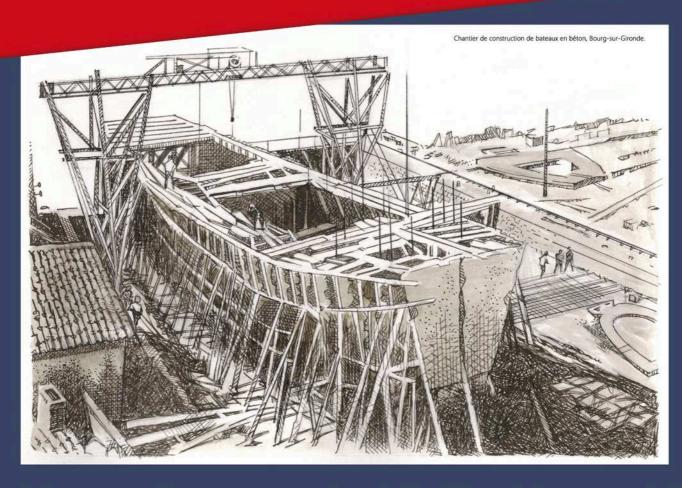
Comme toutes les unités françaises, le 144° Régiment d'infanterie a, au début de la guerre, un recrutement régional. Basé à Bordeaux (casernes Xaintrailles et Faucher), à la citadelle de Blaye et à Royan (caserne Champlain), il compte dans ses rangs de nombreux Girondins et Charentais. Personne n'imagine, lorsque le 144° RI rassemblé quitte la gare de la Bastide, en août 1914, qu'il entame un voyage de quatre ans, un voyage marqué par de terribles étapes.

Il connaît son baptême du feu aux environs de Charleroi, bat en retraite avec toute l'armée francoanglaise et prend part à la contre-offensive de la Marne. Il participe, au printemps 1916, à la défense de Verdun en tenant, durant deux semaines, des positions devant le fort de Vaux. En 1917, il est engagé à trois reprises dans la désastreuse bataille du Chemin des Dames où il laisse 800 des siens. Il est encore très éprouvé lors de l'offensive allemande du printemps 1918 qu'il affronte en Picardie. Le 11 novembre, il campe à quelques kilomètres de la clairière de Rethondes où est signé l'armistice. Il a perdu plus de 1 700 hommes au cours de ces 52 mois.



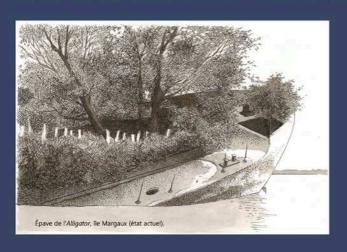


Des bateaux en béton



En 1918, le gouvernement lance un programme de construction de barges et de remorqueurs destinés principalement au transport du charbon anglais vers les ports de France. Pour économiser du fer, la plupart de ces barges doivent être réalisées en béton armé, selon une technique mise au point par l'ingénieur Eugène Freyssinet. Une "Compagnie bordelaise de constructions maritimes modernes", sans doute créée pour la circonstance, obtient la commande de quatre chalands et, pour l'honorer, installe son chantier à Bourg-sur-Gironde entre la falaise et la rivière.

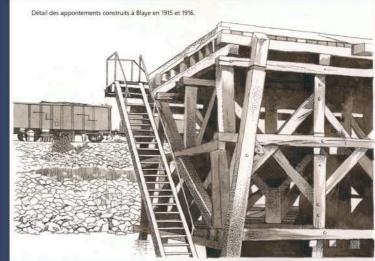
Ce n'est qu'en 1920 et 1921 que le *Caméléon*, l'*Alligator*, le *Crocodile* et la *Salamandre* (des bateaux dépourvus de moteur, longs de 55 mètres, pouvant porter 1 000 tonnes de charge) sont mis à l'eau.



