SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 66 novembre - décembre 2026

Bonjour.....1
Histoire des communications en mer, 5 - la signalisation côtière, par G. Le Moing.....2
Destins de bateaux phares par Alain Foulonneau.....26
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....37
Héroïque sauvetage par une femme Ouessant par Alain Foulonneau.....45
Roald Admunsen atteint le pôle sud 50
Rubrique 56

BONJOUR

Pour finir l'année en beauté Guy Le Moing nous propose son dernier tome sur l'histoire des communications en mer. Il est consacré à la signalisation cotière. Avec les phares et les balises il ne manque pas de couleurs. Et cela m'a incité à y ajouter quelques compléments illustrés sous forme d'intercalaires.

Je continuerai avec les histoires parfois surprenantes de quelques bateaux phares existant encore.

Ensuite Guy Le Moing évoquera les autres anniversaires des automnes du passé avec sa rubrique habituelle.

Enfin j'ajouterai le récit de deux évènements extaodinaires survenus en novembre et en décembre : l'héroïque sauvetage effectué par une femme d'Ouessant et la conquête du pôle sud par Roald Admunsen.

Bonne lecture à tous, bien amicalement

Alain

Histoire des communications en mer
(Suite)

5. LA SIGNALISATION COTIERE

Par Guy LE MOING

Durant l'Antiquité, des fanaux et des phares signalaient déjà l'entrée des ports et les dangers de la côte. À une époque où les cartes marines n'existaient pas et où la navigation demeurait approximative, ces dangers étaient multiples : bancs de sable, écueils, vents côtiers, courants de marée, étroitesse des chenaux, etc. Pendant des millénaires, cette signalisation n'a été l'objet d'aucune règle ; ce n'est qu'à une époque récente qu'elle s'est organisée et harmonisée de par le monde.

Les phares

La plus ancienne *tour à feu* dont les historiens font mention est la tour du promontoire de Sigée, non loin de Troie. Elle a été décrite, dans la *Petite Iliade*, par le poète Leschès de Pyrrha, qui vivait à la fin du VIII^e^ siècle av. J.-C. et au début du VII^e^.



La tour de Sigée
(VIII^e^ avant J.-C.)

Plus connu est le phare d'Alexandrie, qui fut érigé sur l'ilôt de Pharos dans le grand port égyptien. Il est considéré comme l'une des « sept merveilles du monde ». Sa construction fut entreprise par Ptolémée I^er^ Sôter vers 290 av. J.-C. ; elle dura une quinzaine d'années. La tour, d'une hauteur de 120 à 130 mètres, comprenait trois parties : une partie inférieure à section carrée, une partie médiane à section octogonale et une petite tour supérieure à section circulaire, qui portait l'optique et qui était surmontée d'une statue. L'optique était constituée d'un miroir qui reflétait la lumière solaire le jour, et celle d'un feu la nuit. Abîmé par plusieurs tremblements de terre, le phare s'écroula au XIV^e^ siècle ; un fort fut édifié à son emplacement au siècle suivant.

Suétone a évoqué le phare romain d'Ostie et, également, la tour monumentale construite par Caligula à Boulogne pout éclairer le détroit, et que Charlemagne fit restaurer (« Tour d'Ordre »). Plus récente, la première tour de Cordouan, à l'entrée de la Gironde, date de la fin du Moyen Âge.

Premier intercalaire
Deux phares romains existant encore
par Alain Foulonneau

La tour d'Hercule

Ce phare domine l'entrée de la ria du port de La Corogne en Galice (Espagne). Il a été construit à la fin du 1er siècle sous le régne de l'empereur romain Trajan. Il a été restauré en 1791 par la pose d'un revêtement extérieur protégeant les murs antiques très abîmés. Sur ce revêtement des bas reliefs reprennent le dessin de la rampe d'accès extérieure d'origine Une pierre conservée au bas du phare porte une inscription latine signifiant : *Consacré à Mars. Caius Sevius Lupus, architecte d'Aeminium, en Lusitanie, pour l'accomplissement d'un vœu.*

Ce phare électrifié et muni de tous les équipements modernes est toujours en activité



La Tour d'Hercule sur son promontoire (photos Diego Delso Wikicommons)



Le phare de Douvres

Le phare romain de Douvres, connu sous le nom de «*Roman lighthouse*» ou encore «*Roman Pharos»* a été édifié en l'an 43, juste après l'invasion romaine lancée par l'empereur Claude. C'est une tour octogonale (intérieurement carrée) de 24 m de haut, qui présente encore aujourd'hui quatre niveaux romains.



(photo Chris McKenna Wikicommons)

Suite de l'exposé de Guy Le Moing

Les premiers phares utilisaient des feux de bois, qui donnaient des résultats très variables selon les conditions météorologiques et le sens du vent. Si le vent soufflait de la terre, le feu était très visible des bateaux ; s'il soufflait de la mer, il éclairait surtout la campagne voisine. Plus régulière était la flamme des lampes à huile, qui furent ensuite utilisées jusqu'au XIX^{e} siècle, avant d'être remplacées par des lampes à pétrole ou à acétylène.

TYPES D'ÉCLAIRAGE DES PHARES
(D'après Thomas TAG, *Lighthouse lamps through time.* US Lighthouse Society)

Types de source	Combustibles	Epoques approximatives
Feux nus	Bois	Antiquité, M.A. et plus
Braseros	Bois/charbon	Moyen Âge et plus
Bougie/chandelle	Cire	XVII^{e} - XIX^{e}
Lampes à huile	Huile animale ou végétale	XVII^{e} - XIX^{e}
Lampes à pétrole	Pétrole lampant	XIX^{e}
Lampes à acétylène	Acétylène	XIX^{e}
Lampes pétrole vaporisé	Pétrole lampant	Fin XIX^{e} - XX^{e}
Lampes à arc	Electricité	Fin XIX^{e} - XX^{e}
Lampes à incandescence	Electricité	XX^{e}

Deuxième intercalaire

Trois phares anciens
par Alain Foulonneau

1 Réplique d'un feu médiéval dans le port de Mornac en Charente Maritime



(photo AF)

Le phare médiéval "porte-feu" de Mornac-sur-Seudre a été édifié en juin 2006 au port de Mornac. De dimensions modestes, à l'image des réalisations du Moyen-Âge, la réplique du feu médiéval édifiée sur le marais de la Seudre, est une structure très rudimentaire, inspirée de pratiques scandinaves. Elle est faite de troncs d'arbres assemblés soutenant un balancier à contre-poids doté à son extrémité supérieure d'un réceptacle permettant l'entretien d'un feu de nuit et de fumée le jour.

2 Feu d'entrée du port de Hoorn aux Pays Bas



(photo AF)

Ce feu a été construit en 1642. Sa construction faisait suite à l'aménagement du nouveau bassin, l'Oosterhaven. À ses débuts, le système d'éclairage consistait simplement en une armature en bois abritant une grande bougie. L'entretien et l'allumage étaient financés par une taxe (le *vuurgeld* ou droit de feu) payée par les navires assurant la liaison régulière en soirée avec Amsterdam.

En 1692, un incendie détruisit la grande lanterne (*Grote Lantaarn*), imposant la reconstruction de l'ossature en bois. Par la suite, le phare fut peint en jaune et équipé d'une corne de brume ainsi que d'une petite cabine pour le gardien (cette dernière fut démolie en 1934).

Devenu trop vétuste, le phare d'origine en bois a été entièrement démonté en 1968. Cependant une réplique exacte en bois a été construite et réinstallée à son emplacement actuel en 1976-1977 sur la digue du port (Lantaarndijk).

3 Phare de Cordouan estuaire de la Gironde



Le phare de Cordouan à marée haute (photo Yann Gwilhoù Wikicommons)

Commandé par le maréchal de Matignon, gouverneur de Guyenne , il fut onstruit de 1584 à 1611 par Louis de Foix. C'est le plus ancien phare de France encore en activité. Surnommé à l'occasion le « Versailles de la mer », le «phare des rois» et le « roi des phares », c'est aussi le plus ancien phare classé au titre des monuments historiques par la liste de 1862. Depuis juillet 2021, le phare est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La tour comporte six étages :

- au rez-de-chaussée, un portail monumental donne accès au vestibule d'où part un escalier de 301 marches pour accéder au sommet du phare :
- au premier étage se trouve l'appartement dit « *appartement du Roi* », bien qu'aucun roi n'y ait jamais séjourné. Il ne fut aménagé qu'en 1664 par Colbert, le ministre de Louis XIV.
- au deuxième étage se trouve la chapelle, qui est la pièce la plus majestueuse du phare.
- les étages supérieurs sont à usage technique.

Le phare se visite grâce à des navettes partant de Royan ou du Verdon sur mer

---

Suite de l'exposé de Guy Le Moing

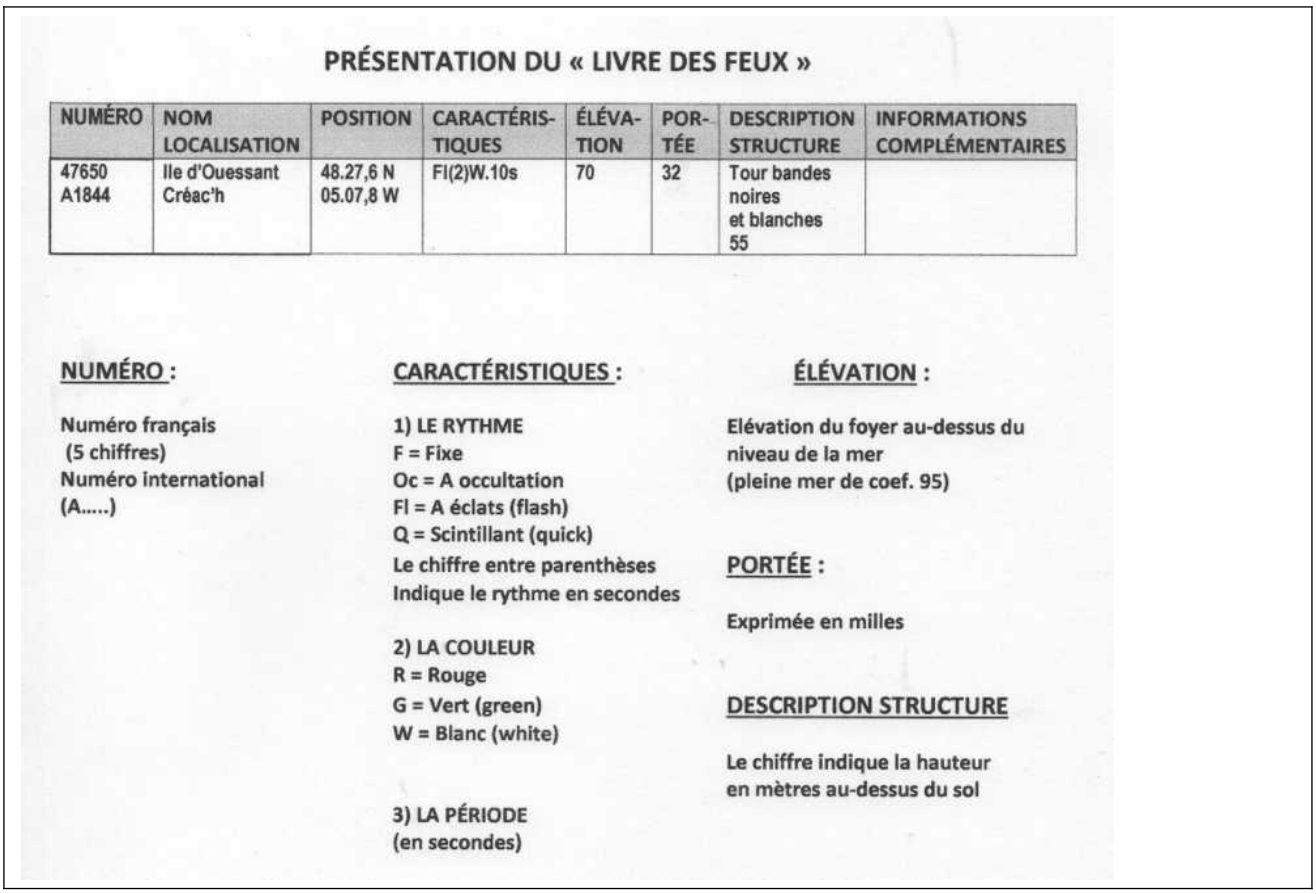
Jusqu'au début du XIX^e^ siècle, les sources lumineuses des phares se sont heurtées à un problème grave : leur manque de puissance, et donc leur faible portée. La flamme nue d'un feu de bois ou d'une bougie n'est ni une source intense, ni une source directive ; sa lumière se disperse vite, limitant encore plus sa portée. Pour remédier à ce défaut, on adjoignait à la flamme des dispositifs de concentration de la lumière (miroirs concaves ou fortes lentilles, par exemple). L'amélioration restait toutefois limitée. Ce n'est que vers 1820 qu'un jeune ingénieur français de la Commission des Phares eut l'idée d'une lentille révolutionnaire faite d'anneaux concentriques qui produisaient un faisceau directionnel puissant. Cette lentille de Fresnel* avait en outre l'avantage de réduire considérablement la quantité de verre nécessaire. Les phares du monde entier en furent bientôt équipés, et eurent leur portée augmentée.

L'électrification des phares a commencé au milieu du XIX^e^ siècle en Angleterre (South Foreland en 1858, Dungeness en 1862). Dès 1863, la France équipa de lampes à arc les deux phares de La Hève[1] ; l'électricité était produite par une génératrice magnéto-électrique, alimentée par une machine à vapeur. Ce système demeura inchangé pendant trente ans, puis subit de lourdes modifications en 1893 ; le phare nord resta longtemps le phare le plus puissant du monde ; il conserva son arc électrique jusqu'en 1924, date à laquelle il fut équipé d'une lampe à incandescence. Quant à l'automatisation, ce n'est qu'à la fin du XX^e^ siècle qu'elle s'est faite de manière satisfaisante.

Si les phares d'autrefois étaient de simples lumières dans la nuit, l'accroissement du trafic maritime, au XIX^e^ siècle, obligea à les particulariser. Chaque phare, en effet, possède une « signature lumineuse » spécifique, qui permet aux navigateurs de l'identifier. Pour éviter toute erreur, deux phares situés dans la même région n'ont jamais des caractéristiques semblables ou même voisines. Chaque phare est personnalisé :
- Par la couleur de son signal lumineux qui, bien que généralement blanc, peut être aussi vert, rouge ou jaune. Certains feux, en outre, changent de couleur selon l'endroit d'où les voit. On les appelle « feux à secteurs » ; ils sont généralement utilisés pour le guidage des bateaux dans les chenaux.
- Par les caractéristiques d'allumage et d'extinction de ce signal, qui peut être « oscillant » (c'est-à-dire avec des alternances très rapides de lumière et d'obscurité), « à éclats » (alternances de durées brèves de lumière et de durées plus longues d'obscurité), « à occultations » (alternances de durées brèves d'obscurité et de durées plus longues de lumières), « isophases » (alternances de lumière et d'obscurité de durées égales).

Toutes les informations nécessaires à l'identification d'un phare (nom, position, caractéristiques, élévation, portée, description de la structure et autres précisions complémentaires éventuelles) figurent dans le *Livre des Feux* que chaque navire doit posséder ; la plupart sont également portées sur les cartes marines.

