



LE LIVRE DE BORD

Association « LES AMIS DU MARTROGER »

Numéro 58 Janvier 2018

Le mot du Président : Profitons de l'hivernage pour un peu d'histoire

Nous nous inspirons de la conférence à Paris de Jean Christophe FICHOU, professeur agrégé, et de son livre : *Il était une fois une flotte pour les PHARES.*

Espérons ne pas avoir fait d'erreur !

Un service de signalisation maritime national :

En 1791 la gestion de la vingtaine de feux établit sur les côtes de France relève d'organismes aussi bien publics que privés. Une première loi relative aux *phares, amers, tonnes et balises* donne à l'État la régie des feux. Peu à peu la Marine perd son autorité en ce domaine et les lois Napoléoniennes de 1800 et 1806 transfèrent au Ministère de l'Intérieur, direction des Ponts et Chaussées, l'ensemble des travaux des ports de commerce et de leur signalisation.

En 1825 une commission Phares est créée qui généralisera le système d'éclairage des côtes de France et élabore un programme de balisage. Les lois de 1833 et 1837 et les crédits correspondants permettent la construction et l'entretien de nouveaux phares et tourelles.

Les actions concrètes du service des phares sont surtout connues dans le domaine de l'érection d'ouvrages majeurs et en particulier les phares. Mais les ingénieurs du service central et ceux des 26 services maritimes qui se trouvent le long des côtes réalisent aussi des activités plus discrètes et sans doute moins remarquables, mais tout aussi importantes pour les navigateurs. Pour cela ils doivent disposer de navires, ce qui n'est pas sans poser de nombreux problèmes à des ingénieurs peu au fait des choses de la mer.

Les bateaux de travaux et de balisage :

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne sont pas des marins, pour la construction des phares et balises comme pour l'entretien dans un premier temps ils font appel à une flotte de location. Ils se rendent vite compte qu'il devient indispensable et urgent de disposer de leurs propres navires et d'équipage à l'année.

L'Étoile, sloop ponté de 10m est livré en 1852 par le chantier Béléguc de Douarnenez. Insuffisant le service des Phares et balises décide en 1858 la construction d'embarcations spéciales pour la construction de ses tourelles. Les deux chaloupes à vapeur de 18m, *l'Armorique* et *le Porstrein* construites au Chantier Nouveau aux Sables-d'Olonne sont livrés en 1859 et sont vraisemblablement les premiers baliseurs français, de plus construits aux Sables-d'Olonne !

L'Étoile part pour les Côtes-du-Nord, mais échoue en 1867. Les deux baliseurs ne suffisent plus, un bâtiment plus puissant et plus solide est commandé au chantier Jollet & Babin à Nantes, *La Confiance* est livrée le 31 décembre 1868 à Saint Nazaire. Premier véritable « bateau de travail » construit en fer, équipé d'un moteur de 100 chevaux, longueur 24m, largeur 4,80m et 90 tonnes de déplacement.

D'autres bateaux suivront, comme *La Vigie* 14m, *Le Brémontier* en 1863, chaloupe à vapeur sortie toujours du chantier Jollet & Babin, sans doute le premier baliseur chargé du relevage des bouées (Gironde)

Pour être complet notons que le premier bâtiment affecté à des tâches relevant de l'administration des phares et acheté d'occasion à cet effet en 1836 est la patache *Adèle*, navire ponté de 11 tonneaux. Rebaptisée *Augustin Fresnel*, il est revendu une fois la construction du phare de Héaux-de-Bréhat terminée.

C'est en Gironde que la première expérience de bateau-feu est tentée pour signaler l'écueil de Rochebonne. Le premier phare flottant sera mouillé sur le banc de Talais en 1845 afin de faciliter la navigation.

La flotte s'agrandie petit à petit au grès des besoins de chaque région, sans grande cohérence.

