



# Le déploiement américain en Charente-Inférieure (1917-1919)

► Philippe Duprat

En Charente-Inférieure, à la fin de la Première Guerre mondiale, les Américains ne se sont pas seulement établis à La Rochelle-La Pallice et à Rochefort. Ils ont conçu un vaste plan de nouvelles installations en tenant compte des zones urbanisées et des infrastructures de communication existantes. Parmi ces projets, l'édification de « Port Wilson » à Talmont. Abandonné en plein chantier aussitôt après l'Armistice, le projet sera un moment repris après la guerre mais à nouveau abandonné au profit de la création du port du Verdon.

Après la décision des États-Unis d'entrer en guerre le 6 avril 1917, une délégation américaine vient en reconnaissance dès le mois suivant sur le continent européen, s'intéressant prioritairement aux installations portuaires de l'Atlantique. Le port de Saint-Nazaire (*Base section n° 1*), réservé à l'acheminement des troupes combattantes, est rapidement choisi et opérationnel dès juin 1917. Il n'en va pas de même pour les sept autres bases destinées à la logistique, dont le choix sera plus difficile. Une *Base section n° 7* est finalement implantée à La Rochelle en binôme avec Rochefort (dotée également d'une base navale destinée à la sécurité des convois), l'ensemble étant opérationnel au début de l'année 1918 : en réalité ce choix s'inscrit dans un cadre plus vaste, celui du territoire de la Charente-Inférieure, pour acheminer une grande partie de la logistique américaine sur le continent en toute sécurité, loin des zones de combat<sup>1</sup>.

## Les carences de la base section n° 7

### *La Rochelle-Rochefort*

La *Base section* de La Rochelle-La Pallice (4 000 hommes sous de commandement du Colonel Sidney Grant) avec son annexe de Rochefort à la Cabane Carrée (1 510 hommes sous le commandement du Major des Marines Greene, puis du Lieutenant-Colonel Rice) permettra l'acheminement, en un an, de près d'1 million de tonnes d'approvisionnements (en particulier du charbon) et de matériel divers (wagons, véhicules, hydravions)<sup>2</sup>.

De nombreux bâtiments sont réquisitionnés, des centaines de baraquements sont construits dans les deux villes, et des liaisons ferroviaires sont aménagées, notamment à La Pallice. D'autant qu'à La Rochelle comme à Rochefort, l'armée américaine conserve son entière autonomie – une des conditions de la participation des États-Unis à la victoire et à la paix : ce sont tous les services d'une armée qui s'installent, de l'État-major du

<sup>1</sup> Cet article n'inclut pas la base navale américaine de Rochefort (1175 hommes, 8 navires), qui entre en service en janvier 1918 jusqu'en mars 1919 : dans cette période les navires de la base escortent et protègent 182 convois des incursions des sous-marins allemands dans l'arrondissement de Rochefort. L'aérostation française de La Beaune devait compléter le dispositif avec ses ballons dirigeables, mais l'armistice survient avant la conclusion de l'accord. Pour le détail, voir Jean-Claude Bonnin, « Les Américains à Rochefort en 1918-1919 », *Roccafartis* n° 59, p. 23-35.

Une dépendance de la base de Rochefort existait à Saint-Trojan (île d'Oléron) dès janvier 1918 (opérationnelle à l'été 1918) pour accueillir des hydravions (369 hommes, 13 hydravions ; 246 vols effectués, 19 533 miles parcourus). La base est fermée le 19 janvier 1919.

<sup>2</sup> Jean-Claude Bonnin, « Les Américains à Rochefort... » art. cit.

Génie aux unités de dockers noirs, de transport, transmissions, poste, services médicaux, police militaire, et même quelques unités armées d'infanterie et de cavalerie, sans oublier la gestion en propre de camps de prisonniers allemands, dont la main-d'œuvre est réservée aux besoins américains.

Mais face à cette irruption massive d'hommes et de matériel, les capacités d'accueil sont sous-dimensionnées, avec des espaces limités par des agglomérations étendues, et des équipements portuaires nettement insuffisants (notamment les linéaires de quais et les grues), d'où la nécessité d'implantations portuaires annexes, en particulier pour gérer les énormes quantités de charbon en provenance d'Angleterre.

Mais cela ne suffit toujours pas, surtout en cas de prolongement de la guerre – dont personne, au début de 1918, ne peut imaginer la fin prochaine.



L'atelier de montage des camions à Rochefort ; la base d'hydravions à Saint-Trojan ; les commandants des bases de La Rochelle et de Rochefort, le colonel Sidney Grant et le lieutenant-colonel Geo M. Rice (*National Archives USA*)



### ***Tonnay-Charente et Marans***

Deux ports sont rattachés à la *Base section n° 7* dans le courant de l'année 1918 : une partie des navires charbonniers destinés à Rochefort est dirigée sur le port de Tonnay-Charente, où le déchargement est opéré par du personnel américain (et des prisonniers de guerre), la gestion étant effectuée localement par un consignataire. À partir de l'été 1918, La Rochelle ne pouvant plus réceptionner toutes les cargaisons de charbon, de nombreux navires viennent décharger à Marans, dans les mêmes conditions qu'à Tonnay-Charente. En retour, ils transportent des poteaux de bois pour les mines anglaises<sup>3</sup>.

Les États-Unis doivent monter en puissance en quelques mois, et malgré tous les aménagements de la *Base section n°7* et ses extensions aux ports avoisinants, le collapsus est inévitable dans la zone La Rochelle-Rochefort, déjà très urbanisée : il est indispensable de créer une seconde grande zone portuaire.