1 En 1774, deux phares furent construits sur le plateau de La Hève, près du Havre : le « phare nord » et le « phare sud ». Il s'agissait de deux tours identiques, distantes d'une centaine de mètres l'une de l'autre, et hautes de 17 mètres. Elles furent mises en service en 1775. Les phares de La Hève furent les premiers phares français à avoir été électrifiés, en 1863.



PRÉSENTATION DU « LIVRE DES FEUX »

NUMÉRO	NOM LOCALISATION	POSITION	CARACTÉRIS-TIQUES	ÉLÉVA-TION	POR-TÉE	DESCRIPTION STRUCTURE	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
47650 A1844	Ile d'Ouessant Créac'h	48.27,6 N 05.07,8 W	Fl(2)W.10s	70	32	Tour bandes noires et blanches 55	

NUMÉRO :

Numéro français
(5 chiffres)
Numéro international
(A.....)

CARACTÉRISTIQUES :

1) LE RYTHME
F = Fixe
Oc = A occultation
Fl = A éclats (flash)
Q = Scintillant (quick)
Le chiffre entre parenthèses
Indique le rythme en secondes

2) LA COULEUR
R = Rouge
G = Vert (green)
W = Blanc (white)

3) LA PÉRIODE
(en secondes)

ÉLÉVATION :

Elévation du foyer au-dessus du niveau de la mer
(pleine mer de coef. 95)

PORTÉE :

Exprimée en milles

DESCRIPTION STRUCTURE

Le chiffre indique la hauteur en mètres au-dessus du sol

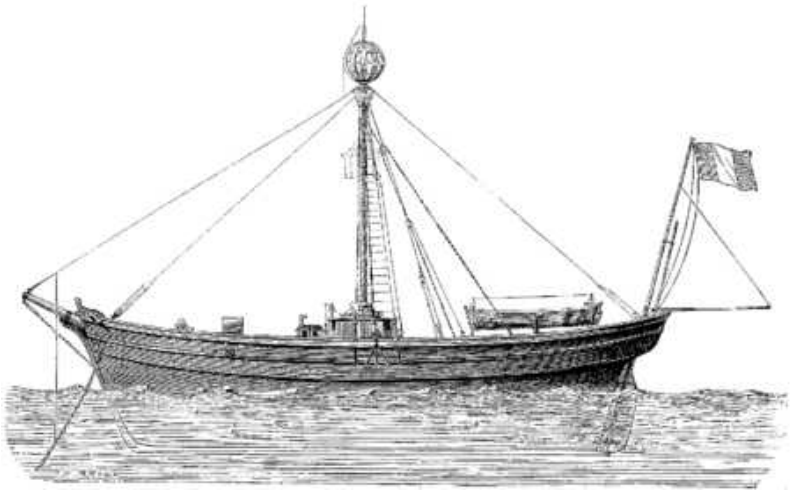
Lecture du « Livre des Feux »

Tout navire venant du large pénètre d'abord dans la zone éclairée par un phare à longue portée (« phare d'atterrage ») ; ces phares sont disposés de telle sorte qu'un bâtiment suivant une route normale en rencontre forcément un. À mesure qu'il s'approche, le navire entre dans la zone des phares secondaires, qui le mèneront à l'entrée du port. Une troisième zone de signalisation lumineuse lui permettra alors de pénétrer à l'intérieur du port en suivant les alignements adéquats.

Les bateaux-phares ou bateaux-feux

Lorsqu'il était impossible de construire un phare en dur, en particulier sur certains bancs de sable, on utilisait des bateaux-phares ou bateaux-feux. Il s'agissait de bateaux stationnaires, mouillés à proximité du banc de sable, et munis d'un ou deux mâts tubulaires portant des feux. Le plus ancien bateau-phare connu est le *Nore*, mouillé dans l'estuaire de la Tamise en 1732. Ces engins se sont multipliés à la fin du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e}. La France en utilisait à Dunkerque, à Boulogne et au Havre. Ils ont aujourd'hui disparu ; les seuls exemplaires restants sont considérés comme des pièces de musée.

Dans le chapitre suivant vous pourrez lire l'histoire de 7 bateaux-feux encore conservés de nos jours.

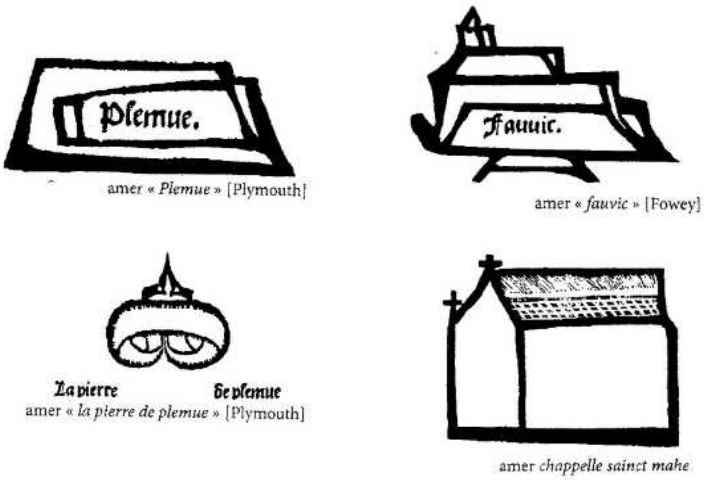


Le bateau-feu *Ruytingen* de Dunkerque

Le balisage des côtes

Le balisage est l'ensemble des marques et des constructions (à l'exception des phares) destinées à renseigner les navigateurs sur la présence de dangers côtiers ou sur le tracé des chenaux d'accès aux ports. Ces marques et constructions peuvent être : des balises*, des bouées*, des perches*, des amers* aménagés, etc.

Le balisage des côtes et des entrées de ports existait déjà durant l'Antiquité. Les archéologues ont distingué certaines tours qui n'étaient ni des phares ni des tours défensives, mais bien plutôt des repères pour les navigateurs. Les pilotes du Moyen Âge se guidaient sur un réseau d'amers dont ils maîtrisaient la connaissance. Ces points de repères figuraient dans les divers *Livres de la Mer* qu'ils utilisaient. En France, par exemple, le *Routier de la Mer* de Pierre Garcie dit Ferrande (édité en 1480, 1502 et 1520) est illustré de nombreux petits dessins représentant les amers jalonnant les routes maritimes côtières. On attribue aux navigateurs hollandais et hanséatiques de la fin du Moyen Âge, la mise en place d'amers artificiels, destinés à mieux sécuriser la navigation côtière.



Représentation de quelques amers dans le *Routier* de Pierre Garcie
(Dessins extraits de l'ouvrage de Bernard de Maisonneuve :
Pierre Garcie, dit Ferrande – CRHIP, 2015)

C'est surtout au XVII^e^ siècle que le balisage des grandes routes côtières commença à être organisé de manière plus rigoureuse : balisage de l'estuaire de la Tamise, de la rade de Brest, etc. Il devint alors si indispensable que, durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'amiral Arthur Herbert fit retirer toutes les balises des côtes anglaises afin d'empêcher Tourville de tenter un débarquement !

L'effort de balisage se poursuivit au XVIII^e^ siècle, parfois à l'initiative personnelle de certains navigateurs. A Morlaix, par exemple, c'est un ancien corsaire nommé Charles Cornic-Duchêne qui décida, dans les années 1770, de baliser la baie au moyen de perches et de tas de galets peints en blanc. C'est à peu près à la même époque que le duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne, fit améliorer la signalisation dans l'estuaire de la Loire, premier estuaire balisé de France.

Au XIX^e^ siècle s'est amorcé un effort de standardisation au sein de chaque nation maritime, accompagné de la recherche d'une standardisation mondiale.

De nos jours, les normes internationales relatives à la signalisation côtière couvrent six types de balisages.

1 – Le balisage « latéral » qui permet de matérialiser les chenaux d'accès dans les ports. Dans la région A, il repose sur une règle simple : quand on vient du large et qu'on veut entrer dans le port, on doit voir :
- à bâbord, des marques cylindriques rouges le jour, ou des feux rouges la nuit ;
- à tribord, des marques coniques vertes le jour, ou des feux verts la nuit ;

2 – Le balisage « cardinal » qui permet de signaler les dangers. Il utilise des marques de couleurs jaunes et noires le jour et des feux scintillants blancs la nuit. Ces marques sont placées aux quatre points cardinaux du danger, selon un code conventionnel.

3 – Le balisage « danger isolé » qui permet généralement de signaler des écueils isolés de faible étendue. Il utilise, le jour, une balise de couleur noire à bandes rouges placée sur le danger, et des feux blancs à deux éclats groupés la nuit.

4 – Le balisage « eaux saines » qui désigne des eaux libres de tout danger. Il utilise, le jour, des marques de couleurs rouge et blanche de forme quelconque, et la nuit un feu blanc.

5 – Le balisage « spécial » qui est utilisé dans certains cas particuliers : exercices militaires, présence d'un câble ou d'un oléoduc sur le fond, zone réservée à la pêche, etc. Les marques et les feux sont de couleur jaune.

6 – Le balisage des plages qui permet de délimiter les zones de baignade, les chenaux réservés aux engins de plage, la limitation de vitesse à 5 nœuds, etc.

Certaines balises sont munies d'un répondeur radar. Lorsqu'elles sont frappées par le rayon radar émis par un navire, elles répondent sur la même fréquence, ce qui génère un signe distinctif sur l'écran du radar embarqué. De telles balises portent le nom de balises RACON (abréviation de *RAdar beaCON*).

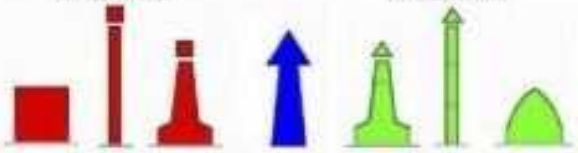
Marques de balisage maritime

(A.I.S.M. / Association internationale de la signalisation maritime)

MARQUES LATERALES REGION A

Dans la région B (Continent américain, Japon, Corée et Philippines) la couleur du balisage latéral est inversée

BABORD TRIBORD



feu rouge — feu vert

(Rythme quelconque sauf 2 éclats +1)

MARQUES CHENAL PREFERE

BABORD TRIBORD



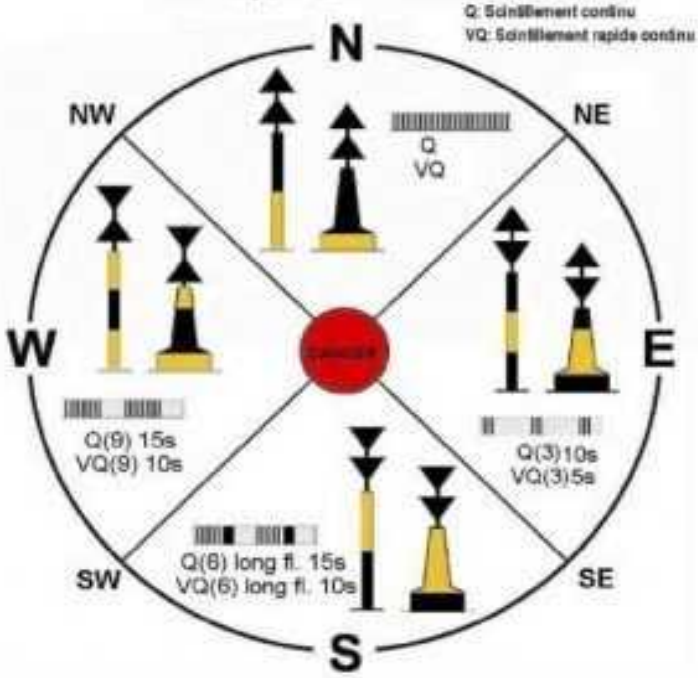
feu rouge — (2 éclats +1) — feu vert

Les indications des marques latérales à l'entrée des ports et des chenaux sont données pour le navigateur entrant

MARQUES CARDINALES

Q: Scintillement continu

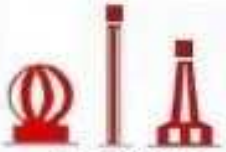
VQ: Scintillement rapide continu



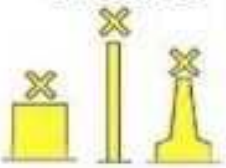
DANGERS ISOLES



MARQUES EAUX SAINES



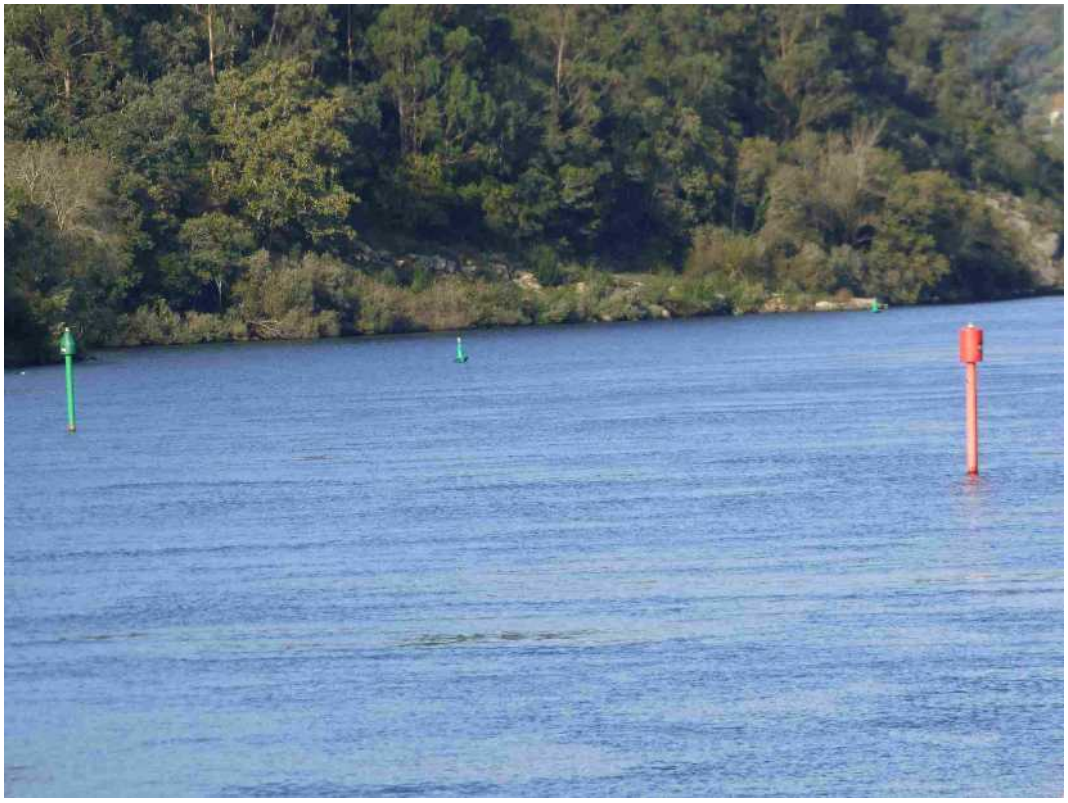
MARQUES SPECIALES



Deux exemples de balisage latéral



La bouée Brouel dans le golfe du Morbihan. A laisser à tribord (photo AF)



Balises dans le Douro au Portugal, le bateau descend vers la mer, donc Il prend à l'envers les balises ; rouge à tribord,vert à babord (photo AF)

Deux exemples de balisage cardinal



Bouée des Cohaux près de la pointe St Gildas estuaire de la Loire. Passage libre au nord (photo AF)

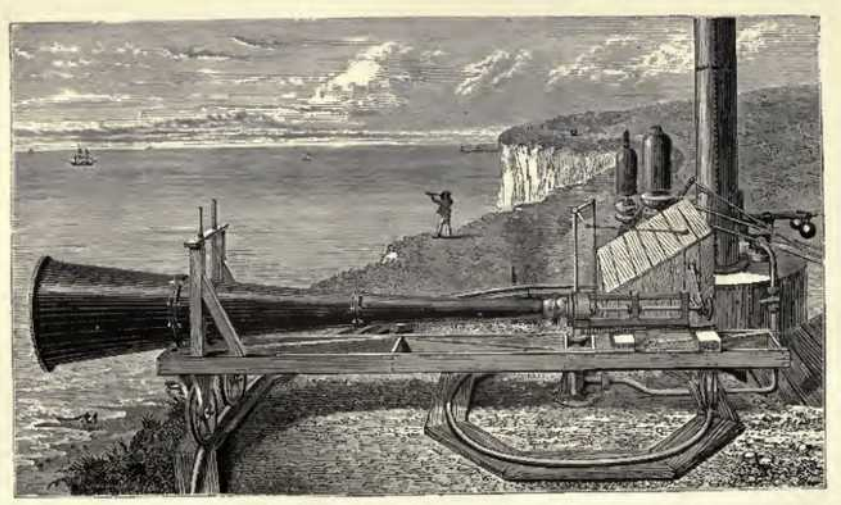


Bouée de l'île Boedic dans le golfe du Morbihan. Passage libre à l'ouest (photo AF)

Les signaux sonores côtiers

Pour alerter les marins des dangers du rivage et pour guider leur approche vers le port, un grand nombre de moyens visuels sont implantés sur la zone côtière : phares, balises, bouées, etc. Ces dispositifs étant inopérants par brume épaisse, l'homme a songé depuis longtemps à leur adjoindre des moyens phoniques audibles par tous les temps.