Avec le retour de la paix, on revient aux matériaux et méthodes de construction classiques. Le chantier bourquais arrête là sa production comme le font ceux de Lorient, Boulogne, Rouen, Brest ou du Havre. Les chalands ayant perdu leur utilité première, les services de l'État s'en débarrassent peu après leur livraison. Certains sont convertis en pontons, c'est le cas de l'Alligator. Il sera coulé en 1944 par les Allemands dans le bras de Macau et finira à la pointe de l'île

Margaux où il montre encore sa proue.

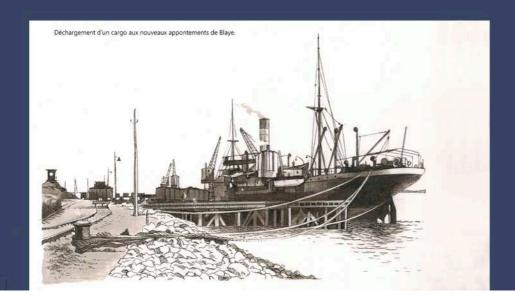
Blaye, port charbonnier



Pressés par la nécessité, les pouvoirs publics reprennent l'idée, lancée avant-guerre, d'aménager Blaye comme avant port de Bordeaux. La construction d'appontements pour navires de haute mer est décidée en 1915. Les berges de la Gironde sont remblayées, en aval du chenal, avec des dizaines de milliers de mètres cubes de sable et de gravier dragués dans l'estuaire. Un enrochement de trente mille tonnes les protège sur une longueur de cinq cent cinquante mètres.

Deux appontements de bois sont plantés en pleine eau et raccordés à la rive par des plates-formes trapézoïdales. En 1918, ils sont reliés entre eux formant un front d'accostage, long de deux cent soixante dix mètres, pouvant accueillir simultanément deux grands cargos. Le chemin de fer dessert l'ensemble, quatre grues à vapeur complètent cet équipement. Blaye reçoit principalement du charbon anglais (quarante-deux mille tonnes en 1916, quatre cent mille tonnes en 1918).

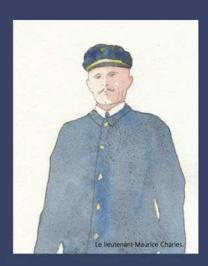
En majeure partie, il est réexpédié par chemin de fer vers les ports de la Méditerranée où il est embarqué pour l'Italie, sa destination finale ; un acheminement coûteux et compliqué, mais sûr (entièrement maritime, il serait sous la menace des sous-marins allemands).



Le lieutenant Maurice Charles

De tout temps, l'estuaire a donné de nombreux marins. En 1914, qu'ils soient marins pêcheurs ou de la marchande, ils sont mobilisés dans la Marine de guerre. Voici l'histoire de l'un d'eux.

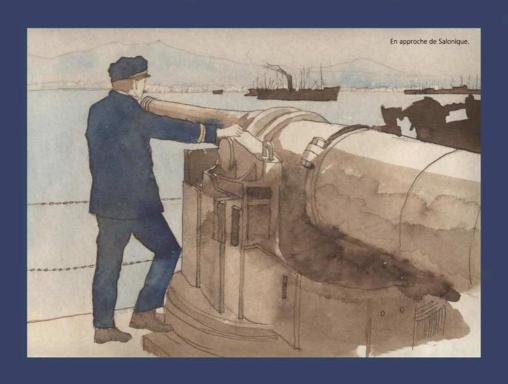
Né à Étauliers dans une famille ayant fourni plusieurs capitaines au long cours, Maurice Charles est lieutenant en second à bord de l'Himalaya, paquebot des "Messageries maritimes" qui a été réquisitionné en 1915 en tant que croiseur auxiliaire pour le transport de troupes.



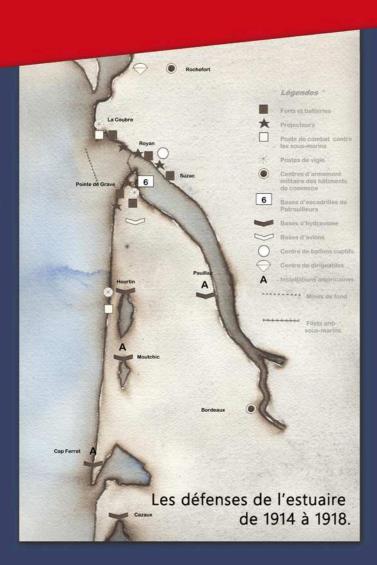
En 1916 il part pour le port de Dalny, en Sibérie orientale, pour ramener 2 500 soldats russes destinés au front Ouest et les débarque à Marseille.