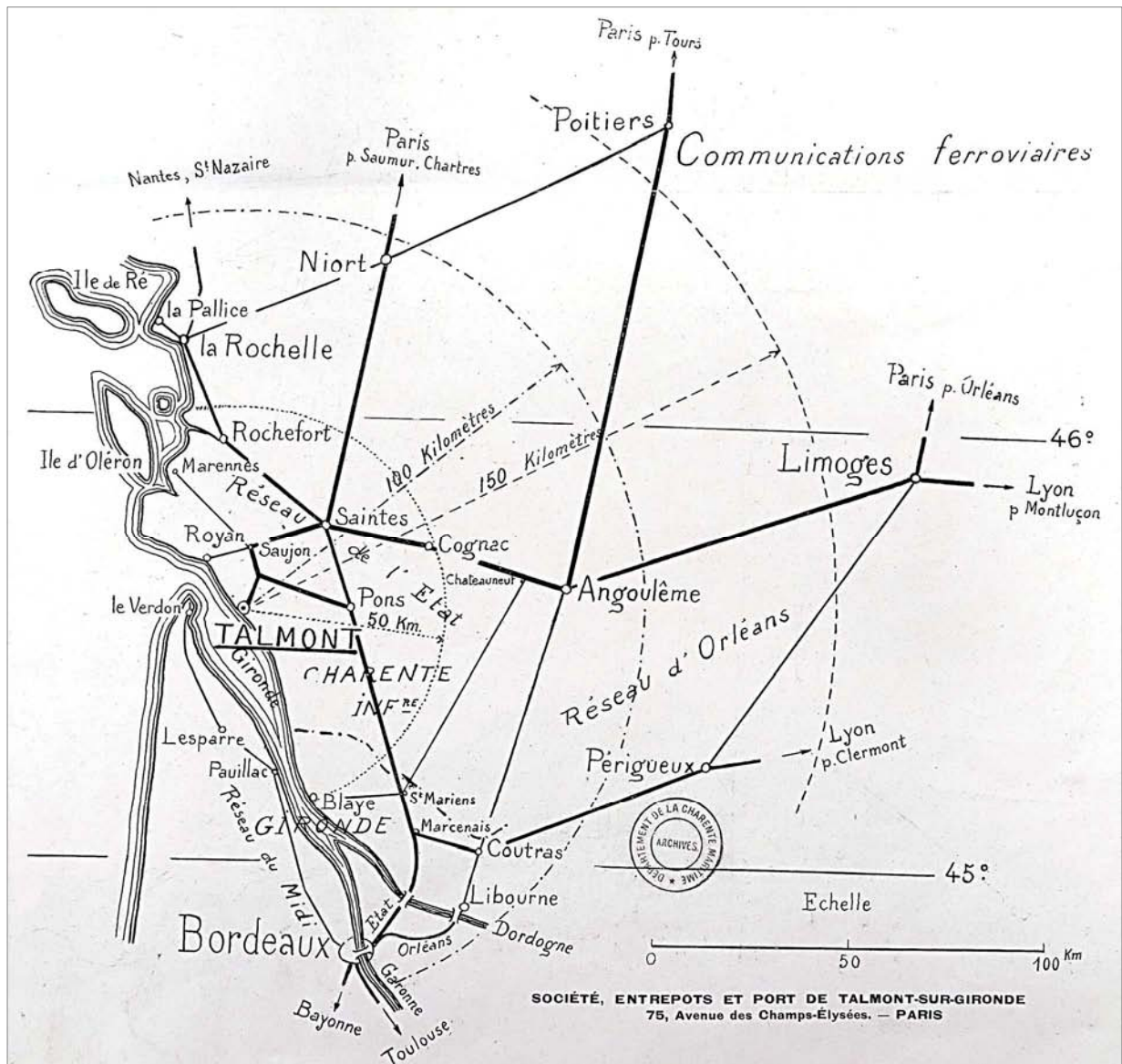
### **Le projet de « Port Wilson » à Talmont**

Dès juin 1917, la délégation américaine ne s'était pas limitée aux ports existants, dont les faiblesses structurelles étaient déjà évidentes. Elle avait pointé, dans la vaste embouchure de la Gironde, le site de Talmont, au sud de Royan, pour recevoir un grand port en eau profonde susceptible

<sup>3</sup> Jean-Claude Bonnin, *L'armée américaine à La Rochelle et en Charente-Inférieure*, coll. Mémoires en images, Alan Sutton, 2010, p. 47.

d'accueillir des navires de grande taille jaugeant au moins 10 m de tirant d'eau. Certes Talmont, isolé en bordure de Gironde, n'a aucune liaison directe avec le réseau ferré national, mais un court raccordement est possible avec Saintes et le nord, grâce à la ligne créée peu avant-guerre entre Pons et Royan.

présente l'avantage d'une fosse de grande profondeur (15 à 25 m), entretenue au pied des falaises par des courants constants. Toutefois, la force des courants et l'exposition aux vents dominants du Nord-Ouest, rendent très difficile la création de « quais provisoires attenant à la rive ».



Carte du réseau ferroviaire de Charente-Inférieure en 1918 (AD 17, 4-J-3990-03)

Une note gouvernementale détaillée, adressée aux « autorités américaines » et datée du 30 juillet 1917, précise que deux possibilités portuaires sont envisageables en Gironde, l'une à Talmont, l'autre, sur la rive opposée, au Verdon<sup>4</sup>. Talmont

En réalité, les autorités françaises penchent fortement pour « la création d'un grand port maritime » au Verdon, site qui bénéficie d'études approfondies commencées en 1910 et interrompues par le conflit.

<sup>4</sup> Note sur l'organisation d'un port provisoire par grands fonds en Gironde, Paris 30 juillet 1917. Archives de la Marine (Vincennes), SS E8 39, Dossier « Généralités ».

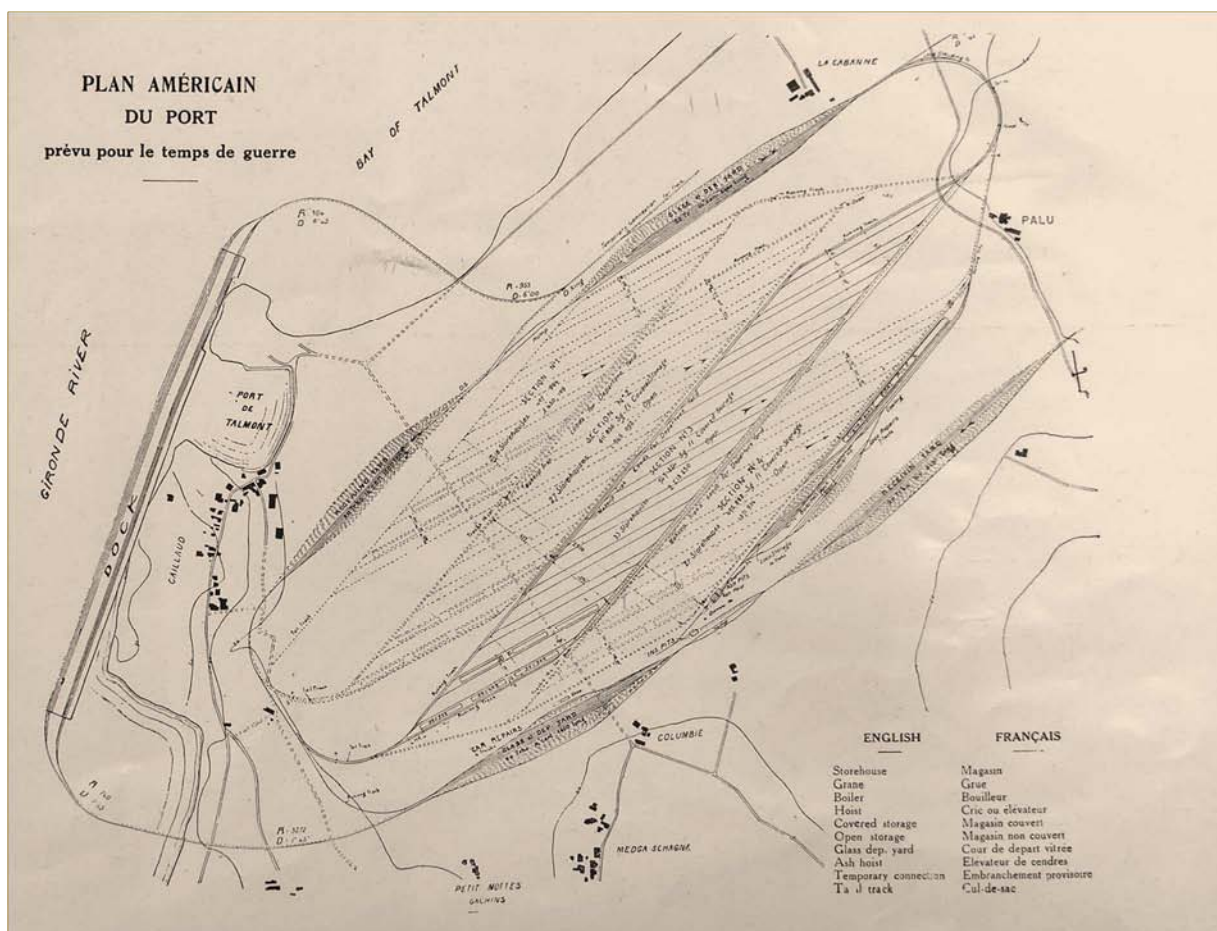
La présence de grands fonds y est comparable (12 à 14 m) et le site est abrité des vents du Nord-Ouest. Le rapport conclut : « Le Verdon prendrait le nom de Port-Wilson. »