À la fin du XIX^{e} siècle, certains phares étaient équipés, par exemple, de « canons de brume » que l'on actionnait périodiquement lorsque la visibilité était très réduite. Un tir toutes les heures, un tir toutes les demi-heures, plus la fréquence des tirs était rapprochée, plus efficace était l'avertissement donné aux marins, mais la consommation de poudre devenait rapidement prohibitive. Son stockage, également, posait des problèmes : il nécessitait un endroit sec, éloigné des habitations. Le maniement des canons de brume présentait en outre des dangers, et entraînait des accidents parfois mortels.



Une corne de brume

On leur préféra rapidement les cornes de brume, qui étaient de puissants sifflets à vapeur ou à air comprimé. Leur invention est attribuée à un ingénieur écossais du nom de Robert Foulis, qui en aurait imaginé le principe en 1853 et qui fut le père de la première réalisation concrète dans l'île Partridge (Nouveau-Brunswick, Canada).

Les cornes de brume à vapeur nécessitaient des machines coûteuses qui restaient immobilisées une grande partie du temps. Plusieurs furent néanmoins installées en France, dans les phares de la façade atlantique (Ouessant, Ar-Men, Gris-Nez, etc.). À partir de 1910, ce système fut abandonné au profit des sirènes à air comprimé puis des sirènes électriques.

Troisième intercalaire

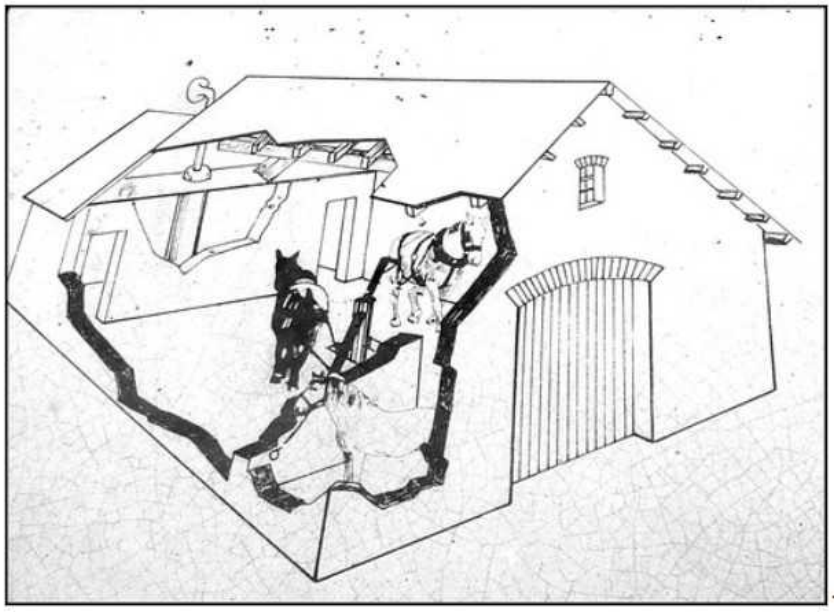
LES CORNES A BRUME DE L'ILE D'OUESSANT
par Alain Foulonneau

Ouessant est une île où la Manche et l'Atlantique se rencontrent. La différence de température entre cette mer et cet océan entraîne la formation fréquente de brumes. En outre les courants y sont puissants. Et comme c'est un point de passage pour de nombreux navires, les naufrages y ont été nombreux. Pour s'en prémunir plusieurs systèmes de corne à brume y ont été installés. Voici leur histoire.

La corne à brume à énergie animale.

La première corne de brume de l'île d'Ouessant, installée en 1866 à la pointe de Pern devant la crique de Porz Aziou, était une trompette sonore actionnée par un manège à chevaux.
Ce système insolite reposait sur les caractéristiques suivantes :

- **Le fonctionnement :** Deux chevaux tournaient en continu dans un manège pour faire fonctionner un système de pompes qui comprimait l'air nécessaire pour faire retentir la puissance de la trompette.
- **Les limites majeures :** Le dispositif s'est avéré très peu fiable. Lorsque la brume tombait de manière soudaine, il était particulièrement difficile de localiser et de ramener rapidement les chevaux qui paissaient en liberté sur l'île. De plus, le travail de rotation intense épuisait rapidement les bêtes.
- **Une faible portée :** La portée sonore ne dépassait pas deux milles marins. En juillet 1877, un grand navire s'est échoué à seulement un mille et demi de la pointe sans que l'équipage puisse entendre le signal, le son ayant été contrarié par le vent



Une plaque explicative est placée devant les ruines de la trompe à brume actionnée par des chevaux (photo AF)



Les ruines de cette corne à brume actionnée par des chevaux sont visibles de nos jours. On les voit à gauche de cette photo, tandis qu'à droite se distingue le phare et le sémaphore de Créach (photo AF)

La corne à vapeur surnommée la « Villa des Tempêtes »

Devant les problèmes de la trompe mue par les chevaux, en 1885 on construisit une usine à vapeur destinée à compresser l'air pour alimenter des trompes sonores bien plus puissantes. Comme la première trompe, elle était également située à la pointe de Pern. Elle fonctionna jusqu'en 1900. Compte tenu de son emplacement et de sa fonction les Ouessantais la surnommèrent "Villa des Tempêtes.



Les ruines de la Villa des Tempêtes vues depuis la mer (photo AF)

C’est au milieu de ces récifs que Rose Héré sauva 14 marins du cargo Vesper qui venait de faire naufrage à cet endroit. L’épave du vapeur repose au fond par 30 mètres de fond. Lire page 45 le récit de l’acte héroïque de cette femme.

La célèbre « Vache à Gibois » du Créac'h

Liée au puissant phare du Créac'h, cette ancienne corne de brume à air comprimé était installée directement sur la roche en contrebas. Elle remplaça la sirène à vapeur à partir de 1900.

- L'air comprimé produit au phare était acheminé par des tuyaux jusqu'à la corne.
- Elle émettait un son tellement grave et puissant qu'il ressemblait à un meuglement, ce qui lui valut le surnom de **« Vache à Gibois »**, d'après le nom d'un ancien gardien du phare.
- Bien que modernisée au fil du temps (avec une portée allant jusqu'à 18 km), la corne de brume du Créac'h s'est définitivement tue en août 2015 à la suite d'un violent orage.



Ruines de la corne de brume en contrebas du phare du Créac'h (photo AF)

Suite de l'exposé de Guy Le Moing

Dans la catégorie des signaux côtiers acoustiques, se rangent également les bouées sonores, dont il a existé des modèles « à cloche » et des modèles « à sifflet ». Elles étaient autonomes et puisaient leur énergie dans les mouvements de la houle, mais elles avaient l'inconvénient d'une portée limitée.

Malgré leur nom les modèles dit à sifflet n'émettaient pas un bruit strident comme les sifflets des arbitres de sport. Provoqués par le mouvement lent de la houle. C'était plutôt un long son grave, une sorte de beuglement et pour cela ces bouées étaient souvent surnommée "vaches".



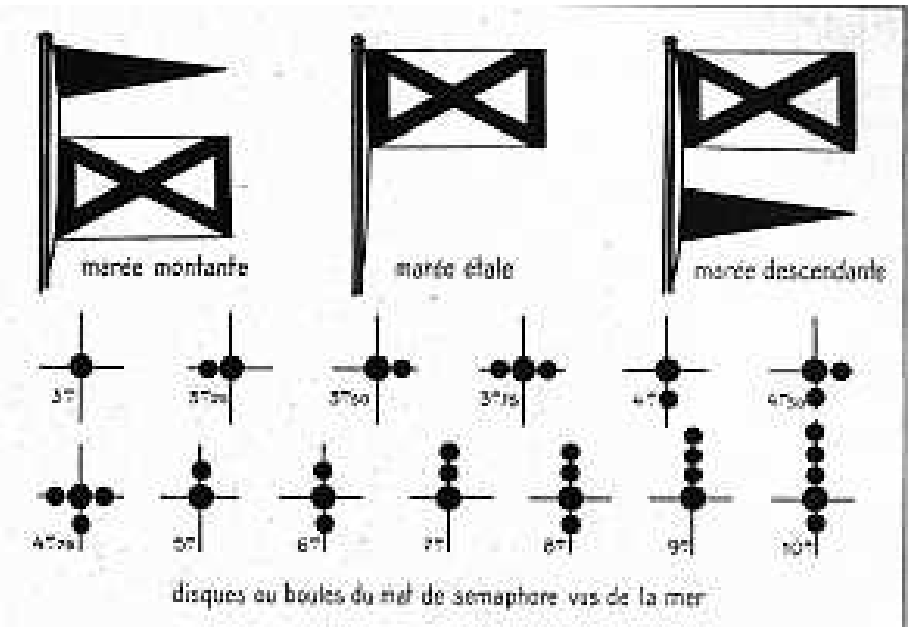
Bouée à cloche

Les signaux de marée et signaux météo

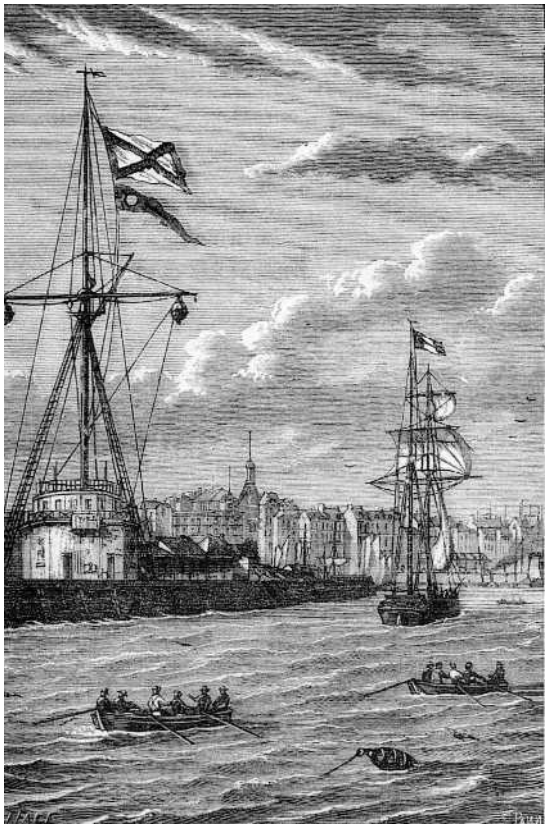
Un autre domaine de communication entre la terre et les navigateurs concerne l'état de la marée et les prévisions météo (surtout quand elles sont mauvaises !).

Pendant des siècles, le marin qui arrivait en vue des côtes, au terme d'une longue traversée, ignorait dans quel état il allait trouver la marée. Cette information, cependant, lui était indispensable pour savoir s'il pouvait ou non entrer au port. Pierre Garcie, dans son *Routier de la Mer* (1520), expliquait aux capitaines comment faire le calcul eux-mêmes… ce qui n'était pas très simple ! Le premier *Annuaire des Marées* a été publié en France en 1839 par Chazallon, mais tous les navigateurs ne le possédaient pas, en particulier les navigateurs étrangers. Une signalisation était donc nécessaire ; en France, le service des Phares et Balises en fut chargé. Elle consistait en un pavillon (croix de Saint-André noire sur fond blanc) et une flamme (noire). La position relative de ces deux flottants indiquait le sens de la marée. Cette signalisation était complétée par un jeu

de boules noires hissées au mât, qui indiquait son amplitude. Ces signaux ne sont plus en usage aujourd'hui, mais le système actuel donne les mêmes indications.



Anciens signaux de marées



L'entrée du port du Havre et le sémaphore à la fin du XIX^e^ siècle
(Signaux de marée au mât du sémaphore)

Une autre fonction des stations côtières est d'informer les navigateurs des avis de vents forts, afin d'inciter ceux qui sont en mer à s'abriter et ceux qui sont au port à y rester. Cette signalisation traditionnelle est effectuée dans les sémaphores et certaines capitaineries.

SIGNAUX DE JOUR	SIGNAUX DE NUIT	AVIS DE	FORCE	VENANT DE SECTEUR
	Blanc Vert	Grand frais	6 ou 7	Quelconque
	Rouge Rouge	Coup de vent	8 à 11	NW
	Blanc Blanc	Coup de vent	8 à 11	SW
	Rouge Blanc	Coup de vent	8 à 11	NE
	Blanc Rouge	Coup de vent	8 à 11	SE
	Rouge Vert Rouge	Ouragan	12	Quelconque

Signalisation des avis de vents forts

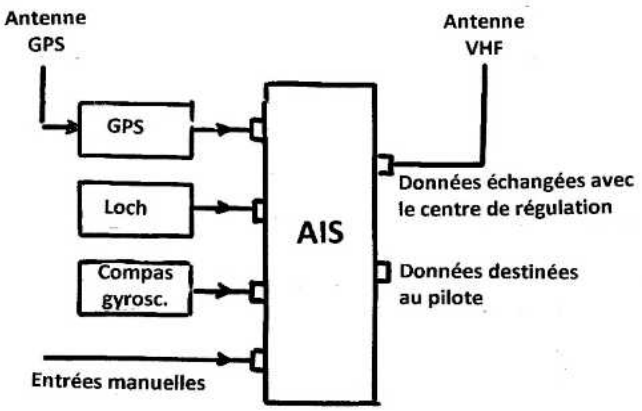
L'identification automatique des navires

Le progrès des techniques de communication entre la terre et les navires permet aujourd'hui de résoudre un problème naguère insoluble : l'identification automatique de tout navire croisant dans les parages. Cette technique, connue sous le nom d'AIS (*Automatic Identification System*), permet d'améliorer la régulation du trafic maritime dans les zones à forte fréquentation et de contribuer à la prévention des abordages en mer.