En 1930 un premier pas vers la constitution d'une flotte cohérente de petits bâtiments est opéré avec l'achat des premières séries normalisées. Dans un premier temps, chaque service maritime continue d'acheter, en fonction des besoins et des crédits des navires auprès des chantiers locaux et selon des plans qui s'apparentent encore de très près aux bateaux de pêche ou de cabotage en usage dans la région.

C'est à cette période qu'il est décidé de remplacer le *Martroger 2* par le *Martroger 3*. C'est un bateau de travail, construit en bois de chêne selon les plans d'un sablier, il dispose d'une forte voilure. Le chantier l'Espoir Sablais des Sables-d'Olonne le livre à l'île de Noirmoutier le premier juillet 1934.

17,04m de long (22m avec le bout dehors) pour 5m de large, un tirant d'eau de 2,10m relativement faible pour lui permettre de s'approcher le plus possible des masses rocheuses, le *Martroger 3* est un voilier de type Dundee à moteur axillaire. Il est lesté de 25 tonnes de ciment. Une annexe complète l'équipement.

Pour plus de sécurité ses concepteurs l'ont doté d'une double coque de 8cm d'épaisseur et d'une carlingue de renforcement. Des bordées d'échouage de 8cm et des préceintes de 11cm en font un bateau solide capable d'affronter le danger que représente l'abordage des lourdes bouées en mer.



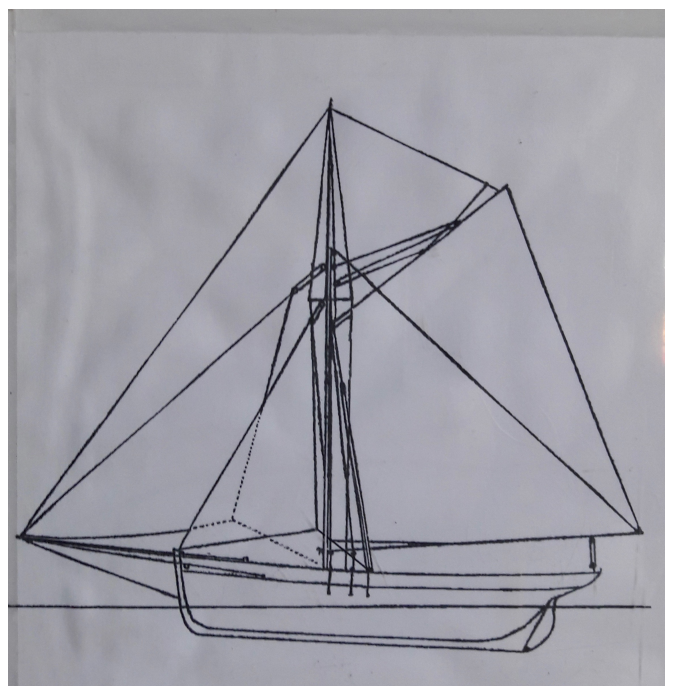
Le titre de cette photo est bien *Martroger* de 1933, mais si la coque ressemble l'absence de bout dehors est surprenante, ainsi que l'absence de plat-bord. Est ce bien le *Martroger 3*, peut être le *Martroger 2* ?

On sait peu de choses sur les navires *Martroger* et *Martroger 2*, on peut penser qu'ils ont servi principalement à la construction de la tourelle *Martroger*, d'où le nom du premier bateau, et à l'entretien des phares de l'île du Pilier, ainsi qu'à la relève de ses gardiens.

Sur l'île du Pilier située à 4500m au nord-ouest de Noirmoutier un premier phare a été construit en 1827, de forme allumage sur une tour cylindrique en maçonnerie de pierre de taille.

Un deuxième phare a été construit en 1877 de forme de tronc de pyramide couronnée par un mur en briques rouges. Il fait partie du balisage sud de l'estuaire de la Loire et il est géré depuis 1905 par la subdivision des Phares et Balise de Saint Nazaire.

Une ancienne maison d'habitation ou sémaphore située sur le fortin du centre de l'île servait de poste militaire.