Toutefois, malgré la pression discrète exercée par le ministère de la Guerre en faveur du Verdon, les Américains, qui ont rapidement perçu les difficultés à utiliser des ports étrangers, font le choix du site vierge de Talmont dès le début de septembre 1917. En novembre, des unités du 18<sup>th</sup> Engineers, commandées par le colonel Cavanaugh, effectuent des relevés hydrographiques et topographiques à Talmont. Parallèlement un détachement du même régiment vient reconnaître le site d'implantation des voies ferrées. Les travaux préparatoires se poursuivent et des ingénieurs préparent le terrain<sup>5</sup>.

### L'accélération du projet de port en juin 1918

Le déploiement américain se poursuit en Charente-Inférieure, mais il est bridé par les capacités limitées des ports charentais. Les violentes offensives allemandes de mars en Picardie, de mai sur l'Aisne et de juillet en Champagne, montrent que la guerre est loin d'être terminée : la situation s'aggrave sur le front de l'ouest.

Dès lors la question du « Port Wilson » devient prioritaire. Dès le printemps 1918, les boys de la *Cement Mills Company* (175 hommes) relancent la production de la cimenterie de Mortagne qui a cessé ses activités en 1914, et les investigations préparatoires s'intensifient sur la zone de Talmont. L'ordre définitif de construction de « Port Wilson » intervient seulement le 15 juin 1918.



AD 17, 4-J-3990-03

<sup>5</sup> Les documents originaux (américains) sur la mise en place du complexe de Talmont en 1917-1918 sont rares ou peu accessibles (hormis les photos). Il subsiste quelques documents militaires français (AD 17, Archives de la Défense à Vincennes), très incomplets. Quelques publications locales sont également bien utiles, malgré des imprécisions concernant les sources : *Fabuleux Talmont* (non daté, auteur inconnu) ; *Bulletin de la Société des Amis de Talmont*,

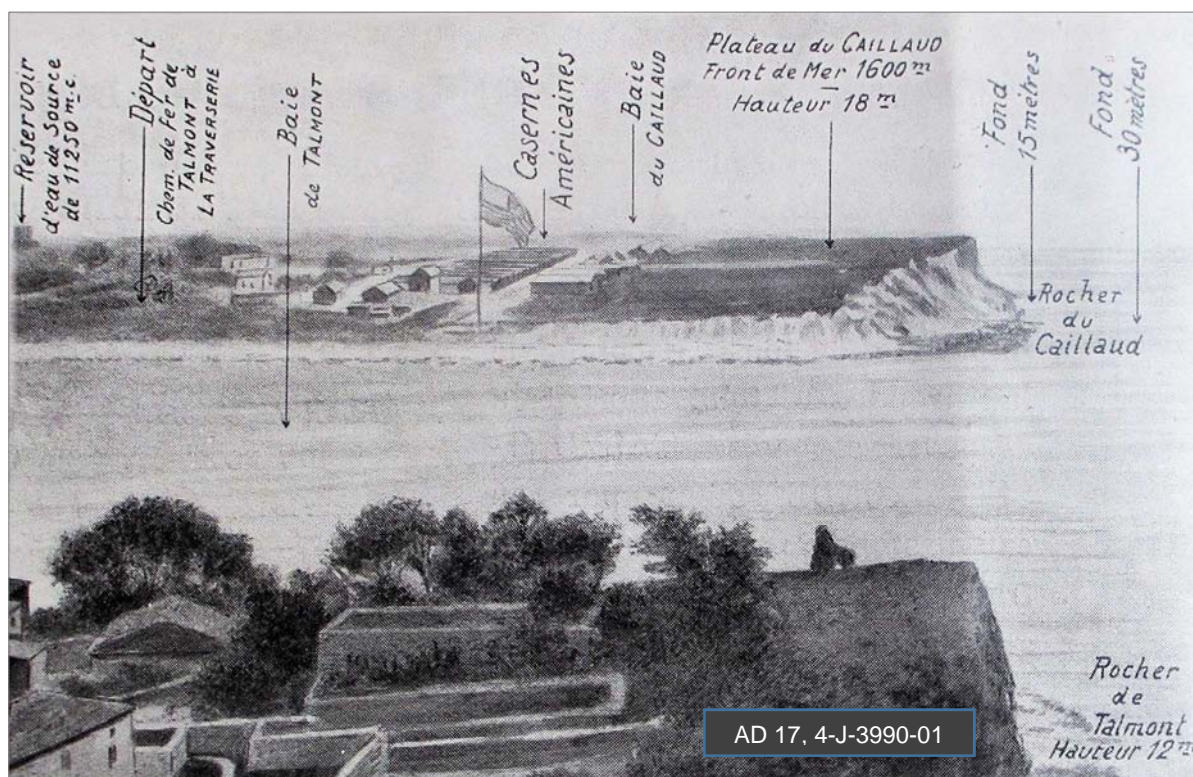
1988 et 1989 ; Anne Mingasson-Gillet et Jacques Tribondeau, *Talmont jadis et aujourd'hui*, Rupella 1984, p. 103-109. Je remercie tout particulièrement Jean-Claude Bonnin pour ses précieuses indications, notes de travail et les photos (notamment celles des National Archives USA), obtenues par son entremise.