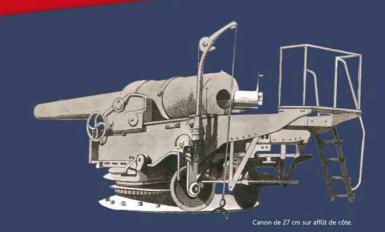
Puis c'est l'expédition de Salonique. Les Alliés ouvrent un second front dans les Balkans : le Front d'Orient. L'Himalaya y participe activement en apportant troupes et matériels. Mais la Méditerranée est infestée par les sous-marins ennemis et le 10 mars 1917, alors qu'il dirige le tir d'un canon contre un submersible allemand, Maurice Charles est tué net par l'éclatement du canon.

Le lieutenant Charles ne reverra ni l'estuaire ni Étauliers. Il vient d'avoir 28 ans, son corps est débarqué à Malte où il repose toujours.



Le front de mer







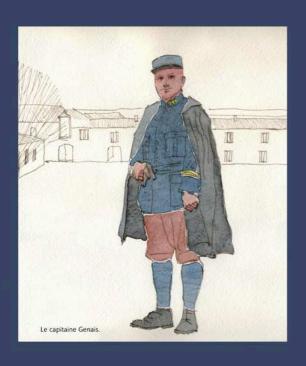
Mine flottante allemande

À la déclaration de guerre, l'estuaire de la Gironde est protégé des incursions ennemies par les forts de Royan, du Verdon, la batterie de la pointe de Suzac, tous dotés de canons de divers calibres et de projecteurs électriques. L'artillerie de la citadelle de Blaye et de Fort-Médoc – ils constituaient une deuxième ligne de défense – est enlevée et transportée au front, mais une batterie nouvelle est implantée à Bonne-Anse.

De plus, trois bateaux arraisonneurs sont basés à Royan. Ce dispositif se révèle inefficace contre les sous-marins que l'Allemagne lance à l'assaut de la flotte marchande alliée. Dès 1915, les *Uboote* se montrent dangereusement actifs aux approches de la Gironde. Ils mouillent des mines dans les passes, arraisonnent et coulent à l'explosif, à la torpille ou au canon, les cargos aussi bien que les chalutiers ou les barques de pêche.

Pour les contrer, les bateaux de commerce s'arment, empruntent les parcours sécurisés par les dragueurs de mines et naviguent en convois. Néanmoins, lorsqu'en 1917, Berlin déclare la « guerre sous-marine à outrance », s'autorisant à attaquer sans sommation tous les navires, y compris les neutres, le risque d'une rupture des approvisionnements apparaît.

Le commandant Médéric Genais

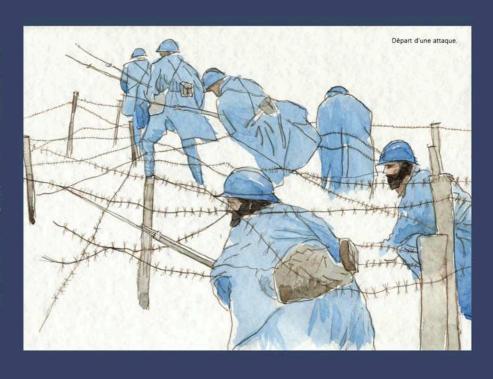


C'est l'histoire d'un enfant de Saintonge né à Néré en 1876, et qui a fait l'école de Saint-Maixent, formant les officiers issus du corps des sous-officiers. Il est affecté comme lieutenant au 144e Régiment d'Infanterie, caserné dans la citadelle de Blaye. Une vie tranquille à la Belle-Époque, en haut des remparts et au bord de l'eau. Il y épouse une jeune fille du Blayais avec laquelle il emménage Place d'Armes.