Depuis 2007, chaque navire effectuant des liaisons internationales et jaugeant plus de 300 tonneaux doit posséder un équipement AIS. Un tel appareil transmet périodiquement par VHF aux organismes terrestres chargés de la surveillance et de la régulation du trafic :

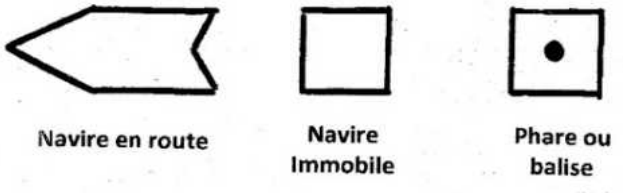
- des données fournies par les instruments de navigation du bord (position, vitesse, route, etc.) ;

- des données complémentaires (nom du navire, nationalité, type de navire, nature de la cargaison, caractéristiques principales, provenance, destination, etc.).

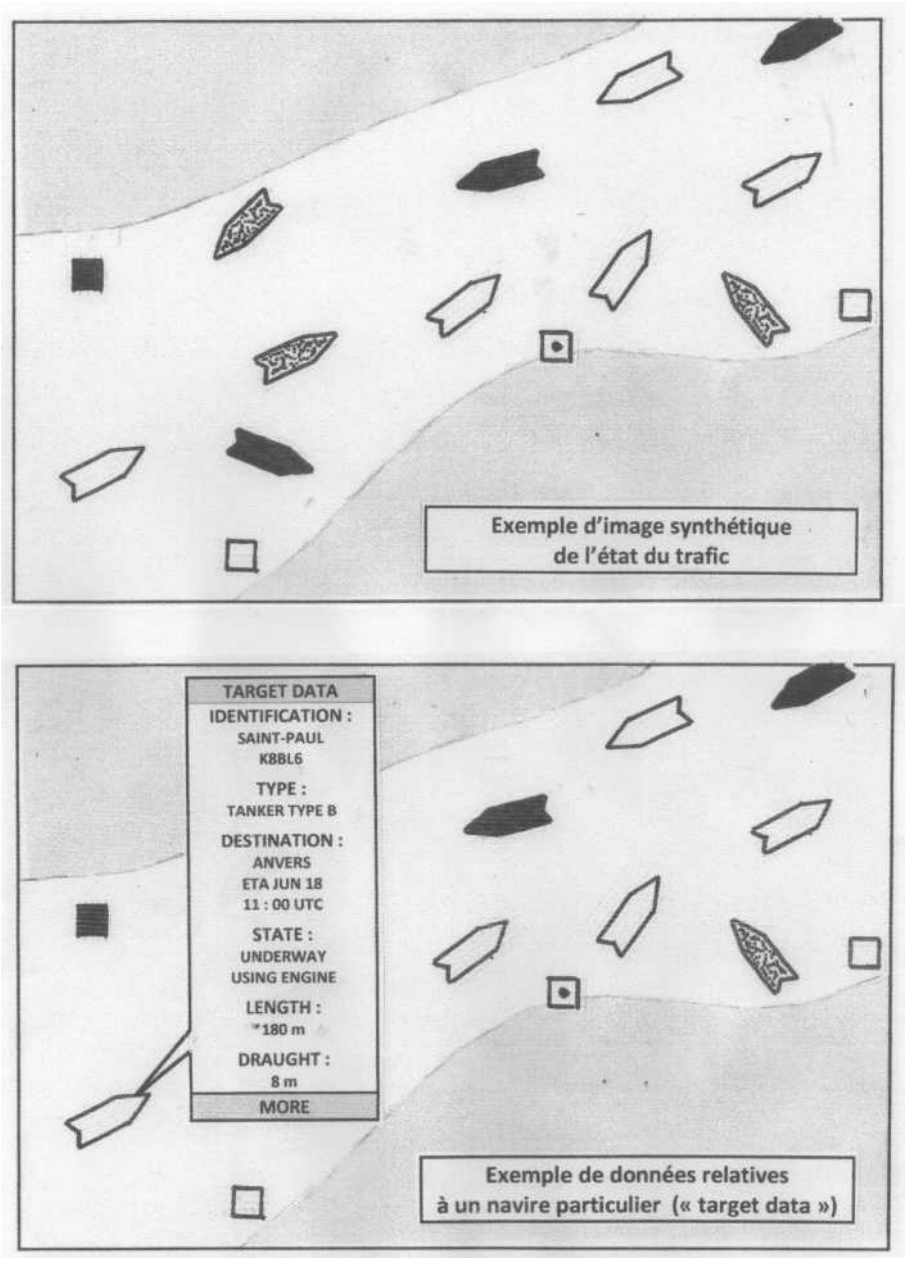


Equipement AIS embarqué

Dans les zones côtières à forte densité de trafic, les informations AIS transmises par l'ensemble des navires proches permettent à l'opérateur chargé du contrôle de disposer d'une image de synthèse de la situation maritime. Sur cette image, les navires sont représentés par des icônes orientés dans la direction suivie par chacun d'eux. Ces icônes sont d'une couleur particulière au type de navire : cargos, pétroliers, transports de passagers, etc. Ils sont différents selon que le navire est en route ou immobilisé.



En pointant l'icône d'un navire sur son écran, l'opérateur peut, en outre, obtenir une « fiche de renseignements » concernant le navire désigné. La planche de la page suivante représente, d'une manière très simplifiée, le principe de cette visualisation de synthèse.



Principe de la présentation AIS

Organisations nationales et internationales de la signalisation côtière

Longtemps, la gestion des phares et du balisage a été assurée – au mieux – par les autorités portuaires de leur lieu d'implantation, sans homogénéisation régionale ou nationale. Parfois de simples feux étaient allumés sur le clocher de l'église locale pour guider les marins. Ces initiatives partaient d'un bon sentiment, mais elles manquaient de rigueur.

L'Angleterre fut l'un des premiers pays occidentaux qui ait confié cette responsabilité à un organisme spécialisé et centralisé, la *Trinity House*. Cette institution privée, mandatée par l'État,

est responsable, depuis des siècles, de la gestion des phares et des balises d'Angleterre, du pays de Galles, des îles anglo-normandes et de Gibraltar, ainsi que du pilotage en haute mer ; elle est chargée, en outre, de diverses missions à caractère social. La *Corporation de Trinity House* a été fondée en 1514, sous Henry VIII, à la demande de marins mécontents des pilotes de la Tamise.

Aux États-Unis, la responsabilité des phares et du balisage relève de la Garde côtière (*US Coast Guard*), laquelle est un organisme fédéral chargé de la surveillance, de la sécurité et du sauvetage dans les eaux territoriales américaines. Bien que militaire, cette institution dépend du ministère de la Sécurité intérieure ; en cas de conflit international, elle est susceptible de repasser sous le contrôle de l'*US Navy*. L' *US Coast Guard* résulte de la fusion de plusieurs organismes concernés par la police des eaux territoriales : douanes, services de sauvetage en mer, etc. C'est en 1939 que l'*US Lighthouses Service* (service des phares) a été rattaché à la Garde côtière.

En France, jusqu'à la Révolution, aucun organisme étatique n'était chargé des phares. L'Assemblée nationale, ayant constaté l'urgence de la situation, légiféra le 20 septembre 1792 : la Marine devenait désormais responsable des « phares, amers, tonnes et balises », mais les éventuelles réparations et réédifications étaient à la charge du ministère de l'Intérieur* Cette situation dura pendant toute la période révolutionnaire, mais Napoléon la modifia par le décret du 7 mars 1806. Il retira à la Marine la responsabilité des phares, et la confia au ministère de l'Intérieur. Cette décision entraîna la création du service des Phares et Balises, initialement rattaché à la Direction des Ponts et Chaussées. Ce service existe toujours ; il dépend aujourd'hui de la Direction des Affaires Maritimes, elle-même rattachée au ministère de la Transition écologique et solidaire.

La mer, toutefois, est un espace international, où se déplacent des navires de tous pays. Multiplier des signalisations nationales différentes – et forcément contradictoires – serait une source de confusions et d'accidents. La nécessité d'une uniformisation est vite devenue évidente. La première tentative de standardisation internationale date de 1889 (Conférence maritime internationale de Washington). Cette première action fut complétée en 1933 par la Société des Nations à Genève. Ce n'est pourtant qu'après la guerre que les travaux furent finalisés par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM), fondée en 1957 à l'initiative d'une vingtaine de pays. L'AISM a pour but l'harmonisation mondiale des aides à la navigation. Elle regroupe actuellement deux cents membres (organisations étatiques, institutions scientifiques, consultants, fabricants de matériel, etc.), qui se réunissent en conférence tous les quatre ans.

Il faut regretter d'ailleurs que, malgré le travail de l'AISM, la standardisation ne soit pas absolument universelle ! Le monde est en effet divisé en deux régions dont les règlementations sont légèrement différentes : une région « A » (Europe, Afrique, Moyen-Orient, Australie, Nouvelle-Zélande, une grande partie du Pacifique et de l'Asie), et une région « B » (Amérique, Japon, République de Corée et Philippines).

En zone B (ou région B) de l'AISM, les couleurs du balisage latéral sont **inversées** par rapport à l'Europe (zone A), tandis que les formes des voyants restent identiques

Cette dualité historique vient de l'uniformisation tardive des règles maritimes. Les pays du continent américain utilisaient traditionnellement le rouge à tribord, tandis que l'Europe et d'autres régions utilisaient le rouge à bâbord. Lors de l'harmonisation internationale par l'AISM dans les années 1980, un compromis a permis de conserver les deux habitudes régionales pour éviter de bouleverser les flottes locales, la sécurité étant assurée par des cartes marines précises et

la formation des marins. Il faut remarquer que la France est concernée par cette zone B. En effet les Antilles sont comprises dans la zone B. Cela peut surprendre les Français métropolitains venant naviguer dans les Caraïbes.

* « Loi N° 1559 relative aux Phares, Amers, Tonnes et Balises. Donnée à Paris le 20 septembre 1792. Décret de l'Assemblée Nationale du 15 septembre 1792, l'an quatrième de la Liberté.

L'Assemblée Nationale, après avoir entendu le rapport de ses comités de marine et de l'ordre des finances réunis, sur les phares, amers, tonnes et balises, décrète qu'il y a urgence.

L'Assemblée Nationale, après avoir décrété l'urgence, décrète ce qui suit :

ARTICLE PREMIER – Le ministre de la marine sera chargé de la surveillance des phares, amers, tonnes et balises.

II – Sur le compte qui lui sera rendu des réparations ou réédifications à faire à ces établissements, et après que l'état et devis dressés par l'ingénieur du district, lui en auront été présentés, s'il juge que la dépense soit utile, le ministre de la marine requerra le ministre de l'Intérieur de donner les ordres nécessaires pour son exécution. […] »



Destins de bateaux phares

par Alain Foulonneau



Le Fyrskib n° 11 à Copenhague (photo AF)

On pourrait croire que la carrière des bateaux feux a été monotone du fait de leur immobilité. Cela n'a pas toujours été vrai. Voici les histoires parfois surprenantes de sept d'entre eux qui existent toujours.

Le Fyrskib n° 11

Ce bateau-phare a été construit en chêne avec un doublage en cuivre entre 1877 et 1878 au Danemark selon des plans de la Trinity House anglaise, organisme équivalent de nos Phares et Balises. Mais on remarque que ses lignes sont celles des bricks de l'époque. Notamment l'étrave est munie d'une guibre pouvant supporter un beaupré. Pourtant il n'a jamais eu de voilure ni de machine. Il était remorqué à chaque fois à son poste.

Il possédait deux mâts et une lampe de phare hissée sur le mât de misaine à une hauteur de dix mètres. La portée du feu était de 11 milles nautiques. Il était aussi doté d'une trompe de brume. Le bateau-phare a été reconstruit et modernisé en 1932 et 1962, année où il a également été équipé d'un système radio moderne. Il a été mis en réserve en 1957.

En 1977, le navire-phare a été vendu à un artiste et son épouse qui l'amarrèrent dans un canal de Copenhague pour en faire leur résidence.

En 1994, l'artiste vendit le bateau-phare et déménagea à l'île de Bornholm. Aujourd'hui ce bateau peut être loué pour des mariages, des fêtes et des réunions de famille ou de travail.



Le bateau phare danois n°11 (Fyrskib XI) dans un canal de Copenhague (photo AF)



Le tableau arrière du Fyrskib n° XI (photo Suzanne Nilsson, Wikicommons)

Ce bateau phare reste un témoignage historique des premiers bateaux feux à coque en bois du XIXème siècle.

Le Sandettié (BF6)



Le Sandettié amarré à Dunkerque (photo Alain Darles wikicommons)

Lancé le 16 février 1948 par les Forges et Chantiers de la Méditerranée à Graville Le Havre, le Bateau Feu 6 (BF6) fut affecté l'année suivante sur le banc du Dyck au service de l'administration

des Phares et Balises. En 1978, ce banc n'étant plus balisé, le navire est réaffecté au poste du banc Sandettié, un banc de sable en eau peu profonde à 13 milles au large de Calais. Il prend alors le nom de Sandettié. Son phare portait à 25 milles. Le Sandettié était équipé d'un transpondeur RACON qui le rendait plus visible pour les radars des bateaux naviguant à proximité. Dans le même ordre d'idée il était aussi équipé d'une puissante corne de brume pour éviter les abordages car il n'était évidemment pas manoeuvrant. Enfin c'était également une station météorologique au service de Météo France. En 1989 le BF 6 est désaffecté, la ville de Dunkerque l'achète et en fait un musée visitables. Il est classé au titre des monuments historiques en 1997.

Cependant aujourd'hui il y a toujours un bateau feu devant le banc de Sandettié et qui porte son nom. Mais il n'est pas français. Il est britannique et appartient au service Trinity House, service analogue à notre administration des Phares et Balises. Ce remplaçant du BF6 est un bateau-balise automatique (sans moteur et sans équipage). Il obtient son électricité grâce à des panneaux solaires. Son feu qui ne porte plus qu'à 15 milles marins émet toujours un éclat blanc toutes les 5 secondes. Il a toujours une corne de brume, un RACON et une station météorologique.



Le bateau balise automatique Sandettié à son poste en mer du nord. On remarque les panneaux solaires qui l'alimentent (photo AF)

Le Relandersgrund

Ce petit bateau-phare a eu une histoire très agitée. Son lancement eut lieu en 1888 à Turku, ville du sud ouest de la Finlande. En 1918 en pleine guerre civile le Relandersgrund fut capturé par des marins russes révolutionnaires qui hissèrent un pavillon de pirate avec la mention "mort à la bourgeoisie russe". Puis ils le coulèrent sur la côte sud de la Finlande. Relevé et restauré à Tallin en Estonie, il reprit ses fonctions puis devint un support hydographique avant d'être vendu à un particulier en 1991 pour être une résidence d'été. Finalement il a été restauré par des passionnés après bien des péripéties dont un convoyage vers l'Estonie par un équipage en état d'ébriété. *"Ne pas avoir peur, je boire beaucoup de vodka, mais le pilote automatique faire travail"*. Telles furent les paroles réconfortantes du capitaine aux nouveaux propriétaires. Le Relandersgrund est aujourd'hui amarré dans le port d'Helsinski en Finlande où il est un restaurant.



Le Relandersgrund à quai à Helsinski (photo AF)



Marins révolutionnaires russes arborant leur insigne de pirate. Le drapeau proclame en russe : "*Mort à la bourgeoisie !*" (Auteur inconnu, domaine public)

Le Bateau Phare ex Batofar

Ce bateau fut construit à Dartmouth (Royaume-Uni) et lancé le 24 mai 1955 sous le nom de Osprey Il avait été commandé par le Commissioners of Irish Lights (service des phares irlandaisà. Il resat en fonction le long des cotes irlandaises, de 1955 à 1975. Date à laquelle il fut retiré du service Il devint un bateau citerne dans le port New Ross Enfin il servit de logement pour les pilotes jusqu'en 1997.