Le projet « Port Wilson » est maintenant bien ficelé<sup>6</sup> : il ne s'agit pas d'un port classique avec bassins à flot et installations de maintenance pour les navires, mais d'un vaste terminal de déchargement susceptible de recevoir simultanément une dizaine de cargos tirant une jauge de 10 m. À cet effet, le projet prévoit un appontement long de 1 522 m et large de 80 m, longeant la falaise du Caillaud et le rocher de Talmont, et relié à un immense plateau ferroviaire (64 km de voies) installé sur le marais de Talmont : 4 vastes aires de stockage (*storehouses*<sup>7</sup>), faisceaux de réception (*receiving yards*) et de départ (*dep. yards*), centrale électrique, bâtiments et structures diverses.

Le complexe portuaire doit être relié au réseau ferré général par une ligne de 12,5 km s'embranchant à La Traverserie sur la voie Pons-Saujon. Un camp principal, pour accueillir les soldats américains blancs du Génie (75 baraquements pour une capacité de 6 000 hommes) est prévu sur Le Caillaud, associé à un camp de 2 500 prisonniers allemands, tandis qu'un camp de 1 500 militaires noirs américains serait installé à l'écart sur la colline de La Garde, dominée par un réservoir circulaire de 11 250 m<sup>2</sup> pour l'alimentation en eau, puisée à la source de Chauvignac.

### Les travaux d'aménagement du « Port Wilson »

Entre juillet et novembre 1918, les travaux vont bon train car le temps presse. Une grue-derrick de 30 tonnes est installée sur le petit port de Talmont. 2 000 hommes sont à l'ouvrage. Sur le site de la future gare, des hangars de stockage sont édifiés et de nombreux baraquements couvrent le bas de la colline du Caillaud, soit un tiers du camp projeté (19 baraques, 3 cuisines, 2 bâtiments de bureaux, 7 latrines et quelques annexes). L'emplacement du grand réservoir de La Garde est creusé, les tuyaux d'adduction d'eau sont acheminés (8 km de tuyaux de 20 à 25 cm de diamètre) et les matériaux de la centrale électrique sont arrivés en pièces détachées (4 chaudières de 338 HP et 2 génératrices à turbines de 625 kw). Les travaux préparatoires à l'appontement sont en voie d'achèvement. 20 000 poteaux de bois de 12 à 15 m de long sont livrés pour les substructions de futurs *docks*. L'alignement des falaises de Talmont est en bonne voie. Les artificiers taillent à coups d'explosifs le rocher qui domine la Gironde. En quelques mois, un peu plus de 90 000 tonnes de roche sont abattues à la dynamite, dont la falaise de Cornebrot et, immédiatement au nord de Talmont, le pittoresque ro-



<sup>6</sup> AD 17, 4 J-3990 : petit dossier daté de 1923, mais qui résume le projet américain du complexe de Talmont et comporte le plan original.

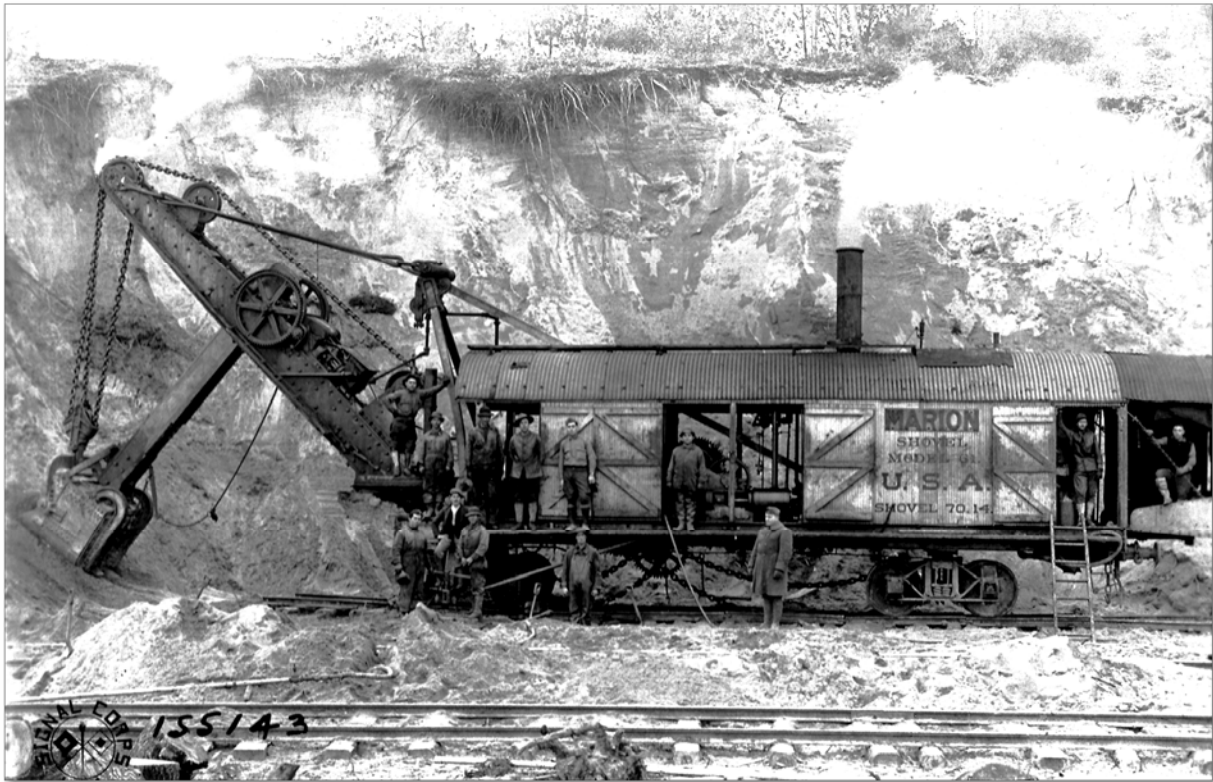
<sup>7</sup> Une centaine de magasins, couverts (225 000 m<sup>2</sup>) ou à l'air libre (730 000 m<sup>2</sup>).



Camp provisoire du 18th Engineers Railway, Talmont, sept. 1918 (Coll. J.-C. Bonnin)



Camp américain sur la colline du Cailleau, janv. 1919 (National Archives USA).



Excavatrice de sable des dunes, janv. 1919 (*National Archives USA*)

cher dit « Le Sphinx », qui disparaît des cartes postales. Les déblais servent à confectionner le ballast des voies ferrées, complétés par le sable extrait des dunes proches (entre Meschers et Saint-Georges-de-Didonne) par une énorme excavatrice.

#### ***Les aménagements ferroviaires annexes : la liaison avec la ligne Pons-Royan***

Pendant cette même période cruciale de l'été 1918, les Américains travaillent de façon intensive à la liaison ferroviaire de Talmont à la ligne Pons-Royan, qui permettra le lien vital avec Saintes par Saujon, et l'envoi direct du matériel vers le front<sup>8</sup>.