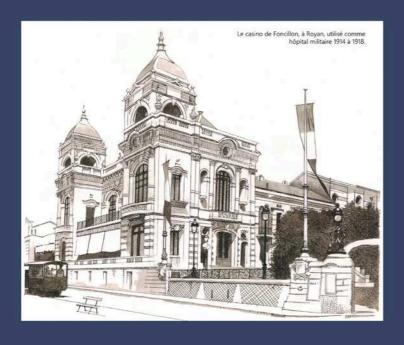
Août 1914, la guerre éclate. Le 144e tient sa dernière prise d'armes dans la citadelle et toute la garnison part de Blaye pour se regrouper à Bordeaux avec les bataillons de Royan. Le régiment au grand complet défile alors dans la capitale girondine au milieu d'une foule enthousiaste. Les jours suivants, c'est l'engagement sur le front. Le lieutenant Genais est élevé au grade de capitaine dès septembre, et participe aux terribles combats où s'est illustré le 144e RI.

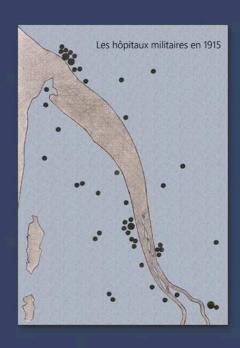
Au cours de la guerre il est blessé à plusieurs reprises, mais réchappe au sort de ses nombreux camarades tués au combat. Néanmoins, grièvement atteint, il ne finit pas la guerre. Il reçoit la Légion d'honneur sur le champ de bataille et est réformé. Promu commandant, il est rendu à la vie civile. Sa carrière et sa vie sont brisées. Commence alors quarante années d'une existence douloureuse car, malgré dix-huit opérations, il est devenu aveugle, conséquence de ses blessures. Jusqu'en 1958, et pendant quarante-quatre ans, la querre ne l'a jamais quitté.

Il repose au cimetière d'Eyrans.



Des hôpitaux partout





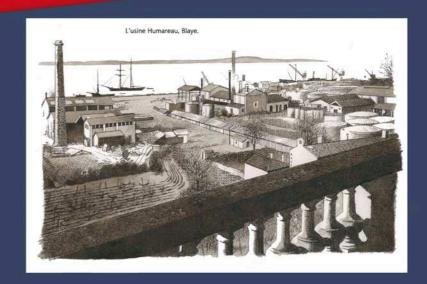
Les effets dévastateurs de l'armement moderne ont été sous-estimés par les états-majors, et les services médicaux militaires se trouvent vite submergés. Les blessés, après avoir reçu les premiers soins, sont alors embarqués dans des trains sanitaires et dispersés dans les nombreux hôpitaux (il y en aura près de dix mille) qui s'improvisent, dès août 1914, dans tout le pays.

L'armée installe ses hôpitaux de plusieurs centaines de lits dans les établissements qu'elle réquisitionne (le lazaret de Trompeloup à Pauillac, l'école normale d'instituteurs de Saint-André-de-Cubzac, l'Institut collégial de Royan) mais délègue la création et le fonctionnement d'unités plus petites — hôpitaux auxiliaires, maisons de convalescence, bénévoles — à des associations, des municipalités ou des particuliers.

On reçoit donc les évacués du front dans des mairies (comme à Soulac), des salles des fêtes (à Saint-Vivien), des usines (à Blaye). Les cités balnéaires offrent, outre leur climat salubre, de nombreux locaux vacants, aussi trouve-t-on une dizaine d'hôpitaux logés dans des villas, un hôtel, des casinos de Royan à Meschers. Près de cinq cents blessés de guerre sont accueillis dans des châteaux médocains, et non des moindres (Beychevelle, Beaucaillou, Lagrange, Malescot...), en partie reconvertis par leurs propriétaires.

