

Le môle d'escale du Verdon

Le môle d'escale du Verdon est, sans nul doute, la réalisation dont la commune a été la plus fière. Toutes les revues techniques de l'époque lui consacrent des articles en raison de ses nombreuses innovations ; cette gare maritime est un atout touristique que l'on vient voir de loin !

L'idée de construire un avant-port de Bordeaux, à l'embouchure de l'estuaire, vient de la Chambre de Commerce de Bordeaux. Elle se concrétise par le vote de lois, en 1910 et 1914, mais le projet n'est pas concrétisé en raison de la 1^{ère} Guerre mondiale.

Le site du Verdon est choisi en raison de sa facilité d'accès pour les paquebots mais nos amis charentais ont longtemps défendu sans succès les vertus de Talmont.

Les travaux commencent en 1926-1927 et, véritablement, en 1931. Le chantier est gigantesque et attire une main d'œuvre nombreuse. Des journaux de toutes les régions publient des annonces pour recruter des ouvriers. L'Europe existe déjà au Verdon : Espagnols, Portugais, Italiens, Yougoslaves se font embaucher dans les entreprises qui construisent l'édifice. Des baraquements spéciaux sont construits aux abords pour les héberger.

Sans entrer dans les détails techniques, l'ouvrage - de plus de 300 mètres de long - se compose de deux parties :

- une gare maritime (avec salons de réception et d'attente, hall de douane, grues de chargement...) repose sur des piles reposant sur les fonds,
- un viaduc d'accès permettant le passage d'une route et des voies ferrées. Plusieurs innovations techniques méritent d'être signalées :
- des amortisseurs hydrauliques pour amortir l'approche du paquebot le long du quai,
- la voie ferrée, électrifiée dès 1934, l'une des premières de France.

Les travaux vont bon train et le Port Autonome de Bordeaux invite, en grande pompe, toutes les autorités à l'inauguration de son avant-port le 22 juillet 1933. À cette occasion, le paquebot Champlain fait escale et débarque quelques centaines de pèlerins se rendant à Lourdes.

Plus d'une soixantaine de paquebots transatlantiques font escale (débarquant touristes et passagers) et des navires de commerce (notamment venant d'Océanie avec des peaux pour l'usine de Mazamet). Chaque escale est une source d'animation pour le village.

À ce moment-là, Le Verdon est une commune en vue, en plein développement économique et démographique, figurant sur toutes les brochures de promotion du Port Autonome, des compagnies maritimes. La vie associative est développée. Les terrains à proximité de la gare maritime sont sujets à la spéculation. La presse locale fait état des nombreuses visites de ministres et des autorités de toutes sortes.

Cette épopée prend fin en 1940. Le môle d'escale est le témoin de deux épisodes de l'histoire de France au moment de la débâcle : le départ de parlementaires avec le Massilia le 21 juin et le départ d'une partie de l'or de la France de Banque pour une mise à l'abri au Canada.

Dynamité par les troupes d'occupation allemandes, le môle (qui avait été construit en partie par des dommages de guerre) est détruit le 11 novembre 1944. Toutes les tentatives de remises en état ont échoué après-guerre, malgré les efforts de la municipalité du Verdon. C'est seulement en 1966 que des travaux de déblaiement permettent de créer un appontement pétrolier inauguré en 1967, sur la même structure que le môle (les fameuses piles).

L'aventure du pétrole dure 20 ans. Ce cycle s'arrête à son tour. Depuis, les vestiges que cette gare maritime - ultra moderne pour les années 30 et reconvertie pour l'industrie plus tard - n'ont jamais été réutilisés...

Bruno Gasteuil