La compagnie F du 18<sup>th</sup> *Engineers* installe une voie ferrée de 12,5 km de long reliant le port de Talmont à la ligne Pons-Royan. Un impressionnant viaduc provisoire en bois (30 piles, longueur : 180 m, hauteur : 12 m) est élevé à La Traverserie pour franchir le vallon de Fontenille. Un camp est établi à Fontenille (La Traverserie-Semussac), pour recevoir les 442 hommes qui travaillent à ce raccordement : la C<sup>ie</sup> B du 307<sup>th</sup> *Labor Battalion*

(193 hommes) et la C<sup>ie</sup> A du 506<sup>th</sup> *Engineers* (249 hommes), accompagnés en octobre par des éléments de la *Motor Truck Company* du 448<sup>th</sup> *Engineers*. Un « camp du Colombier », probablement annexe, existe également à Arces, et un petit détachement d'une compagnie de réparation de camions stationne à Cozes. Des prisonniers de guerre sont également utilisés pour ces travaux annexes.

Le dispositif est complété par l'installation, entre août et novembre, d'un campement et d'un parc automobile à Saujon, près de la voie ferrée. Un détachement du 413<sup>th</sup> *Telegraph Battalion*, commandé par le major Rogers, y est basé pour la pose d'une ligne téléphonique directe avec Rochefort et l'état-major rochelais ; une maison particulière y est réquisitionnée, rue du Temple, pour accueillir le quartier général du secteur. La ville de Pons est dédiée à une simple zone de stationnement divisionnaire dotée d'un dépôt<sup>9</sup>, tandis qu'à Saintes, 120 ouvriers civils américains travaillent dans des ateliers de réparation<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Dès février 1918, les services préfectoraux rédigent une note alarmante sur la crise d'approvisionnement en céréales de tout l'ouest du département, due à une pénurie de matériel ferroviaire, tous les wagons vides étant réquisitionnés pour les ports servant de bases à l'armée américaine. (AD 17, R 292).

<sup>9</sup> Du 6 septembre 1918 au 26 février 1919 (AD 17, 43 J-188, n<sup>os</sup> 29 et 59).

<sup>10</sup> AD 17, 43-J-188, n<sup>o</sup> 381.



Viaduc ferroviaire La Traverserie, janv. 1919 (*National Archives USA*)



Embranchement ferroviaire, Talmont, janv. 1919 (*National Archives USA*)



### **Le camp d'Aigrefeuille et la montée en puissance de la zone La Rochelle-Rochefort**

Parallèlement à la mise en place du projet de « Port Wilson », on prépare l'élargissement de la zone La Rochelle-Rochefort, que l'urbanisation prive d'un grand centre de stockage en arrière des ports, qui serait directement lié au réseau ferré national.

#### ***Le choix difficile d'un site de stockage : Aigrefeuille ou Pons ?***

Dès octobre 1917, c'est le site d'Aigrefeuille qui est envisagé pour sa situation très favorable : proximité de La Rochelle et de Rochefort, liaison ferroviaire avec ces deux centres, au bord de la grande ligne en direction de Poitiers et du nord.

Les premiers rapports émanant du Génie français<sup>11</sup> se montrent favorables aux deux emplacements susceptibles d'être choisis à Aigrefeuille (prioritairement en fonction de leur approvisionnement en eau), notamment le deuxième, vaste plateau « qui s'étend des confins Nord d'Aigrefeuille jusqu'au voisinage de La Jarrie à 15 km de La Rochelle ». Mais la suite du dossier révèle que, comme le terrain voisin, il est occupé par la culture intensive de betteraves, qui alimente trois distilleries à Forges, fournissant d'importantes quantités d'alcool « pour la défense nationale ». L'affaire est mal engagée et le 27 novembre 1917, le ministre de la Guerre fait savoir vertement à la chefferie du Génie (soupçonnée d'incompétence) qu'il a dû retirer la proposition d'Aigrefeuille, faite au haut commandement américain, en raison de la présence de terrains cultivés en betteraves, jugés essentiels pour la survie des distilleries et la production d'alcool national. La réponse du service de Rochefort laisse entendre que la superficie concernée par les éventuelles réquisitions ne met pas en danger la production des distilleries, que la question sera réétudiée et ... qu'il a par ailleurs « reçu l'ordre de conserver Aigrefeuille à titre éventuel ». Dans l'immédiat, le secteur d'Aigrefeuille est abandonné au profit de celui de Pons, excentré à l'arrière de Talmont<sup>12</sup>, mais qui ne règle pas le problème de la zone La Rochelle-Rochefort.

### ***L'aménagement du site d'Aigrefeuille***

Mais c'est bien Aigrefeuille qui sera élue au printemps de l'année suivante, sur un troisième terrain situé entre les deux premiers, entre la grande voie ferrée de l'État et la N 139 : les premières réquisitions de terrains commencent le 27 août 1918 sur le terrain (106,50 ha programmés, 99 ha réellement aménagés)<sup>13</sup> et les travaux sont immédiatement entrepris pour y établir un camp américain, un centre de stockage et de transit d'approvisionnement, avec une immense plateforme ferroviaire et une station de pompage d'eau. Un camp de prisonniers allemands est installé au Thou, ainsi que 250 travailleurs chinois venus du camp de Gièvres. Le seul camp américain accueillera jusqu'à 771 hommes<sup>14</sup> – effectifs du 1<sup>er</sup> octobre 1918.

Le plan d'ensemble du complexe d'Aigrefeuille<sup>15</sup> montre la position centrale des bâtiments du camp (barques des hommes et des officiers, prison, latrines, garages et hangars), avec à l'est des voies de stockage et à l'ouest une gare de triage aboutissant à la voie ferrée de l'État. Notons qu'un véritable hôpital (*hospital camp*), et non un simple poste d'infirmerie, occupe une place grande place dans ce camp : il couvre ici les besoins d'un nombre important de militaires américains, qui dépasse le millier, toutes structures comprises.

#### **La question des hôpitaux américains**

L'autonomie de l'armée américaine en France est totale, y compris pour les hôpitaux destinés à recevoir les malades ou blessés du front (du moins les blessés transportables) ainsi que tous les accidentés du travail, forcément nombreux en Charente-Inférieure, sur une base d'environ 8 000 hommes qui travaillent dans les diverses structures du département. On ne compte pas moins de quatre grands hôpitaux (distincts les postes d'infirmerie mis en place dès le début du printemps 1918 ; deux autres doivent compléter le dispositif.

Cependant, pendant les premiers mois jusqu'à l'été 1918, les premières unités américaines ont recours aux hôpitaux militaires français : l'hôpital militaire Aufrédi et son annexe de Fénelon à La Rochelle, et l'hôpital de la Marine à Rochefort.