Lors qu'il était destiné à la démolition il fut acheté par une association culturelle française pour servir de salle de spectacle. It fut remorqué jusqu'au Havre puis jusqu'à Paris où il prit le nom de Batofar. Il était dédié à la musque moderne notamment élecronique. Mais l'exploitation se passa mal, les difficultés s'accumulèrent. En 2018 ce fut la liquidation judiciaire de la société exploitante. A la suite de cette liquidation autre entrreneur rachèta le navire pour en faire un lieu multiculturel (concerts, exposition, restaurant, bar de nuit, discothèque…) Il prit alors le nom de Bateau Phare. Il est à ce jour amarré quai François Mauriac près de la Bibliothèque Nationale de France



Le Batofar (photo Wikivax Wikicommons)

Le Havre III

Ce bateau fut construit aux Forges et chantiers de la Méditerranée sur leur site de Graville près du Havre en 1935. Il fut lancé sous le nom de chantier BF3. Par rapport à ses prédécesseurs avait la particularité d'être automoteur grâce à un moteur éléctrique alimenté par deux groupe éléctrogènes à moteurs diesel. Ceci lui évitait d'être remorqué. Dès sa mise en service il fut mouillé sur les bancs de Flandres devant Calais. Mais pendant la guerre les Allemands le transformèrent en batterie anti-aérienne. A l'issue de la guerre il fut retrouvé couché et abandonné près d'Ostende. Remis en état il reprend du service avec le nom qu'il a aujourdhui : Le Havre. En 1981 il est désarmé et remplacé par une bouée automatique. Laissé à l'abandon il est vandalisé et pillé. La Ville du Havre l'achète et le confie à l'Association du Musée maritime et portuaire.

En 1999 lors de la Transat Jacques Vabre, le Havre sert à indiquer l'entrée du village de la course, et est illuminé.

Les années suivantes sont difficiles. Un incendie volontaire et des vols se succèdent. Cela nécessite d'importants travaux qui seront récompensés en 2017 lorsque le Havre est classé au titre des monuments historiques.

Désormais le bateau phare Le Havre est ouvert au public à certaines périodes.



Bateau-feu *Le Havre* à quai au Havre (photo Nitronae, Wikicommons)

Le Scarweather

Ce bateau-feu a été construit en 1947. Sa mission était de signaler les hauts-fonds dont il porte le nom et qui sont au large de Bristol, au sud de la baie de Swansea au pays de Galles. Comme la plupart des bateaux feux Il était non-motorisé et ne pouvait se déplacer qu'avec l'aide d'un remorqueur. Son feu portait à 12 milles marins. Sa lanterne, composée de 8 ampoules de 350 watts chacune, était alimentée par des groupes électrogènes situés dans la salle des machines. Le bateau était aussi équipé d'une corne de brume pneumatique. Le Scarweather fut désarmé en 1989 et acheté par le Port-musée de Douarnenez en 1992.

À l'inauguration du bassin à flot du Port-Musée de Douarnenez en juillet 1992, le bateau-feu "Scarweather" fut choisi comme cachet commémoratif de l'oblitération premier jour de la poste.

En juin 2026, une opération de dépollution du Scarweather, la première depuis son acquisition par la ville en 1991, l'a purgé des hydrocarbures restant alors que, "n'étant pas à l'abandon" son avenir est en cours de réflexion selon des élus de la municipalité.

En effet le Port-musée doit faire face à des couts financiers importantspour assurer la maintenance de ses bateaux à flot, et la ville de 14 000 habitants dont il dépend ne peut assurer le

niveau de dépense nécessaire en l'absence de soutien financier. L'avenir du Scarweather reste incertain.



Le Scarweather à Port Rhu (photo Raphodon Wikicommons)

Europa ex Elbe 4



Le bateau phare Elbe 4 (photo archives Bark Europa)

Ce bateau a été construit en 1911 à Hambourg. Initialement baptisé ‘Sénateur Brockes’, le navire avait été commandé par l’État de Hambourg qui le destinait à faire du cabotage. Mais devant le déclin du commerce de la marine à voile, il changea d’affectation et servit de bateau-phare à l’embouchure du fleuve Elbe où il prit le nom d’Elbe 4. Il assura cette fonction jusqu’en 1977. Remplacé par une bouée automatique, il devint alors un bateau de réserve.

En 1986, le bateau feu Elbe 4 fut acheté par Harry Smit et amené aux Pays-Bas où il subit huit ans de travaux durant lesquels il fut entièrement rénové et gréé en trois-mâts barque. Il fut renommé Europa.

Le port d’attache actuel du navire est Scheveningen, à La Haye. En tant que voilier-école, Europa peut accueillir 48 stagiaires et 16 membres d’équipage pour des voyages de quelques jours à plusieurs semaines. Il participe aussi aux rassemblements de grands voiliers.

Depuis 1994, le trois mâts Europa propose des croisières autour du monde et surtout dans l’hémisphère sud. Il est spécialiste des expéditions dans l’Antarctique, par le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn. Avec l’Oosterschelde, autre trois-mâts hollandais, il est le seul grand voilier à s’aventurer dans ces eaux froides.

Europa joue désormais les stations météo pour le compte du KNMI (Institut royal de météorologie des Pays-Bas) et relève la température en mer, jusqu’à 4 fois par jour. En échange, le KNMI lui fournit les prévisions météorologiques et l’aide à tracer sa route.



Le trois mâts barque Europa (photo Zeglarz Wikicommons)



Europa en Antarctique (photo François-Xavier de Villemagne)

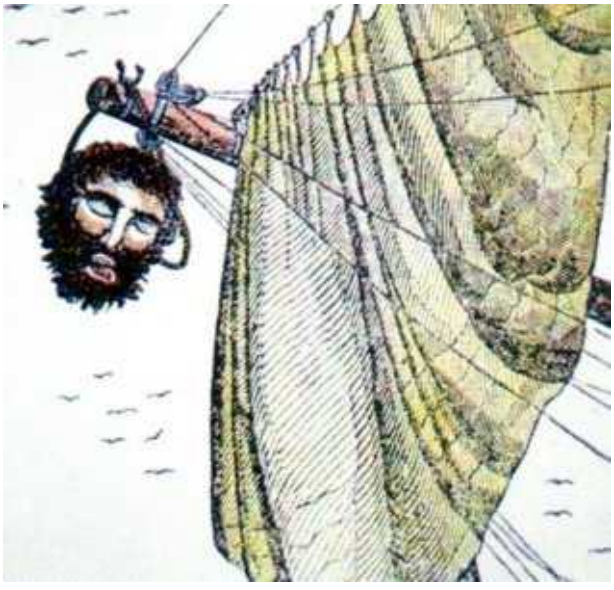
C’est arrivé en novembre et en décembre

L’HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS

Par Guy LE MOING

C’est arrivé le 28 novembre 1718
Mort du pirate Barbe-Noire

On ne sait pratiquement rien de la jeunesse de Barbe-Noire, si ce n'est qu'il a vu le jour à Bristol, en Angleterre, vers 1678-1680. Même son vrai nom – William Teach – est incertain. Selon toute vraisemblance, il servit d'abord comme corsaire du roi d'Angleterre lors de la guerre de Succession d'Espagne, avant de se reconvertir dans la piraterie. On ne connaît pas la date exacte de ce revirement. Peut-être dès 1706. Peut-être en 1713. Il fut d'abord l'associé du pirate Benjamin Hornigold avant de voler de ses propres ailes. Il avait un aspect effrayant qu'il entretenait délibérément : une énorme barbe noire dans laquelle il tressait des mèches nouées par de petit rubans. Dans sa tignasse et dans sa barbe, il se plaisait à fixer et à allumer des bouts de mèche à canon. En 1717, il captura un navire français, la *Concorde*, qu'il renomme *Queen Anne’s Revenge*, et avec lequel il atteint les sommets de sa carrière de hors-la-loi. L'un de ses exploits les plus fameux est le blocus de la ville de Charleston, en Caroline du Sud, au printemps 1718. Pendant plusieurs jours, il bloque le port avec ses navires, arraisonne tous les bâtiments voulant entrer ou sortir du port et rançonne les équipages. Cette fois, c’en est trop ! Les autorités coloniales anglaises envoient deux sloops armés à sa recherche, sous les ordres du lieutenant Maynard. La rencontre a lieu le 28 novembre ; le pirate est tué au terme d'un combat très violent. Son cadavre décapité est jeté à la mer, et Maynard rentre au port avec la tête du pirate suspendue à son beaupré.



La tête de Barbe-Noire
dans la mâture du lt Maynard

Un grand film, en 1952 :
« Barbe-Noire le pirate »

Les films de pirates ont mauvaise réputation et sont souvent considérés comme des œuvres un peu débiles. Certains d'entre eux, cependant, ne manquent pas de charme, même si l'outrance des situations prête parfois à sourire. *Barbe-Noire le pirate* fait partie des plus célèbres.

L'histoire se passe dans la mer des Caraïbes, à l'aube du XVIII^{e} siècle. La Couronne d'Angleterre a décidé d'éliminer les forbans qui infestent cette mer. Elle a chargé l'ancien pirate « repenti », Henry Morgan (Torin Thatcher) de capturer le terrible Barbe-Noire (Robert Newton). Mais le gouverneur de la Jamaïque doute de l'honnêteté d'Henry Morgan, et le soupçonne de collaborer avec les pirates. Il charge l'aventurier Edward Maynard (Keith Andes) de démasquer Morgan. Tel est le point de départ de l'histoire. Notons tout de suite que, si Henry Morgan et Barbe-Noire ont réellement existé, le présent scénario est entièrement fantaisiste.

Maynard se retrouve sur le bateau de Barbe-Noire, avec l'intention de lui voler des documents prouvant la culpabilité de Morgan. Il y rencontre la ravissante Edwina Mansfield (Linda Darnell), fille adoptive de Morgan, kidnappée par Barbe-Noire. Tous les ingrédients habituels du film de pirates sont alors réunis : une histoire d'amour, une chasse au trésor, des poursuites sur mer, des abordages et des combats, des trahisons et des crimes. Au terme de ces aventures, Barbe-Noire est enterré vivant sur une plage, jusqu'aux épaules. La marée montante fera le reste.

(Film américain – 1952 – Genre : aventure – Réalisateur : Raoul Walsh– Scénario : Alan Le May – Musique : Victor Young – Durée : 1 h 39).

GL : « Histoire de la Marine pour les Nuls »

Découverte de l'épave du bateau de Barbe Noire

L'épave du célèbre navire de Barbe Noire, le *Queen Anne's Revenge*, a été découverte en novembre 1996 au large de Beaufort en Caroline du Nord (États-Unis), et officiellement identifiée en 2017.

L'identification du navire a été permise par la poudre d'or découverte dans les décombres, mais aussi par la découverte d'objets d'origine française (Ce navire avait été construit en France sous le nom de Concorde). Enfin la présence dans l'épave de 250 000 balles pour pistolets et fusils confirmait qu'il s'agissait d'un bateau de pirate. L'ancre du navire ainsi qu'un canon ont été remontés à la surface le 27 mai 2011.

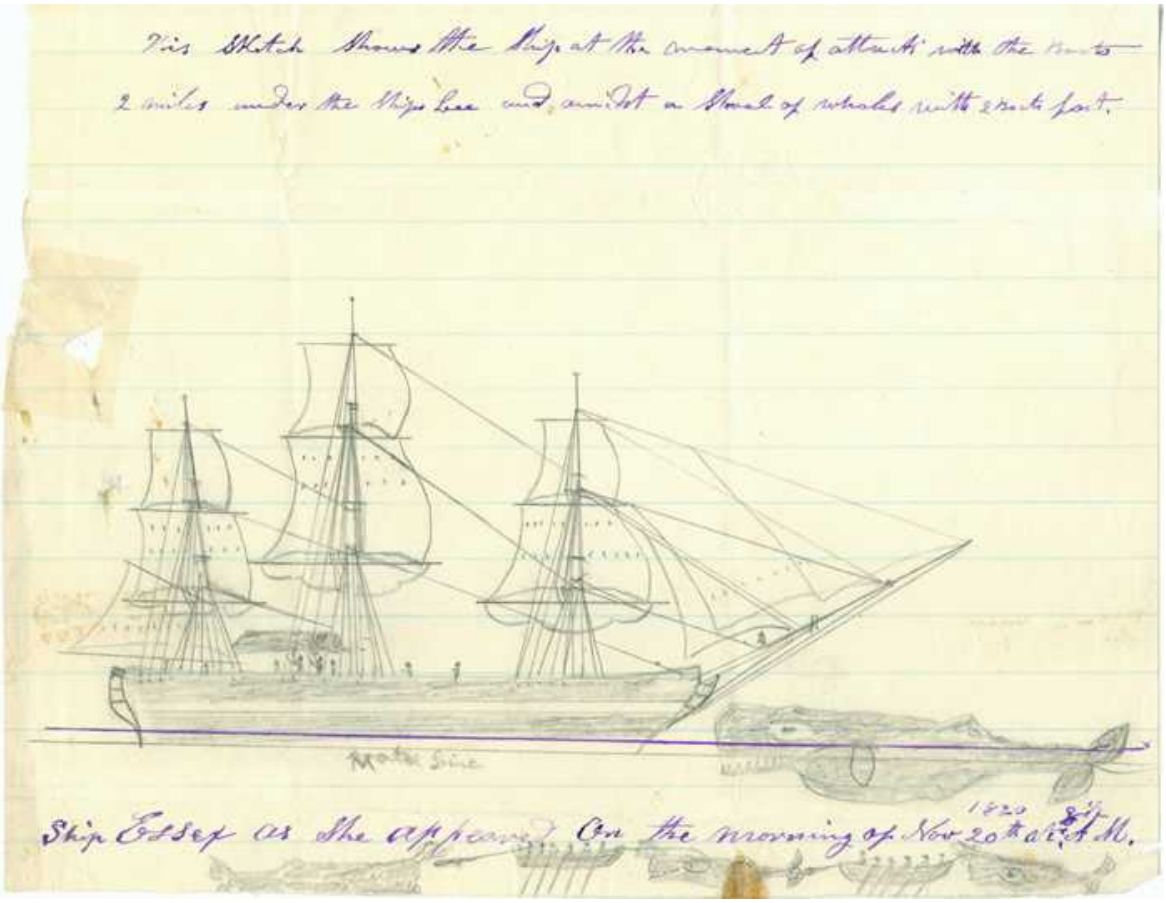
Un article sur ce sujet a été publié par le National Géographic le 27 juillet 2024, il est possible de le lire en cliquant sur la phrase suivante :

Le navire retrouvé en 1995 au large de la Caroline du Nord était bien celui de Barbe Noire

AF

C’est arrivé le 20 novembre 1820
Naufrage de l’*Essex*, coulé par un cachalot

L’*Essex* est un baleinier américain, un trois-mâts commandé par George Pollard. Il a quitté Nantucket en août 1819 pour une campagne de chasse à la baleine dans le Pacifique. Il double le cap Horn à la fin de l’année et entreprend une chasse assez fructueuse : en octobre 1820, il a rempli 700 tonneaux d’huile, soit la moitié de sa capacité. Après une escale aux Galapagos, il poursuit sa campagne le long de l’équateur. Le 20 novembre 1820, un énorme cachalot de 25 mètres attaque le navire et lui porte deux coups très violents des deux côtés de l’étrave qui provoquent des entrées d’eau. L’*Essex* prend rapidement de la gîte, et les vingt hommes d’équipage ont juste le temps de se répartir dans les trois canots du bord, avant l’inévitable naufrage.