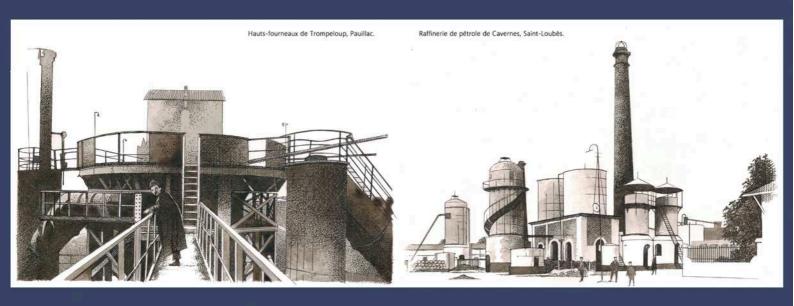


L'industrie mobilisée

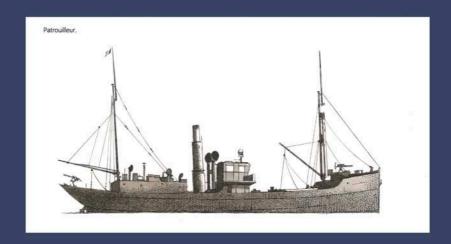


Il apparaît très vite que les manufactures d'État ne suffiront pas à produire les énormes quantités d'armes, de munitions et les divers matériels qu'exige la guerre moderne. Le gouvernement passe commande à l'industrie privée qui, malgré la pénurie de main-d'œuvre et la difficulté à importer des matières premières, remet en route des fabrications abandonnées, ou en improvise de nouvelles. Ainsi, les hauts-fourneaux de Pauillac, éteints en 1913, reprennent-ils du service l'année suivante, alimentés en minerai espagnol et en charbon anglais. Les chantiers navals de Lormont et de Bacalan, tout en construisant quelques patrouilleurs et canonnières, se consacrent à la fabrication de pièces d'artillerie et d'obus.

Les raffineries de pétrole de Blaye, Saint-Loubès, Bègles, fournissent du carburant à l'armée qui, peu motorisée au début de la guerre, se dote d'automobiles, de camions et d'avions en grand nombre. L'industrie chimique bordelaise traite toujours les nitrates du Chili et les phosphates du Maroc, mais pour produire des explosifs au lieu des engrais d'avant-guerre. L'usine Humareau de Blaye, vouée jusqu'en 1914 à la chimie du goudron, se spécialise dans la production de phénol utilisé comme antiseptique et comme base d'explosif.

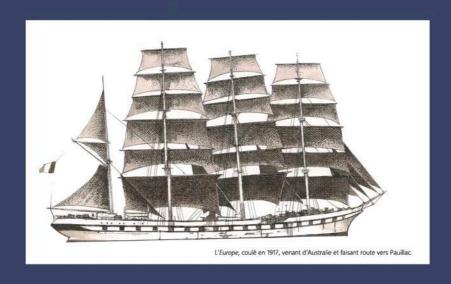


Les marins et la guerre



Depuis Colbert, les gens de mer sont soumis à un régime militaire particulier : dûment enregistrés par l'Inscription maritime, ils doivent, en cas de conflit, renforcer les équipages de la flotte de guerre. Or, en 1914, la plupart des inscrits maritimes des quartiers de Royan, Pauillac, Libourne et Bordeaux, sont des gabariers, des pêcheurs, des marins au cabotage, peu aptes au service à bord des cuirassés et des croiseurs modernes.

Certains sont affectés à la protection côtière. Ils tiennent des postes de guet ou servent sur des patrouilleurs, des dragueurs de mines et autres petites unités de surveillance. D'autres, moins chanceux, versés dans l'armée de terre, partagent, au front, le sort de leurs concitoyens de toutes professions. Les marins au long cours se retrouvent mobilisés sur les bateaux réquisitionnés par la Marine nationale : paquebots convertis en transports de troupes ou en navires-hôpitaux, cargos utilisés comme ravitailleurs. Ils participent ainsi à l'expédition franco-anglaise aux Dardanelles, puis au débarquement de Salonique. Beaucoup d'entre eux, cependant, continuent d'assurer l'indispensable navigation commerciale malgré les minages et les torpillages allemands.