<sup>11</sup> Rapport du Lt Colonel Levy, chef du Génie au sujet de l'emplacement pour division américaine. AD 17, 43-J-2260, nos 1-4.

<sup>12</sup> AD 17, 43-J-48-2260, n° 21-22.

<sup>13</sup> AD 17, 43-J-188, n° 2.

<sup>14</sup> Les 312<sup>th</sup>, 18<sup>th</sup> et 31<sup>th</sup> Engineers (734 hommes), Camp Infirmary (4 hommes), Railway transportation service (22 hommes), Administration Labor Company (11 hommes). Archives de la Défense, Vincennes, Série 7 N 2223 – 1<sup>er</sup> octobre 1918.

<sup>15</sup> AD 17, 43-J *ibid*.

Prisoner War Labor Camp 33 (carte postale coll. Christian Teton)

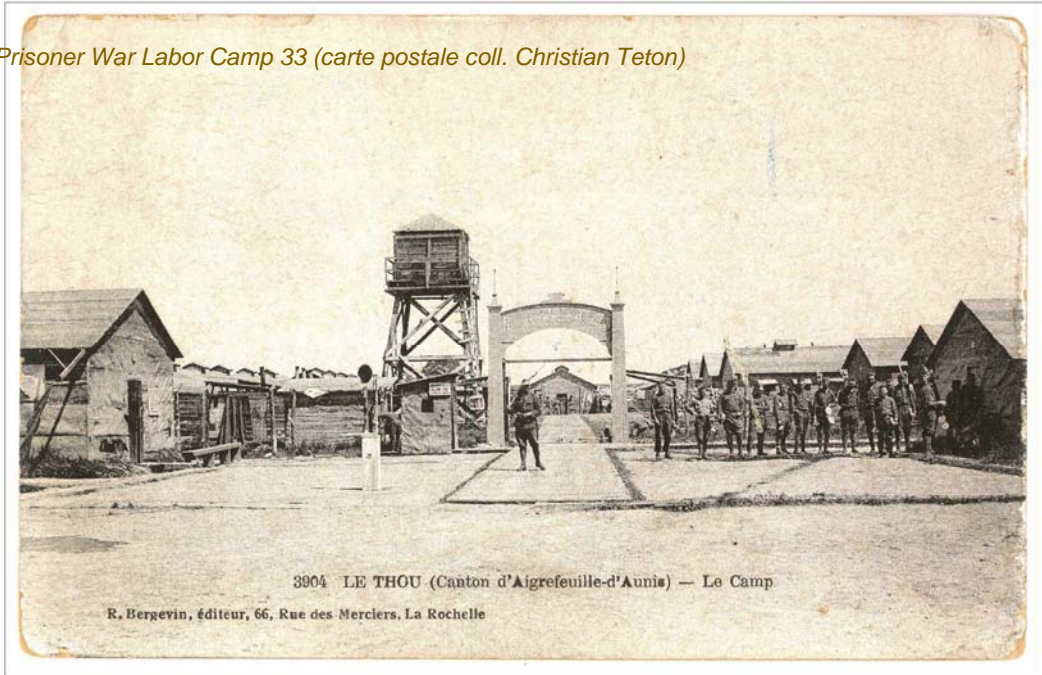
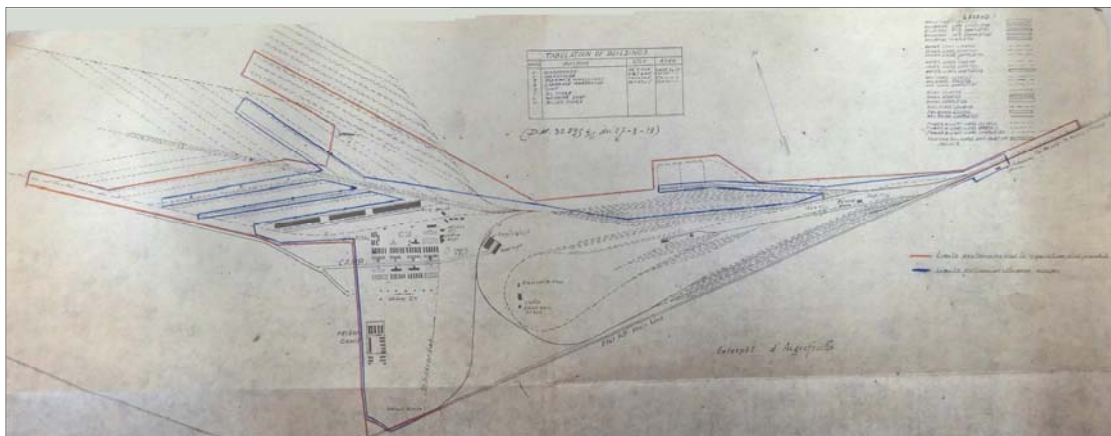


Photo de groupe, camp d'Aigrefeuille (Coll. Michel Gilbert)



Plan du projet de M. Alexandre à Talmont, 1921 (AD 17, 43-J-188-2)

### **La zone nord : Aigrefeuille et Périgny**

Outre le *camp hospital* d'Aigrefeuille, évoqué plus haut, un deuxième hôpital fonctionne pour la zone nord : le *camp hospital* n° 39 de Périgny (couvrant le secteur de La Rochelle) est installé<sup>16</sup> à partir du 7 mars 1918 dans une belle propriété appartenant à M. Paraud de Romsay (connue sous le nom de « Château » ou de « Séminaire ») : les bâtiments et le terrain couvrent une surface de 39 ha. Opérationnel en juillet, l'hôpital a une capacité de 375 lits. Hormis les accidentés, l'hôpital de Périgny recevra quelques milliers de militaires en raison de l'épidémie de grippe espagnole : il connaîtra une centaine de morts et ne sera dissous qu'en mai 1919

L'occupation de la vaste demeure est complétée par 15 grands baraquements en bois et quelques autres dépendances édifiées par le Génie américain sur un terrain d'1/2 ha attenant réquisitionné pour l'établissement d'une annexe d'adduction d'eau le 6 juin 1918.

### **La zone sud : Pons et Saintes**

Les hôpitaux de la zone sud sont installés à la fin de l'été 1918<sup>17</sup>. À Pons, il s'agit d'un établissement auxiliaire français, l'hôpital bénévole n° 35 bis, devenu le *camp hospital* n° 69, créé à la mi-septembre pour recevoir les premiers régiments de la 87<sup>e</sup> division d'infanterie américaine : « arrivé en mauvais état sanitaire, le 32<sup>1<sup>th</sup></sup> *Signal Battalion* y perd six soldats en une semaine. Les cercueils sont convoyés par leurs camarades jusqu'au cimetière protestant, au son de la marche funèbre de Chopin, suivis des autorités locales et d'une foule considérable<sup>18</sup> ».