Croquis de l’attaque de l’Essex par un cachalot. Ce dessin a été réalisé par Thomas Nickerson qui, alors âgé de 14 ans, était mousse à bord de ce baleinier. Cependant traumatisé par ce drame, il ne fit le récit de ces faits que 56 ans plus tard dans un carnet qui ne fut découvert qu’en 1960. Photo Nantucket Historical Association. Domaine public

Le capitaine George Pollard et son second Owen Chase ne sont pas d’accord sur la route à suivre, et les trois embarcations dérivent vers l’ouest et atteignent une île déserte dans les Pitcairn. Les marins y passent quelques jours, à la fin décembre 1820, puis reprennent la mer à l’exception de trois d’entre eux. Le 12 janvier, une des trois embarcations disparaît. Les deux autres

poursuivent leur route, mais la faim et la soif tenaillent bientôt les naufragés. Quand l'un d'entre eux meurt, le 20 janvier, ses camarades mangent son cadavre. Ils recommencent avec les cadavres suivants. À la fin janvier, les deux embarcations qui restent se perdent de vue. Dans le canot de Pollard, il reste quatre rescapés affamés. Ils tirent à la courte-paille pour désigner celui qui sera mangé par les autres, et le sort choisit le propre cousin du capitaine, un jeune homme dont il a personnellement la charge. Le gamin est abattu d'un coup de feu et aussitôt dévoré.

Ce meurtre ne se renouvellera pas car un des trois survivants meurt de mort naturelle, et son corps est mangé par les deux autres. Le 23 février, enfin, les deux derniers survivants sont aperçus et recueillis par un bateau de passage. Les trois hommes restés sur l'île Henderson seront secourus, ainsi que trois autres sur l'un des canots. Sur les vingt membres d'équipage, on compte donc, au total, douze morts et huit survivants.

Quatre mois après son retour à Nantucket, Owen Chase le second écrivit le récit des événements, avec l'aide d'un prête plume. Il fut publié à New York en 1821 sous le titre :

***Récit de l'extraordinaire et affligeant naufrage du baleinier Essex de Nantucket, qui dans l'Océan Pacifique fut attaqué, et pour finir détruit par un grand cachalot suivi du compte rendu des incomparables souffrances du capitaine et de l'équipage qui passèrent quatre-vingt treize jours en mer dans des canots à ciel ouvert, et ce dans les années 1819 et 1820*.**

Ce livre a été réédité par les Editions France Loisirs en 2016 avec une traduction de Xavier Bachelot.

La mésaventure de l'*Essex* inspire Herman Melville, qui publie « Moby Dick » en 1851

Herman Melville avait été marin. Pour écrire Moby Dick, il s'est appuyé sur un fait véridique : le naufrage, en 1820, du baleinier *Essex*, éperonné par un grand cachalot. Il s'est inspiré du récit d'un survivant, et en a fait un des monuments de la littérature américaine.

Pequod est le nom du trois-mâts baleinier du capitaine Achab, à bord duquel s'est embarqué Ismaël pour une campagne de chasse à la baleine. Ismaël ne tarde pas à découvrir la motivation profonde de son capitaine : retrouver Moby Dick, le grand cachalot blanc qui lui a, un jour, arraché une jambe. Pour assouvir cette vengeance, Achab entraîne son équipage et son bateau dans une longue série d'aventures autour du monde. La rencontre tant désirée finit par avoir lieu, mais le *Pequod* ne peut résister au monstre : il est englouti dans les flots avec tout son équipage… sauf Ismaël qui en réchappe en flottant sur un cercueil.

Cinéma

Au cœur de l'océan *(In the Heart of the Sea*) est un film américain réalisé par Ron Howard, sorti en 2015. C'est une adaptation du roman *La véritable histoire de Moby Dick : Le naufrage de l'Essex qui inspira Herman Melville* (*In the Heart of the Sea*) de Nathaniel Philbrick. Ce roman s'appuie sur des sources originales, notamment sur le récit d'Owen Chase et sur le manuscrit de Nickerson

C'est arrivé le 4 novembre 1911
Lancement du *Seelandia.*
Un nouveau mode de propulsion des navires est né : le moteur Diesel

Le moteur Diesel a été inventé en 1893 par un ingénieur allemand de la firme MAN, Rudolf Diesel. Après quelques années d'études et de mise au point, MAN commercialisa les premiers «moteurs à allumage par compression » en 1897. En raison de leur poids élevé, ceux-ci furent d'abord réservés aux installations fixes ou aux engins lourds ; dès les premières années du XX^{e} siècle, on étudia donc les possibilités d'applications maritimes.

Le premier navire océanique commercial à avoir été équipé d'un moteur Diesel est le cargo mixte danois *Selandia*[2], lancé le 4 novembre 1911, et mis en service au début de l'année suivante[3]. Il appartient à la société d'armement East Asiatic Company, qui le destine aux liaisons commerciales (fret et passagers) entre le Danemark et la Thaïlande.

Les principales caractéristiques du *Seelandia*

Chantier : Burmeister & Wain, Copenhague –Lancement : 4 novembre 1911 – Mise en service : 22 février 1912 – Fin de vie : naufragé le 26 janvier 1942.

Longueur : 113 m – Largeur : 16 m –Déplacement : 9 800 tonnes – Tonnage brut : 4 900 tx – Tonnage net : 3 200 tx – Propulsion : 2 moteurs Diesel « 4 temps » à 8 cylindres chacun ; 2 hélices – Puissance des moteurs : 2 x 1250 ch – Vitesse : 12 nœuds – Le *Selandia* ne possède pas de cheminée car il ne produit pas de fumée ; les gaz d'échappement des moteurs sont évacués par l'un de ses mâts.

Dans un article consacré à ce navire, à la suite de son voyage inaugural[4], Raymond Lestonnat salue *un véritable événement dans le monde des transports maritimes*. Il résume les brillants résultats acquis par le *Selandia* lors de sa première traversée :

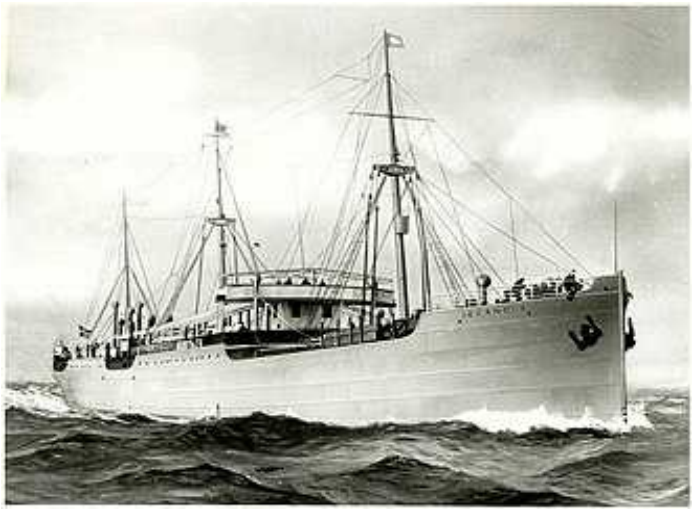
Les résultats obtenus ont été tout à fait remarquables car le bateau a réalisé une vitesse de 11 nœuds, supérieure à la vitesse prévue, avec la consommation extra-minime de 165 grammes seulement par cheval-heure, ce qui ramène le prix du cheval-heure à environ 1 centime 1/2. Le combustible employé est le mazout. Le navire peut en embarquer 900 tonnes, quantité suffisante pour deux mois et demi de navigation. Les mêmes moteurs peuvent utiliser également les huiles de houille françaises dont le prix est équivalent à celui du mazout. Le navire est entièrement éclairé à l'électricité, celle-ci est fournie par deux moteurs auxiliaires, du type Diesel de 250 chevaux qui

2 *Selandia* est la forme latine du nom de l'île danoise de Seeland.

3 Un autre navire à moteur Diesel l'aurait précédé deux ans plus tôt, le pétrolier néerlandais *Vulcanus*, mais il n'eut pas la même notoriété que le *Selandia.*

4 Navigazette n°1494 du 14 mars 1912.

actionnent également les pompes, les cabestans, les treuils et les machines réfrigérantes. Le Selandia est destiné au transport des marchandises, mais il est cependant aménagé pour recevoir un certain nombre de passagers ; ses aménagements, très luxueux, comprennent : salon, salle-à-manger, fumoir, salles de bains, cabines aussi confortables que sur les paquebots-poste les plus modernes. Les avantages de ce type de navire à moteur thermique sur les navires à vapeur, au point de vue de l'exploitation, sont nombreux : (1) gain de place, parce que les deux moteurs sont bien moins grands qu'une machine à vapeur de la même force et qu'il n'y a plus de chambre de chauffe ; (2) économie de main-d'œuvre, 'es bateaux à moteurs exigent un personnel mécanicien très restreint ; (3) économie dans la consommation du combustible, qui va de 20 à 50 0/0: économie aussi dans le coût du combustible , (4) économie de main-d'œuvre dans les ports où l'on épargne les frais de dockers chargeant le charbon. Le Selandia en quittant Copenhague, a fait escale à Norresundby, Londres et Anvers. Dans cette première partie de son voyage on a pu apprécier ses qualités nautiques qui sont excellentes. A son arrivée à Bangkok, après le déchargement de sa cargaison, il sera mis à la disposition de la reine de Siam, qui l'a affrété pour une croisière de plaisance. Ainsi l'Extrême-Orient nous donne un bel exemple de modernisme. RL



Le *Selandia*

Lors de son voyage inaugural, en février 1912, le *Selandia* fait escale à Londres, où il reçoit la visite de Winston Churchill, Premier Lord de l'Amirauté. Lors de cette escale, toute la flotte de navires à vapeur est paralysée par une grève des fournisseurs de charbon. Il est le seul que cette grève n'affecte pas, car ses cuves sont pleines de mazout. Le *Selandia* ne possède pas de cheminée car il ne produit pas de fumée. Les gaz d'échappement des moteurs sont évacués par l'un de ses mâts. On raconte que, durant les essais du navire, cette absence de fumée faillit lui être fatale : un bâtiment coupa dangereusement sa route, le croyant stoppé. Certains capitaines se moquaient un peu de ces « navires fantômes » ou « bateaux du diable », qu'aucun panache de fumée ne signalait de loin. Beaucoup, en tout cas, restaient sceptiques sur ce nouveau mode de propulsion sans charbon. Le *Selandia* se caractérisait également par le confort de ses cabines de première classe, avec toilettes et salles de bain pour deux cabines.

Le *Selandia* fait une longue carrière sous pavillon danois, puis il es vendu au Panama en 1936 et renommé *Norseman.* Affrété ensuite par une compagnie japonaise, il sombre sans faire de victimes, le 26 janvier 1942, à la suite d'une fausse manœuvre. GL

C'est arrivé le 26 décembre 1943
Bataille navale de l'Île aux Ours : la fin du *Scharnhorst*

Quand éclate la Seconde Guerre mondiale ; la *Kriegsmarine* allemande possède quatre cuirassés récents : deux de la classe *Scharnhorst* (le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*, deux de la classe *Tirpitz* (le *Tirpitz* et le *Bismarck*) Couler ces navires est un défi pour la *Royal Navy* : elle viendra à bout du *Scharnhorst* le 26 décembre 1943 dans l'océan Arctique, lors de la bataille navale de l'Île aux Ours.

Le cuirassé *Scharnhorst* a bien commencé la guerre : dès le 20 novembre 1939, il a coulé le croiseur auxiliaire britannique HMS *Rawalpindi.* Ensuite, avec son sister-ship, le *Gneisenau*, il a participé à la campagne de Norvège, à la fin de laquelle, en juin 1940, il a coulé, entre autres, le porte-avions HMS *Glorious* et ses deux destroyers d'escorte. En 1941, il est basé à Brest, d'où il patrouille dans l'Atlantique avec le *Gnaisenau.* Hitler, néanmoins, pense que ces deux navires seraient plus utiles et mieux protégés sur la côte norvégienne, par où passent les convois alliés ravitaillant l'URSS en matériel de guerre. C'est ainsi qu'en février 1942, les cuirassés allemands franchissent ostensiblement le Pas de Calais, sous le feu des Alliés, et vont se tapir dans des fjords norvégiens, après de rapides réparations en Allemagne. Le *Scharnhorst* ne prendra désormais la mer que pour intercepter et détruire les convois qu'on lui signalera.

C'est ainsi qu'il quitta l'Altafjord, près du cap Nord, le jour de Noël 1943, accompagné de trois destroyers. Il fit route au nord, à pleine vitesse, par une mer très forte, et atteignit, le lendemain matin, la zone de passage du convoi qu'on lui avait signalé, quelque part au sud de l'île aux Ours. Pour ne pas se faire repérer, il avait coupé son radar. La mer était déchaînée et la visibilité très réduite. Tandis que les destroyers partaient en recherche, le cuirassé resta tapi dans le brouillard et la nuit polaire, et attendit sa proie. L'attente fut de courte durée… mais les événements ne se passèrent pas du tout comme prévu !

Un peu avant 9 h 30, une pluie d'obus éclairants s'abattit sur le cuirassé allemand et déchira l'obscurité. Les croiseurs d'escorte du convoi allié avaient détecté le *Scharnhorst* grâce à leurs radars ; il s'agissait du *Sheffield*, du *Norfolk* et du *Belfast*, commandés par l'amiral Burnett. Les navires marchands reçurent l'ordre de se dérouter vers le nord, et les trois croiseurs s'en écartèrent pour attaquer le cuirassé. Durant la première heure de l'engagement, un obus anglais frappa la mâture du *Scharnhorst* et rendit son radar inutilisable. La canonnade se poursuivit toute la matinée, sans grands résultats ; le *Norfolk* fut touché mais continua à combattre. A midi et demie, le cuirassé allemand se déroba et battit en retraite, poursuivi par les navires de l'amiral Burnett.

Dès le début de l'engagement, celui-ci s'était mis en liaison radio avec l'amiral Fraser, commandant en chef de la Home Fleet, qui se trouvait non loin, à bord du cuirassé *Duke of York*. Le *Duke of York* était un énorme navire de près de 40 000 tonnes, armé de canons de 356 mm. Il fonça aussitôt pour couper la retraite du *Scharnhorst*, accompagné d'un croiseur et de plusieurs destroyers. La jonction eut lieu un peu après 16 h. Un gros cuirassé, quatre croiseurs et quatre destroyers alliés cernèrent le *Scharnhorst*. Burnett envoya quelques salves d'obus éclairants sur le fuyard et, à 16 h 45, le *Duke of York* déclencha sa formidable artillerie. Le cuirassé allemand encaissa des coups sévères. Une tourelle avant fut immobilisée et ses trois canons de 280 mm devinrent inutilisables. Une soute à munitions prit feu et dut être noyée. Malgré les dégâts qui s'accumulaient, le *Scharnhorst* se défendit avec héroïsme et tira de tous ses canons encore valides. L'adversaire, néanmoins, était le plus fort. Les canons allemands se turent un à un ; un obus anglais endommagea gravement la chaufferie ; le cuirassé se traîna à huit nœuds, le temps de réparer. Il

continuait pourtant à tirer, avec une énergie d'animal blessé. A 18 h 30, le *Duke of York* cessa le feu ; les marins allemands s'interrogeaient sur les raisons de cette accalmie, mais comprirent vite : les quatre destroyers ennemis fonçaient sur eux et s'apprêtaient à les attaquer à la torpille. Quelques minutes plus tard, le *Scharnhorst* encaissa trois torpilles en plein flanc occasionnant des voies d'eau.