Se souvenir...

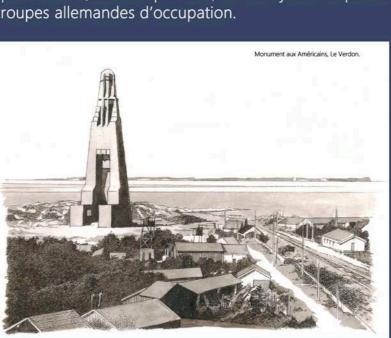


Monument aux morts de Plassac

À une guerre aussi massive (cinq millions de combattants pour la France, un million quatre cent mille tués) succède un mouvement commémoratif sans précédent. De 1920 à 1925, la plupart des communes se dotent d'un monument aux morts. Ceux des rives de l'estuaire ne se distinguent guère, on y retrouve les mêmes coqs gaulois, croix de guerre et poilus en action ou en sentinelles que dans tout le pays.

Des cimetières reçoivent dans un carré militaire et sous des sépultures uniformes, les soldats morts à l'hôpital local (Royan) ou les prisonniers morts en détention (Blaye). Les familles qui le peuvent font retirer les leurs des grandes nécropoles du front pour les inhumer dans leur cimetière villageois, mais n'oublient pas de signaler par une plaque émaillée ou gravée qu'ils sont morts pour la France.

Des moyens bien différents sont engagés pour l'érection du monument de la Pointe-de-Grave. Cette tour de béton haute de soixante-quinze mètres doit célébrer conjointement, après la participation de La Fayette à la guerre d'indépendance américaine, la contribution de l'armée des États-Unis à la victoire. Sa construction, lancée en 1919 en présence du président Poincaré, n'est achevée qu'en 1938. Quatre ans plus tard, elle est dynamitée par les troupes allemandes d'occupation.





Stèle funéraire d'un combattant musulman, cimetière de Royan

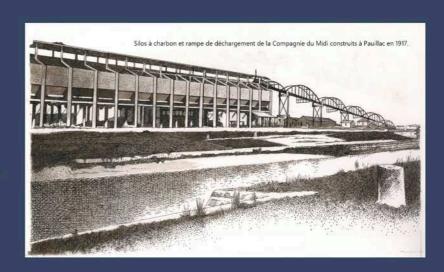
De Bordeaux à Pauillac



Malgré ses bassins à flots, ses quatre kilomètres de quais sur le fleuve et ses cent onze grues, le port de Bordeaux paraît déjà, en 1914, insuffisamment équipé; même en y ajoutant Pauillac, son appontement en eau profonde et sa gare maritime de Trompeloup. Dès les premiers mois de guerre, on manque de postes d'accostage, de parcs à marchandises (durant quelques mois, la place des Quinconces est utilisée comme terre-plein de stockage), d'entrepôts et de voies de desserte.

Les services du port et de l'État embauchent des travailleurs kabyles et marocains, utilisent des ouvriers démobilisés et des prisonniers de guerre pour accélérer le mouvement du fret. Une ligne ferroviaire nouvelle relie Bacalan aux gares en contournant la ville. Sur la rive droite, le quai de Queyries est prolongé. En 1916, un appontement, long de quatre cents mètres, est créé de toutes pièces à Bassens, et doté, évidemment, des grues et voies ferrées nécessaires.

Pauillac n'est pas en reste avec l'aménagement d'un parc de stockage militaire de douze mille mètres carrés, la construction de hangars. La Compagnie du Midi, afin d'assurer un approvisionnement régulier de ses locomotives, y édifie un poste charbonnier capable de décharger deux cents tonnes de combustible à l'heure.