Le Martroger construit vers 1893

Les marques flottantes :

Les progrès de l'hydrographie après 1814 permettent la confection de cartes marines précises fondées sur des choix de sondes nombreux et sûrs. Dès lors il est possible de présenter aux marins des routes sécurisées, matérialisées par des alignements ou des relèvements sur des amers à terre. Mais c'est insuffisant en raison de la distance par rapport au danger signalé en mer. La seule solution consiste à mouiller des flotteurs, des bouées pour indiquer les dangers.

Les premières bouées mouillées sont connues depuis longtemps, leur présence est avérée depuis l'empire romain et au Moyen Age. Au départ il s'agit de barriques en bois et reliés à des corps-morts par des filins de chanvre. Leur résistance aux assauts des tempêtes et leur usure rapide limite leur utilisation à la belle saison, période durant laquelle elles sont justement le moins utiles. La chaîne est connue mais forgée à la main elle est très chère et s'use rapidement.

Il faut attendre les progrès de la métallurgie, dans les années 1830 et la fabrication industrielle des maillons de chaîne pour envisager l'utilisation des bouées en fer d'abord rivetée, plus tard soudée. De plus si l'on construit des bouées de grande taille, retenues par de fortes chaînes, il reste encore à réussir à les mouiller et à les entretenir, ce qui nécessite des équipements particuliers.

Les premières tentatives datent des années 1840, par exemple en Loire Inférieure la première bouée en tôle rivetée est mouillée aux abords du banc de la Banche et arrachée en décembre 1847 par une forte tempête. D'autres tentatives ont lieu sur des écueils au large du Morbihan qui permettent d'améliorer la forme en fuseau et la fixation dans les années 1860.

Un autre problème vient du manque d'intérêt de la présence de bouées par temps bouché et la nuit. L'imagination des hommes étant infinie les bouées seront équipées de cloche et de miroir. Ainsi en 1866, construites par le chantier Jollet & Babin, encore lui, les premières bouées de ce type sont mouillées à la Couronnée.

L'utilisation de l'énergie électrique vient naturellement à l'esprit des ingénieurs, la première bouée électrique éclaire la Roche Robin à l'entrée de New York, alimentée par un câble armé et immergé, elle date de 1881. Près de la terre c'est possible, mais pour les bouées éloignées le stockage du courant est alors compliqué et dangereux, les ingénieurs se tournent vers l'utilisation du gaz d'huile comprimé mieux adapté à la situation. Il s'agit d'un combustible inventé par le chimiste Julius Pintsch et fabriqué à partir d'huile de pétrole. A partir de 1905 le gaz sera stocké dans des bonbonnes, rendant le rechargement plus facile et moins dangereux. De même à partir de 1909 les bouées sont équipées d'un système intelligent de valve solaire inventée par le suédois Gustaf Dalen, il s'agit d'un dispositif de deux bilames superposés qui à la lumière du jour actionne un clapet régulant le feu donc économisant le gaz.

Les ingénieurs du service de Saint Nazaire tentent à leur tour une expérience de mouillage en situation exposée pour le balisage de la chaussée de Bœufs au large de l'île de Noirmoutier qui est pratiquement impossible à signaler à la navigation par les moyens traditionnels de feux à terre. Malgré tous les efforts pour couvrir ce platier par le feu renforcé de l'île du Pilier, les échouages et les naufrages ne cessent pas. En 1909 le service décide de mouiller un nouveau modèle de bouée de 15m³ à sonnerie automatique composé d'une coque et d'un boulet intérieur.

Malgré ces progrès les bouées lumineuses restent difficiles à gérer et occupent énormément le personnel des phares et balises. Il faut les nettoyer, les repeindre, les recharger et les maintenir en place. Ce sont sans doute les principales tâches de l'équipage du *Martroger 3*

Ainsi en 1930 sur un total de 797 feux pour l'ensemble des côtes françaises, 190 sont portés par des bouées lumineuses.

Petit rappel : Vous tous conviés à notre Assemblée Générale le 17 février prochain à 16h30 salle des Oyats à Barbâtre.