L'hôpital de Saintes complète celui de Pons peu de temps après : la caserne Brémond d'Ars est cédée par les autorités militaires à l'armée américaine pour servir d'établissement d'hospitalisation : le *camp hospital* n° 88 de Saintes fonctionne à partir du 17 octobre 1918<sup>19</sup>.

### **Les projets abandonnés**

Alors que la grippe espagnole continue à faire des ravages dans le courant de l'automne 1918, deux nouveaux hôpitaux américains sont projetés. Un petit hôpital d'une capacité de 310 lits est envisagé à Rochefort en août 1918, en complément

du *camp infirmary* existant. L'État-major régional propose de l'implanter à la caserne Charente, mais en octobre l'installation n'est pas achevée : elle ne sera jamais réalisée<sup>20</sup>.

Un deuxième établissement hospitalier est prévu à Marennes, à la caserne du commandant Lucas, cédée par le service du Génie français. L'occupation des lieux doit commencer à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1918. Un « État des bâtiments » daté du 1<sup>er</sup> février 1919 signale bien que l'occupation a pris fin le 12 décembre, avec cette mention : « la cession a été faite mais l'occupation n'a jamais eu lieu<sup>21</sup>. »

### **Les cimetières**

Dans un premier temps, les corps des morts américains sont inhumés dans les communes où ils sont décédés : les premiers morts de La Rochelle sont inhumés à Bordeaux, puis, à partir d'avril 1918, dans un carré réservé du cimetière rochelais Saint-Éloi. À Rochefort, les inhumations des Américains se font au cimetière de la Marine. Ailleurs, on a recours aux cimetières communaux civils, ou au cimetière protestant, comme à Pons.

### **L'Armistice et le départ des Américains**

La signature de l'Armistice, le 11 novembre 1918, intervient dans la période où les Américains intensifient leur déploiement en Charente-Inférieure. Mais si pour les soldats français, la démobilisation attendra la signature du traité de paix de Versailles le 26 juin 1919, il n'en va pas de même avec l'armée américaine, qui réduit la voilure de façon drastique dès novembre 1918 : tous les déploiements programmés à partir de juin 1918 subissent un arrêt plus ou moins brutal. On en revient au schéma initial : La Rochelle-Rochefort, où l'activité de l'armée américaine restera importante jusqu'au printemps 1919, notamment la construction de wagons à La Rochelle, et de camions à Rochefort, ainsi que l'acheminement du charbon – besoins qui demeurent vitaux durant cette période.

Le phénomène d'interruption est particulièrement remarquable pour le complexe de « Port Wilson » à Talmont : dès le 15 novembre, le Q.G. américain ordonne l'arrêt immédiat de tous les travaux, décision qui sera effective deux jours plus tard. L'abattage des falaises est aussitôt suspendu :

<sup>16</sup> Bâtiments et terrain font l'objet d'un bail, et non d'une réquisition (AD 17, 43-J-188, n°s 2890 et 2930).

<sup>17</sup> Jean-Claude Bonnin, *L'armée américaine...* art. cit. p. 69.

<sup>18</sup> Jean-Claude Bonnin, *Ibid.* p. 77.

<sup>19</sup> État des bâtiments et terrains occupés par l'Armée Américaine ou ayant été occupés (6 février 1919). AD 17, 43-J-188-2930.

<sup>20</sup> J.-C. Bonnin, « Les Américains à Rochefort... » *op. cit.* p. 30

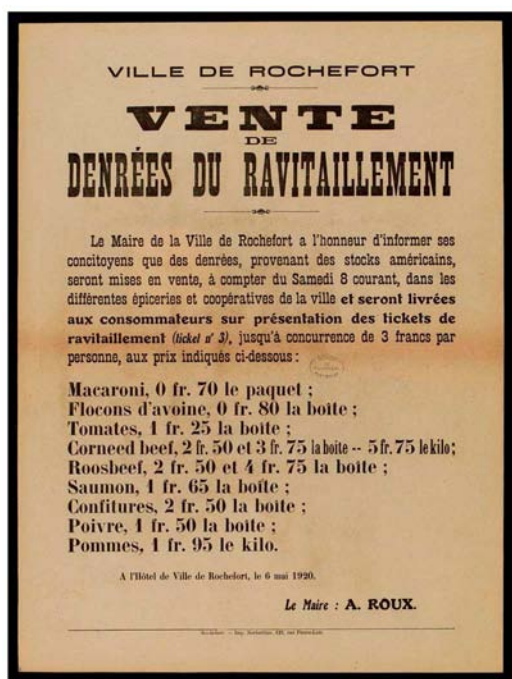
<sup>21</sup> État des bâtiments et terrains occupés par l'Armée Américaine (1<sup>er</sup> février 1919). AD 17, 43-J-188-29.

celui de la falaise de Roche Blanche, sur la baie de Chandorât, n'avait pas encore commencé. Le gros matériel en pièces détachées (centrale électrique, pompes, excavatrices, poteaux...) est rapidement rapatrié aux États-Unis, ainsi que la plupart des militaires américains en stationnement dans la zone (dès fin novembre à Semussac, La Traverse, Cozes et Arces). Le camp du Caillaud est placé sous la garde d'un détachement de l'armée française, commandé par le capitaine Lanteirès.

Ailleurs dans le département, tout va très vite. La cimenterie de Mortagne est évacuée le 30 janvier 1919. Les stationnements américains de Saujon, Saintes et Pons prennent fin en février 1919. Le camp d'Aigrefeuille n'est évacué qu'après juillet 1919. L'occupation des hôpitaux se prolonge jusqu'en mai (Périgny) et juillet (Saintes). Quant aux tombes américaines, tous les corps seront exhumés en 1921 et rapatriés, ou bien déposés au cimetière américain de Suresnes.

### Les « stocks américains »

Les Américains laissent derrière eux un matériel impressionnant, que l'on commence à vendre dès juillet 1919 (quelques baraques disponibles, comme celles de l'YMCA à Rochefort).



AM Rochefort, affiche 2 Fi 1037

Mais c'est à partir de 1920 que les Français vont pouvoir profiter des ventes à bas prix de « stocks américains », qui concerneront d'abord les denrées alimentaires, très attendues par une population rationnée depuis des années, comme à Rochefort, le 8 mai, avec des offres de macarons, boîtes de tomates, de *corned beef* ou de confitures, accessibles à des prix imbattables « sur présentation de tickets de ravitaillement ». À Aigrefeuille, le matériel du camp (confiserie, papeterie, habillement, quincaillerie...) est vendu dès janvier 1920.

À la fin de l'année, ce sont tous les matériaux issus des baraquements ou des installations ferroviaires qui sont mis en vente partout dans le département (ainsi 28 000 traverses de chemin de fer en pin, à Aigrefeuille), comme dans toute la France, soit une valeur totale estimée à environ 400 millions de dollars en matériaux divers, locomotives, wagons, véhicules et engins de toutes sortes, vêtements, vivres, etc.