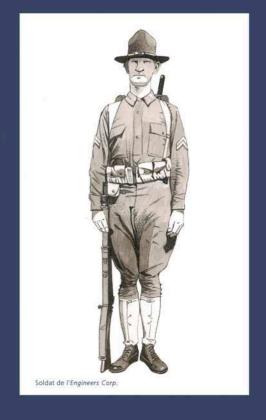


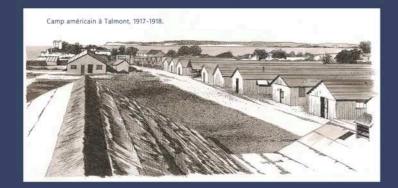
Les ports américains

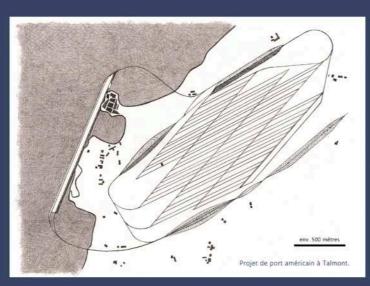
Les installations existantes étant déjà fort encombrées, le commandement américain fait construire ses propres ports.

Les hommes des *Labour Battalions* sont à pied d'œuvre en novembre 1917 (huit mois après l'entrée en guerre de leur pays). En un temps record, ils triplent la longueur de l'appontement de Bassens, y édifient une dizaine d'entrepôts, dont un frigorifique, trois gares de triage... "New Bassens" va accueillir jusqu'en 1919 près de sept cents navires.

L'US Navy implante une base à Pauillac, avec quai de débarquement et liaison ferroviaire particuliers. Mille cinq cents militaires y montent et expédient des hydravions arrivés des États-Unis en pièces détachées.







L'entreprise la plus ambitieuse est la création d'un port à Talmont : avec un appontement d'un kilomètre et demi, quatre vingt cinq hectares d'aire de stockage desservis par soixante quatre kilomètres de rails, "Port Wilson" doit devenir, en 1919, le plus gros établissement américain de ce type en France.

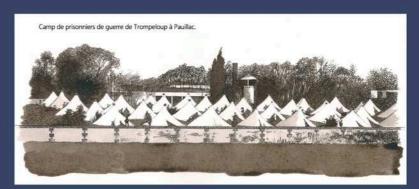
Les soldats du Génie n'en sont qu'aux terrassements préparatoires au moment de l'armistice. Le chantier est abandonné mais le projet, modifié, trouvera des promoteurs après la guerre.

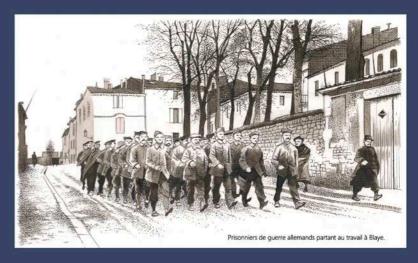
Prisonniers de guerre

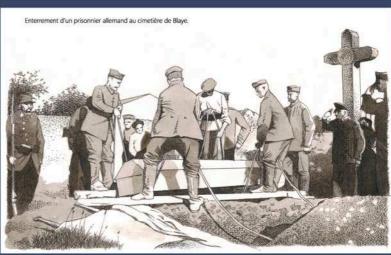
Même si les soldats du Kaiser ne se rendent pas aussi massivement que l'affirme la propagande, les autorités militaires doivent, dès les premiers chocs, prendre en charge un nombre imprévu de prisonniers de guerre. Ils sont envoyés en détention loin du front, dans des forteresses désaffectées ou des casernes inoccupées.

La citadelle de Blaye en reçoit mille cinq cents en septembre 1914. Le lazaret de Trompeloup, à Pauillac, est en partie converti en camp de prisonniers. L'arrivée de nouveaux captifs (il en vient mille cinq cents supplémentaires à Blaye en 1915, à la suite de la bataille de Champagne) nécessite la construction de baraques de bois entourées de barbelés. Des dépôts de ce type sont établis aussi à Bassens et à proximité des gares bordelaises.

La Convention de La Haye, ratifiée par la France et l'Allemagne, leur garantit des conditions de vie décentes, les autorise à correspondre avec leur famille, à recevoir les secours des sociétés de bienfaisance, mais permet leur mise au travail. Groupés en commandos, encadrés par leurs sous-officiers, les prisonniers de guerre sont employés au déchargement de navires, à l'aménagement des ports, à la production industrielle. En petites unités, certains participent aux travaux agricoles.