Les principales caractéristiques du *Scharnhorst*

Caractéristiques – Longueur : 235 m ; largeur : 30 m ; Tirant d'eau : 10 m ; Déplacement : 39 000 t en charge ; Puissance : 165 000 ch ; Vitesse : 33 nds ; Équipage : environ 1 900 hommes ; Artillerie principale : neuf canons de 280 mm et douze de 150 mm.

Carrière – Lancement : 1936 ; Mise en service : 1939 ; Campagne de Norvège : 1939-1940 ; Brest : 1941 ; Fjord norvégien : 1942-43 ; Destruction durant bataille navale: 1943.



Le Scharnhorst (photo auteur inconnu domaine public)

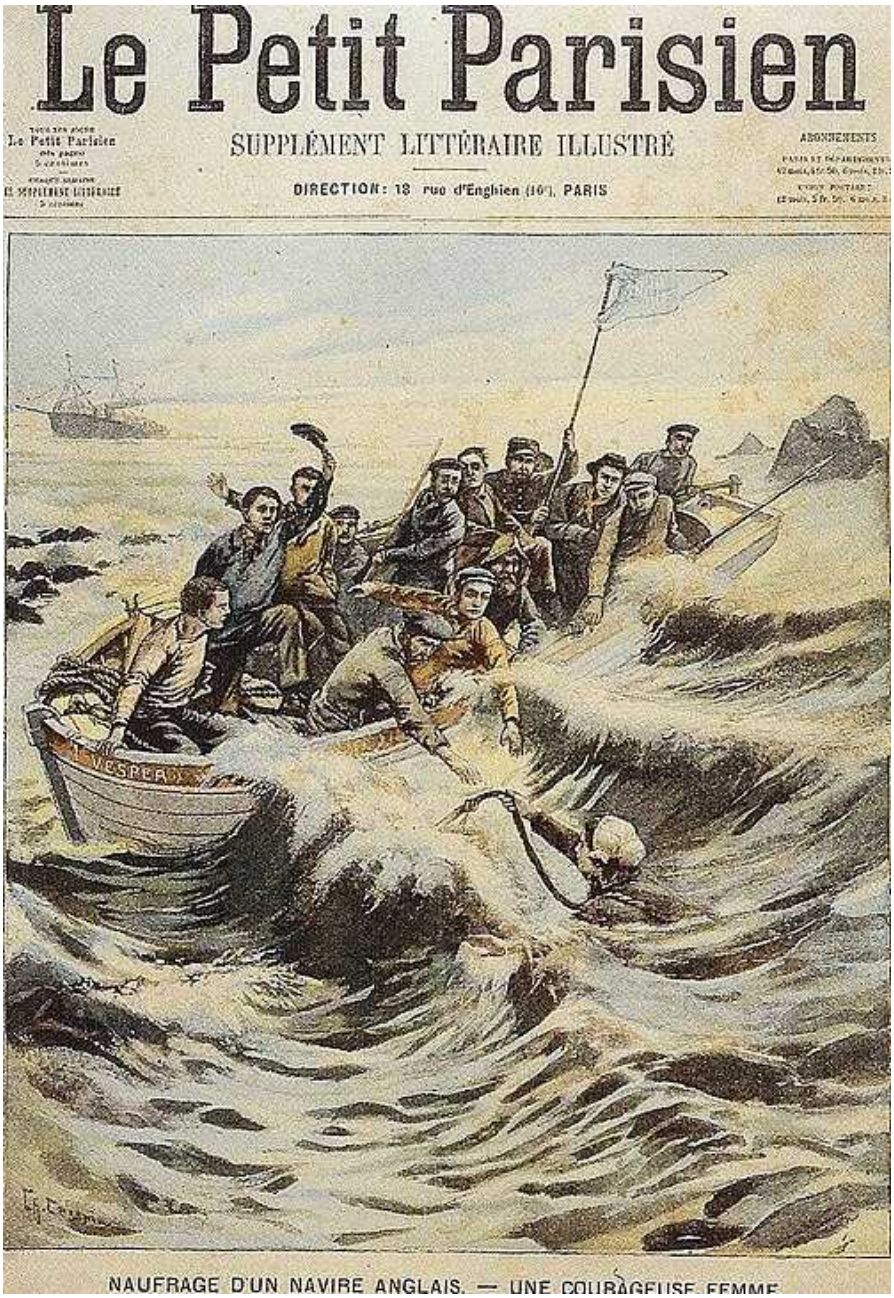
Nouveau pilonnage du *Duke of York*, nouvel assaut des destroyers. Le cuirassé allemand tirait toujours mais n'était déjà plus qu'un ponton ; son commandant envoya à l'état-major de la Kriegsmarine le message suivant : *« Le* Scharnhorst *combat jusqu'au dernier obus. Vive l'Allemagne ! »*

C'était la fin. Le cuirassé gîtait de plus en plus sur tribord. Le commandant Hintze donna l'ordre de saborder le navire et d'évacuer. Toutes les embarcations étant détruites, les hommes enfilèrent leur brassière de sauvetage et plongèrent dans l'eau glaciale. Les destroyers anglais entreprirent immédiatement la recherche des survivants : ils n'en recueillirent que trente-six sur les mille neuf cents marins du *Scharnhorst.* Aucun officier ne faisait partie des rescapés. Quarante cadets de l'école navale allemande figuraient parmi les victimes : une promotion entière. GL

Deux anniversaires

1 - Le 2 novembre 1903 une femme réalise un sauvetage héroïque à Ouessant

par Alain FOULONNEAU


Le Petit Parisien

SUPPLÉMENT LITTÉRAIRE ILLUSTRÉ

DIRECTION : 18 rue d'Enghien (10e), PARIS

ABONNEMENTS

NAUFRAGE D'UN NAVIRE ANGLAIS. — UNE COURAGEUSE FEMME

Le Petit Parisien indique un navire anglais. En fait le Vesper était de construction anglaise, mais il naviguait sous pavillon français

Rose Héré était une femme de 42 ans qui vivait chez sa mère dans une situation précaire à l'île de Ouessant. Elle avait été auparavant bonne dans une famille.

Ce jour là, le 2 novembre 1903, elle se lève très tôt, il est un peu plus de 4 heures, pour récolter du goémon à la pointe ouest de son île. Le jour n'est pas levé et la brume est intense. Seul les bruits du ressac et de la sirène de brume troublent cette fin de nuit. Mais soudain Rose semble entendre des voix. Elle se fige puis se dirige vers ce qu'elle croît être une plainte. Elle aperçoit alors une embarcation avec des hommes à son bord qui se dirige vers le rivage. Rose qui connaît bien la côte sait que ces hommes se dirigent vers des écueils qui leurs seront fatals. Elle crie, essaie de les dissuader et de leur indiquer la bonne direction. Mais ils ne comprennent pas, seuls des bribes de ce qu'elle crie leur parviennent. Alors Rose sait qu'il n'y a pas une minute à perdre. Elle se jette à l'eau pour rejoindre la chaloupe. Les marins lui lancent un bout qu'elle finit par attraper après l'avoir raté 7 fois. A force des poignets et aidée par les marins elle se hisse finalement à bord. Assise près du barreur, elle dirige alors la chaloupe, lui fait traverser la baie de Lampaul pour parvenir à Pen Ar Roch, une autre extrémité de l'île où ils peuvent débarquer en toute sécurité.

Rose apprend alors que les marins sont ceux du vapeur Vesper qui avait quitté Oran à destination de Rouen le 25 octobre 1903 avec un chargement de 3500 tonnes de vin et des 1000 tonnes de marchandises diverses, en particulier des bougies. Après avoir doublé le raz de Sein le Vesper a navigué dans une brume épaisse sans aucune visibilité. S'agit-il d'une erreur du capitaine qui a fait une navigation à l'estime ? Ou bien les courants l'ont-ils fait dériver trop à l'est ? A 3h 30 du matin le Vesper s'est échoué sur les roches de la point de Pern à Ouessant. Très vite le navire gîte dangereusement sur bâbord et n'est plus manœuvrable. De la coque éventrée s'échappe au fil des flots la cargaison chargée à Oran. Quatorze membres de l'équipage embarquent sur un canot de sauvetage, une baleinière qui se met aussitôt à dériver. Ce sont ceux que Rose vient de sauver. Les autres membres de l'équipage, qui comprend 34 personnes au total, sont restés sur l'épave et seront secourus plus tard par le canot de sauvetage de Ouessant l'Anaïs.

Ce sauvetage effectué Rose rentre chez elle. Elle racontera plus tard : *« Tous les matelots vinrent me dirent bonjour avant de partir de l'île. Mais je ne sortais plus parce que je ne pouvais pas marcher...Mon sabot que j'avais perdu, donc !(...) Et puis ma jambe était toute ''dilustrée''...Après j'ai été enrhumée pendant huit mois. »*

Cet acte de courage vaut à Rose Héré une célébrité nationale. Elle reçoit de nombreuses récompenses : médailles, distinctions et argent (Le journal *Le Figaro* organise une souscription qui rapporte 1 992 francs) ce qui permettra à Rose de vivre confortablement le reste de son existence avec Pierre-Marie Gélébart, un agriculteur, qu'elle épousera le 24 mai 1910.



Carte postale représentant Rose Héré (Wikicommons domaine public)

Les seuls vestiges de cet acte héroïque reposent au fond de la mer : il s'agit de l'épave du Vesper. Depuis 123 ans les tempêtes ont broyé le cargo qui s'est effondré au milieu des roches, mais des éléments sont reconnaissables comme les chaudières, l'hélice, le secteur de barre.



Debris de coque du Vesper (photo AF)



Une pale de l'hélice du Vesper (photo AF)



Axe du gouvernail et secteur de barre du Vesper (photo AF)

LE VESPER

Cargo, lancé le 31 décembre 1897, par les chantiers Swan & Hunter, Wallsend (yard 225), sous le nom de LOKOJA, pour Elder, Dempster & Co, Liverpool.

C'était un cargo à vapeur de 3458 tonnes brut. Il mesurait 100,58 x 13,8 mètres et était propulsé par une machine à triple expansion de 293 nhp construite par North-Eastern Marine Engineering Co Ltd, à Wallsend. Il fut vendu en 1899 à H. Bergasse & Co., Compagnie des Vapeurs de Charge Français, Marseille(3) et fut renommé VESPER.

Deux anniversaires

2 – Roald Amundsen atteint le pôle sud le 14 décembre 1911

par Alain FOULONNEAU



La tente Polheim posée par Admunsen et ses équipiers au pôle sud géographique (Domaine public Wikicommons)

Le 14 décembre 1911 Roald Amundsen arrive au pôle sud avec 4 compagnons. Ils sont les premiers à y parvenir. Mais au départ ce n'était pas du tout le but envisagé.

La concurrence pour atteindre les pôles

Roald Amundsen est passionné par l'exploration polaire. C'est un rêve depuis qu'il est jeune homme et qu'il cache à ses parents qui souhaitent qu'il fasse des études de médecine. Mais après le décès de sa mère il arrête ses études et entame une carrière de marin. En 1898 il est second lieutenant sur le navire Belgica de Adrien de Gerlache. L'expédition sera la première à hiverner en Antarctique, le Belgica étant pris dans la banquise de la mer de Bellingshausen

En 1905, Roald Amundsen est le premier à franchir le passage du Nord-Ouest qui relie l'océan Atlantique au Pacifique dans le Grand Nord canadien. Il le fait à bord d'un côtre nommé *Gjoa* (voir Sillages N° 49 article de Guy Le Moing Roald Amunsen franchit le « Passage du Nord Ouest »). C'est fort de cette dernière expérience qu'il veut essayer d'être le premier homme à atteindre le pôle nord. Il envisage de se laisser dériver comme avait tenté Fridtjof Nansen, mais en partant cette fois-ci du détroit de Bering près de l'Alaska. Pour cela il lui faudra contourner le continent américain par le cap Horn. Nansen lui prête le *Fram* le navire que ce dernier avait conçu pour résister à l'emprise des glaces et qui lui avait servi dans sa tentative de parvenir au pôle nord. Amundsen a obtenu les crédits nécessaires, ses préparatifs s'avancent quand une nouvelle met fin à son rêve. Les Américains Fréderick Cook et Robert Peary sont parvenus au pôle nord et se disputent même la primauté de cet exploit. Amundsen change alors son plan ; c'est désormais le pôle sud qu'il vise. Mais il tient son plan secret de peur de perdre ses soutiens et ses sponsors. Quand le *Fram* appareille de Christiania (aujourd'hui Oslo), la quasi totalité de l'équipage croit toujours que le *Fram* fait route vers l'Arctique via le cap Horn. Seuls son frère et son second seront au courant du changement de destination. C'est lors de la seule escale, celle de Madère, qu'il informe tout l'équipage. Il laisse libres de débarquer ceux de l'équipage qui ne souhairaient pas participer à cette nouvelle expédition. Mais Tous les membres de l'équipage décident de rester avec leur capitaine. Il envoie aussi un télégramme à Robert Falcon Scott qui se trouve à Melbourne et dont les termes sont : *«Prends liberté vous informer Fram fait route vers l'Antarctique»*. En effet Scott lui aussi prépare une expédition vers le pôle sud. Robert Falcon Scott avait déjà dirigé une expédition avec pour objectif le pôle en 1901 – 1904. Elle avait pour nom l'*Expédition Discovery* du nom du trois mâts utilisé à cette fin (ce bateau est aujourd'hui conservé à Dundee). L'objectif n'avait pas été atteint, c'est pour cela que Scott prépare une seconde expédition du nom de *Terra Nova* (toujours du nom du navire utilisé).

Deux conceptions d'exploration différentes

Scott et Admunsen ont deux conceptions différentes de l'exploration polaire. Le Britannique a conçu une opération « lourde ». Il a emmené 19 poneys de Mandchourie et 3 traîneaux à chenille conçus par André Citroën. Scott n'a pas pris beaucoup de chiens de traîneaux. Il n'a pas confiance dans ces animaux car en fait il ne sait pas les utiliser. Et puis il redoute d'avoir à les sacrifier (réflexe très british). Enfin aussi Scott pense que la traction humaine est plus efficace dans les passages difficiles.

Admunsen au contraire mise tout sur les chiens de traîneaux. il se base sur l'expérience des Inuits. Il a appris de ces derniers l'art de les conduire. Il a prévu aussi de les sacrifier au fur et à mesure pour nourrir à la fois les hommes et les chiens restants. Il a emmené 130 chiens à cet effet. Il sait qu'il est plus facile de nourrir sur la glace des chiens que des poneys, la quantité de nourriture à transporter est bien moindre pour un chien que pour un poney. Et puis du fourrage en Antarctique, c'est plus que rare. Il ya aussi le fait que les chiens huskies sont bien plus adaptés au froid que les poneys. Enfin les traîneaux à moteur ont également un problème de ravitaillement, ils sont gourmands en carburant.