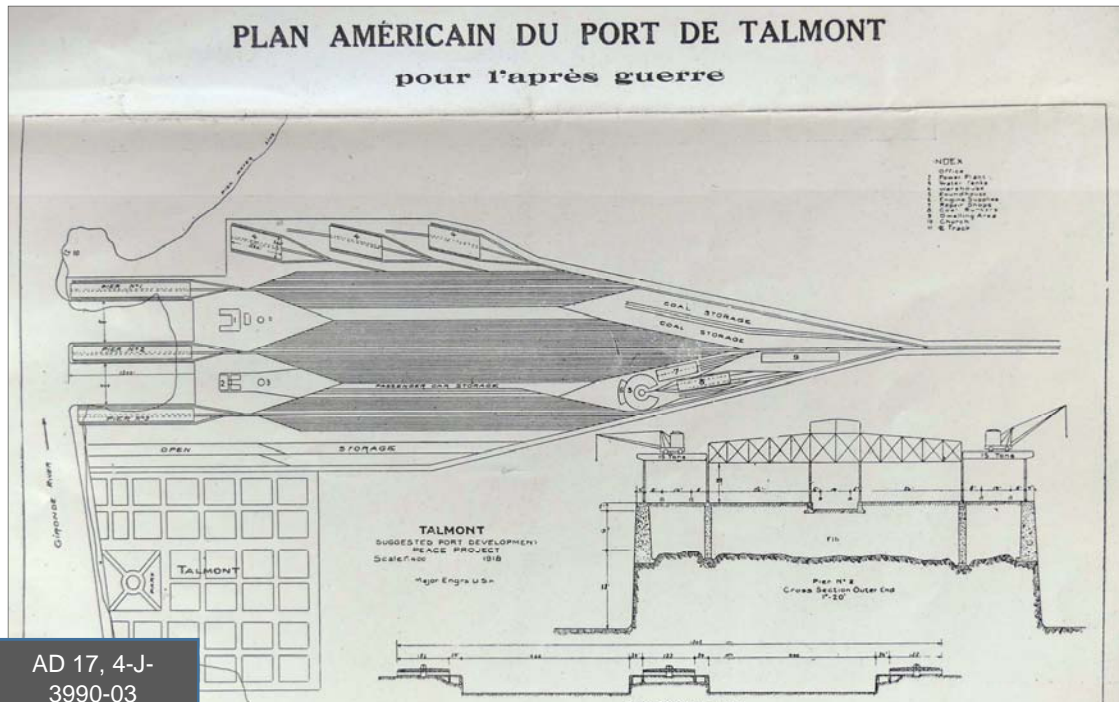
### Un grand port en eau profonde à Talmont : rêves et réalités

À peine le projet du « Port Wilson » enterré « pour cause de victoire », il n'est pas question, à Talmont et en Charente-Inférieure, d'abandonner le rêve d'un port en eau profonde<sup>22</sup>.

Dès mai 1919, il se constitue à Talmont un « Comité de propagande et d'action pour l'achèvement du port de Talmont-sur-Gironde ». Car les Américains avaient également imaginé, au-delà de la guerre, un ambitieux plan du port de Talmont pour le temps de paix, ne conservant aucun élément du port provisoire de 1918 : deux grands bassins (36 m x 122 m) pouvant recevoir huit paquebots à la fois, à creuser dans la baie du Caillaud ; trois vastes quais d'une longueur de 1 460 m, gare de triage sur le marais, ville de Talmont reconstruite en damier sur le Caillaud, dotée d'un parc en étoile recevant en son centre l'église romane démontée pierre à pierre (!). Ce projet, très « américain » n'a aucune suite.

Mais l'idée reste ancrée dans les esprits. Un deuxième projet, tout aussi pharaonique, est présenté en 1921 par M. Alexandre, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et constructeur du phare de La Coubre, à la demande d'une Société Civile des Entrepôts Maritimes de Talmont.

<sup>22</sup> Pour le détail de de projet de grand port, voir A. Mingasson-Gillet et J. Tribondeau, *Talmont...op.cit.*, et le dossier des AD 17 (4-J-3990).



Cette fois, il s'agit de couper Talmont de la terre ferme, en en faisant un îlot du passé cerné de deux vastes bassins larges de 120 m et profonds de 12 m en basse mer, réunis par un canal de jonction de 65 m de large (on accède à l'îlot ancien par un pont-levis). Les deux quais, situés de part et d'autre de l'îlot central le long du Cailleau et dans la baie de Meschers, sont susceptibles de recevoir simultanément quatre à six très grands bâtiments. Chacun des quais est doté d'une ligne ferroviaire. Du côté du Caillaud – et c'est là une nouveauté prémonitoire – on envisage un terminal pétrolier, car on mise sur une consommation croissante d'hydrocarbures : réservoirs enterrés sur le plateau du Cailleau, pipeline sous-marins et enterrés, station de pompage, creusement de nouveaux bassins. Un vrai complexe pétrolier, avec le but affiché « d'harmoniser des souvenirs du passé avec les nécessités du présent et les exigences de l'avenir ». Le soutien des élus locaux est quasi-total, mais leurs efforts restent vains : le projet d'avant-port de Bordeaux au Verdon, porté par la puissante Gironde, favorisé par le ministère des Travaux publics, est adopté par le Sénat le 7 juin 1923. On connaît la suite : Talmont y perd un complexe pétrolier, mais y gagne la conservation d'un site naturel et historique exceptionnel.

## Conclusion

Le déploiement américain en France et particulièrement en Charente-Inférieure, à la fois bref et intense, procède d'un plan d'envergure en plusieurs étapes. L'armée américaine s'installe d'abord sur le bipôle La Rochelle-Rochefort (base terrestre / base navale), tout en envisageant dès 1917 une importante montée en puissance avec la création du « Port Wilson » à Talmont directement relié au réseau ferroviaire national par Saintes et Niort. Parallèlement le bipôle La Rochelle-Rochefort est puissamment renforcé par la création d'un grand site de stockage à Aigrefeuille, lui aussi directement relié au réseau ferroviaire national.

Cette deuxième phase, lancée dès le 15 juin 1918, lors de la dernière offensive allemande, n'aura que quelques mois d'existence : elle sera brutalement interrompue par la signature de l'Armistice le 11 novembre.

Le rêve d'un grand port en eau profonde à Talmont s'évanouit, mais le cadre reste fixé pour la deuxième implantation américaine dans le département, celle des bases de l'OTAN (1952-1966) : les sites majeurs resteront La Rochelle, Rochefort et Aigrefeuille avec le camp de Croix-Chapeau ■



Carte postale, coll. Christian Téton