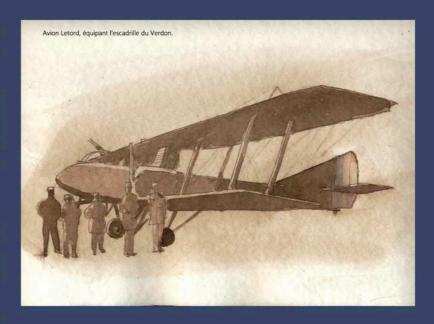
Confrer les sous-marins

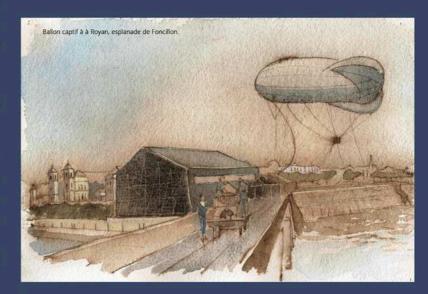
Les autorités militaires craignent l'entrée de sous-marins allemands dans l'estuaire, où les cibles ne manquent pas, et y mettent progressivement en place d'importants moyens de détection et de défense. Un barrage anti-sous-marins, composé d'un filet et d'un câble, est posé fin 1917, entre Royan et le Verdon. La Magicienne, le Rochelais et la Mireille, trois bateaux garde-filet en contrôlent le franchissement.

Des postes supplémentaires de vigie à terre sont créés mais des observateurs s'embarquent aussi à bord de ballons captifs fixes ou tractés par des remorqueurs. Huit ballons ont leur port d'attache avec hangars et usine de fabrication d'hydrogène à Royan. Douze hydravions pouvant repérer les submersibles et, de plus, équipés pour les mitrailler ou les bombarder, sont répartis entre Hourtin et Cazaux.

S'y ajoutent les avions de l'escadrille 481, basée en avril 1917 au Verdon, puis à Grayan lorsque son premier terrain est inondé.

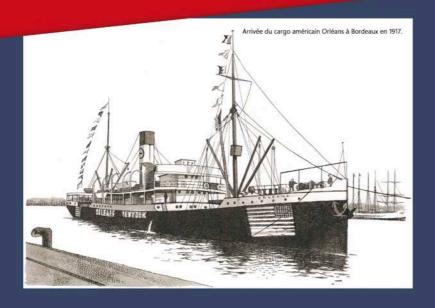
Toutes ces mesures semblent dissuasives : les attaques de sous-marins allemands se raréfient aux abords de l'estuaire en 1918. À l'heure des bilans, cependant, on comptera une centaine de navires coulés en quatre ans dans un rayon de soixante milles (cent onze kilomètres) autour de Cordouan.







Une voie d'eau très fréquentée





Après les transports de troupes amenant les tirailleurs sénégalais et marocains, les ports de l'Atlantique voient arriver les cargos chargés des matières premières indispensables à l'industrie de guerre : fer, acier, produits chimiques. Il faut aussi importer le charbon, les céréales, le sucre, les laines que le pays ne produit plus suffisamment, faute de main-d'œuvre ou du fait de l'occupation allemande des départements du Nord-Est.

À Bordeaux et dans les ports de l'estuaire – bien placés pour recevoir les navires venus d'Angleterre, des colonies d'Afrique occidentale ou des pays neutres d'Amérique – on constate une augmentation constante du trafic. Il passe de quatre millions et demi de tonnes en 1914 à six millions en 1916 et à près de sept millions en 1918.

Les équipements d'avant-guerre ne répondent plus aux besoins et, malgré la construction de nouveaux appontements, on compte parfois une quarantaine de bateaux attendant, ancrés en rade du Verdon, qu'un poste à quai se libère à Bordeaux, Pauillac ou Blaye. Les choses se compliquent avec l'entrée en guerre des États-Unis aux côtés des Alliés, en 1917 : ils font de la Gironde une zone de débarquement pour leurs soldats et leur imposant matériel.