Le 14 janvier 1911 le Fram pénètre dans la baie des Baleines à l'est de la barrière de Ross. Admunsen installe son camp de base, qu'il nomme Framheim (la maison du Fram) 4kms plus loin sur le glacier flottant. C'est une cabane préfabriquée en Norvège transportée en pièces détachées par le Fram. De là Admunsen et son équipage créent 10 dépôts de ravitaillement en ligne droite vers le pôle sud. Après une première tentative avortée le 8 septembre 1911, Admunsen et 4 de ses

compagnons prennent le départ avec 4 traîneaux et 52 chiens. Ouvrant une route jusqu'alors inconnue à travers le glacier Axel Heiberg ils atteignent le plateau polaire et enfin le pôle sud le 14 décembre à 15 heures.

Durant les trois jours qui suivirent, les hommes travaillent à marquer l'emplacement exact du pôle Sud ; après les revendications controversées de Frederick Cook et de Robert Peary au nord, Amundsen veut laisser des preuves irréfutables à Scott. Après avoir réalisé plusieurs mesures de latitudes à différents moments de la journée, les 3 compagnons d'Admunsen skient dans des directions opposées pour «encadrer» le pôle ; Amundsen raisonne qu'au moins l'un d'entre eux franchira le point exact. Finalement l'expédition dresse une tente qu'ils appelèrent *Polheim* («Maison du Pôle») aussi près que possible du pôle véritable que leurs observations le permettent. Dans la tente, Amundsen laissent des équipements à Scott et une lettre adressée au roi Haakon VII qu'il demandait à Scott de livrer.

Plus tard Amundsen dira ensuite avec ironie : *« Jamais aucun homme n'a réalisé un objectif aussi diamétralement opposé à ses souhaits. La zone autour du pôle Nord, que diable, me fascine depuis mon enfance et je me trouve maintenant au pôle Sud. Peut-on imaginer quelque chose de plus fou ? »*

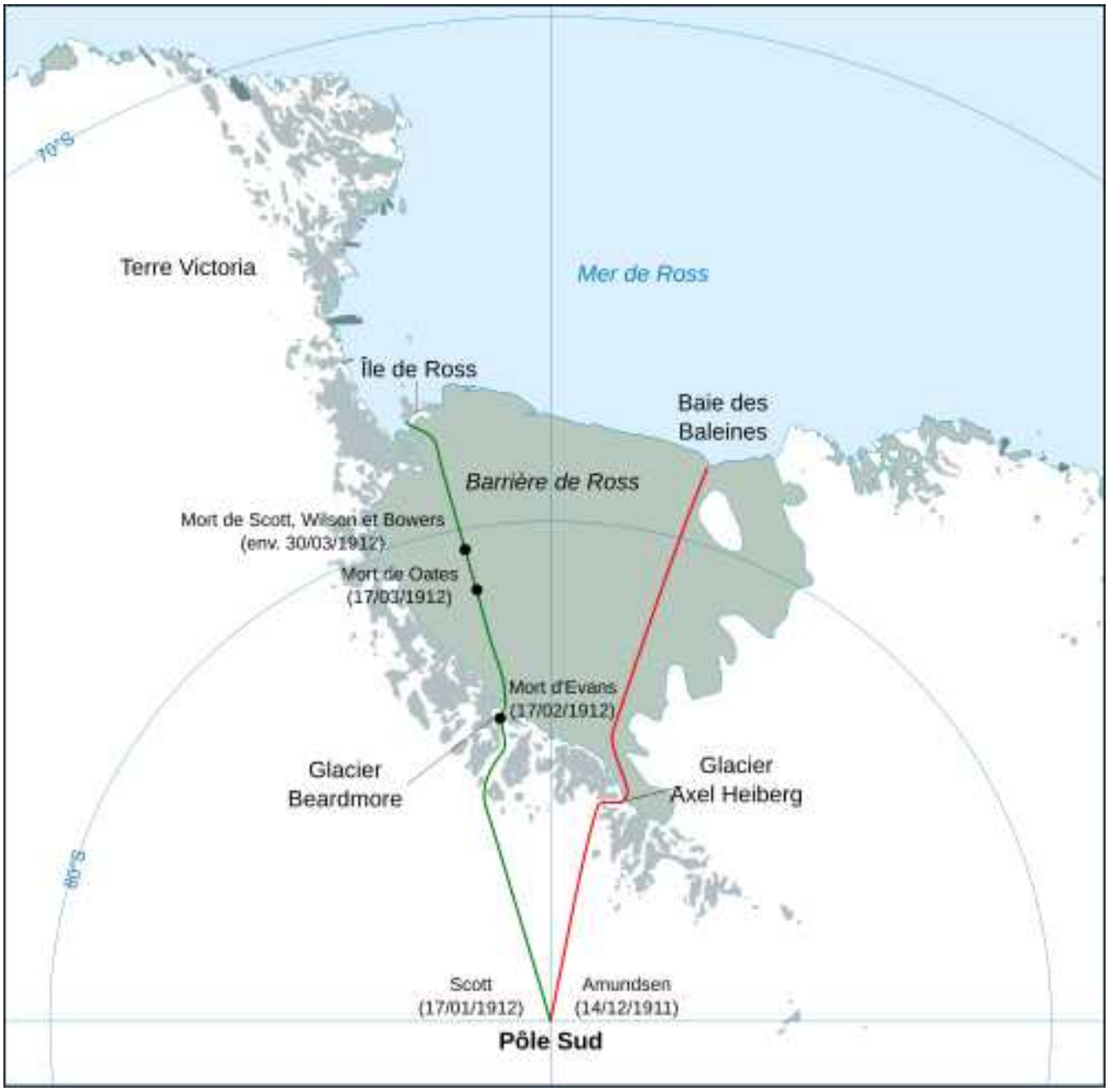
La fin tragique de Scott

Mais pour Scott, il en est tout différemment. Les difficultés et les échecs se sont accumulés. Les traineaux à moteur sont tombés en panne, les poneys marchent difficilement sur la neige et la glace, ils leur faudraient des raquettes. Finalement ils sont abattus et leur viande conservées dans des dépôts de nourriture. Scott et ses équipiers parviennent au pôle sud le 17 janvier 1912 soit 34 jours après Amundsen. Ils trouvent la tente d'Admunsen, prennent connaissance de son message mais plantent quand même leur drapeau à côté de celui de la Norvège. Cependant le retour tourne au drame. Dans des conditions météorologiques désastreuses, affaiblis par le scorbut, la malnutrition et diverses affections, traînant eux mêmes le traîneau ce qui les épuise, les hommes meurent successivement. La mort présumée de Scott est fixée au 29 mars 1912 date de sa dernière note écrite. Le 12 novembre 1912, les corps gelés de Scott et de deux de ses compagnons sont découverts dans une tente par une équipe de recherche.

A l'époque la mort de Scott et de son équipe éclipse tout le reste dans l'esprit du public, y compris l'exploit de l'équipe de Roald Amundsen.



Pages suivantes : trajets des deux expéditions vers le pôle sud et photos de commémoration des deux évènements



Les trajets respectifs de Roald Admunsen et de Robert Falcon Scott
Wikipédia



14 décembre 2016 Neko Harbour, Terre de Graham Antarctique, l'équipage du navire norvégien Midnatsol commémore la conquête du pôle sud par Roald Admunsen. Ils ont disposé sur le glacier une tente similaire à celles utilisées par Admunsen et à Polheim laissée au pôle sud.
(photo AF)



Stèle à la mémoire de Robert Falcon Scott et de ses équipiers morts après avoir atteint le pôle sud. Jardins de Queenstown, Nouvelle Zélande. (photo AF)

L'expédition Terra Nova, comme la plupart des expéditions britanniques vers l'Antarctique, était partie de la Nouvelle Zélande, cette île étant une des terres habitées les plus proches du grand continent blanc. Plus précisément c'était du port de Lyttelton proche de Christchurch qu'avait appareillé le Terra Nova.

RUBRIQUE

Un de nos lecteurs nous informe d'un livre qu'il vient de publier dont il donne un résume et le plan qui pourraient intéresser vos lecteurs

Le *Beaumont* et le *Dromadaire*, vaisseaux de la compagnie des Indes 1757-1778. www.ancre.fr prix 48 euros,

Le *Beaumont* et le *Dromadaire*, joyaux des collections du Château-Musée de Dieppe sont les seuls modèles existant des vaisseaux de 600 et 900 tonneaux de la compagnie française des Indes. Ils sont les derniers témoins des recherches menées par la Compagnie pour trouver le navire idéal vers l'Inde ou vers la Chine. En dépit des victoires de la Bourdonnais et de la prise de Madras pendant la guerre de Succession d'Autriche, la Compagnie cherche le modèle pouvant échapper à la *Royal Navy* en instaurant un concours entre les ingénieurs -constructeurs du roi et ceux de la Compagnie.

De 1755 à 1765, la Compagnie met en concurrence les meilleurs ingénieurs constructeurs de la Marine pour établir les plans des vaisseaux destinés aux Indes et à la Chine Si les plans du concours de 1755 ont été conservés, en ce qui concerne les modèles du temps, seul subsiste celui du *Beaumont,* magnifique modèle du vaisseau de 900 tonneaux qui a navigué à la Chine puis a péri au secours des Insurgents américains.

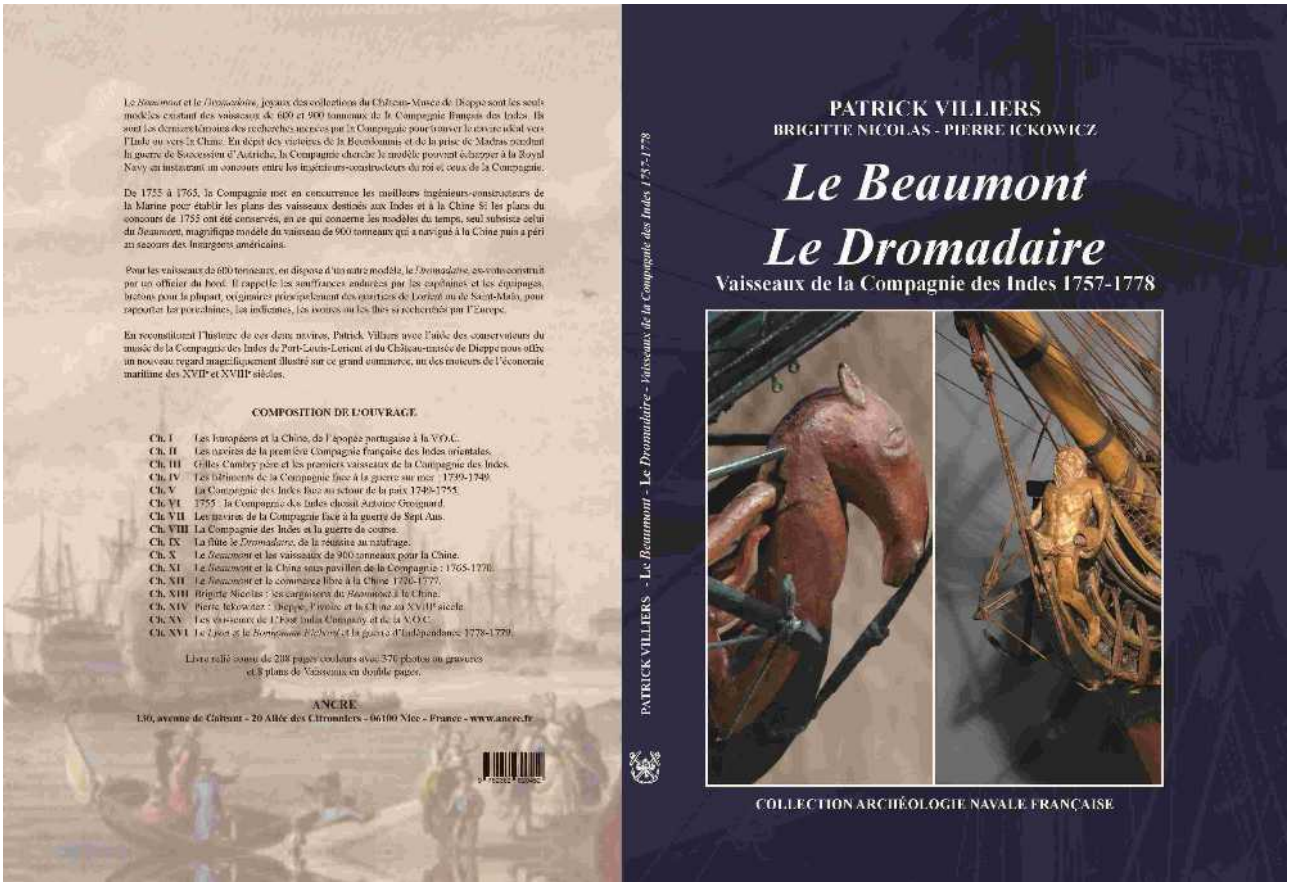
Pour les vaisseaux de 600 tonneaux, on dispose d'un autre modèle, le *Dromadaire, ex-voto* construit par un officier du bord. Il rappelle les souffrances endurées par les capitaines et les équipages, bretons pour la plupart, originaires principalement des quartiers de Lorient ou de Saint-Malo, pour rapporter les porcelaines, les indiennes, les ivoires ou les thés si recherchés par l'Europe.

En reconstituant l'histoire de ces deux navires, Patrick Villiers avec l'aide des conservateurs du musée de la Compagnie des Indes de Port-Louis-Lorient et du Château-musée de Dieppe nous offre un nouveau regard magnifiquement illustré sur ce grand commerce, un des moteurs de l'économie maritime des XVIIe et XVIIIe siècles.

Plan

Chapitre I Les Européens et la Chine, de l'épopée portugaise à la V.O.C.
Chapitre II Les navires de la première Compagnie française des Indes orientales.
Chapitre III Gilles Cambry père et les premiers vaisseaux de la Compagnie des Indes.
Chapitre IV Les bâtiments de la Compagnie face à la guerre sur mer : 1739-1749.
Chapitre V La Compagnie des Indes face au retour de la paix 1749-1755.
Chapitre VI 1755 : la Compagnie des Indes choisit Antoine Groignard.
Chapitre VII Les navires de la Compagnie face à la guerre de Sept Ans.
Chapitre VIII La Compagnie des Indes et la guerre de course.

Chapitre IX La flûte le *Dromadaire*, de la réussite au naufrage.
Chapitre X Le *Beaumont* et les vaisseaux de 900 tonneaux pour la Chine .
Chapitre XI Le *Beaumont* et la Chine sous pavillon de la Compagnie : 1765-1770.
Chapitre XII Le *Beaumont* et le commerce libre à la Chine 1770-1777.
Chapitre XIII Brigitte Nicolas : Les cargaisons du *Beaumont* à la Chine.
Chapitre XIV Pierre Ickowitcz : Dieppe, l'ivoire et la Chine au XVIIIe siècle
Chapitre XV Les vaisseaux de L'*East India Company* et de la *V.O.C*.
Chapitre XVI Le *Lyon* et le *Bonhomme Richard* et la guerre d'Indépendance 1778-1779.



RUBRIQUE Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- **Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer** :
https://www.academie-arts-sciences-mer.fr/FR/sillages/

- **Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE** :
https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/sillages-par-guy-le-moing/

- **Le site de la Maison de la Mer de Nantes :**
https://maisondelamer.fr/sillages/

- **Le site de la Maison des écrivains de la Mer de Saint Gilles Croix de Vie** :
https://maisonecrivainsdelamer.fr/blog-de-guy-le-moing/

- **Le site HYDROS (association des officiers de la marine marchande et des diplômés de l'école nationale supérieure maritime)**
https://hydros-alumni.org/fr/article/le-courrier-d-histoire-maritime-d-alain-foulonneau/27/06/2024/1687

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :
foulonneau.alain-pierre@orange.fr