

# BRUNEL, BRISTOL ET LES DEUX NAVIRES CONSTRUITS DANS CE PORT : LE GREAT WESTERN ET LE GREAT BRITAIN

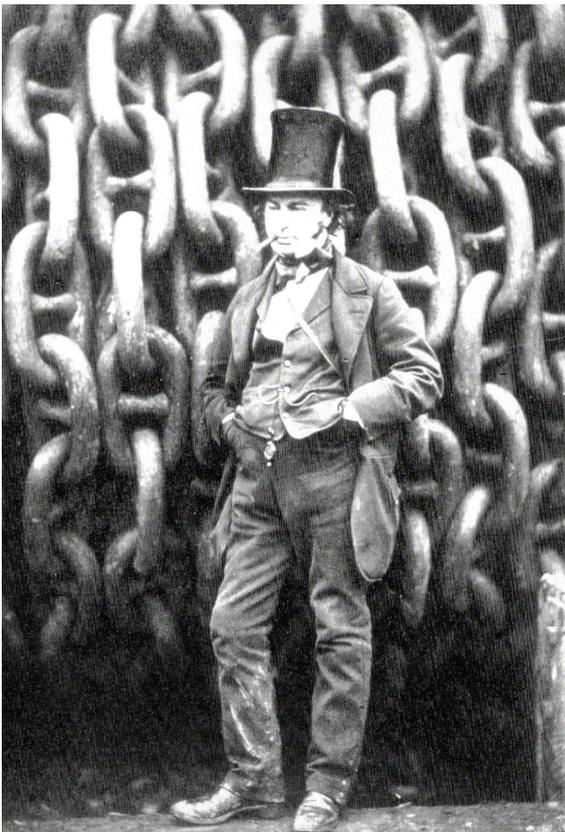
Par Gildas Borel

## Résumé

Le *Great Britain* lancé en 1843, est le premier grand navire qui soit à la fois en fer et à hélice. Il est l'œuvre d'un des plus célèbres ingénieurs de ce début du XIX<sup>ème</sup> siècle, Isebard Kingdom Brunel. Outre des ponts, tunnels, canaux et ouvrages portuaires, ce dernier avait déjà construit le *Great Western*, mis à l'eau en 1837, l'un des deux premiers bateaux à avoir réalisé la traversée aller-retour de l'Atlantique en utilisant essentiellement la vapeur. Il sera également le maître d'œuvre d'un troisième ouvrage, né sur les rives de la Tamise, le *Great Eastern*, gigantesque « steamer » à aubes et à hélice, resté célèbre pour avoir mouillé le premier câble transatlantique. Cet article est consacré aux navires nés à Bristol, le *Great Western* et le *Great Britain*, dont une réplique existe encore au musée maritime de la grande cité du sud-ouest de l'Angleterre.

Au début du dix-neuvième siècle, le secteur des transports entre dans cette économie carbonée dont on tente de sortir aujourd'hui. La vapeur, utilisée dans d'autres activités depuis le siècle précédent, révolutionne le transport maritime en offrant une alternative à la voile. Elle rend également possible l'avènement du chemin de fer à grande échelle. La Grande-Bretagne est, avec les États-Unis et la France, pionnière dans le développement de la navigation à vapeur, avant d'être suivie par d'autres puissances. Les trois grands navires construits par Isebard Kingdom Brunel sont bien représentatifs de cette révolution des transports maritimes.

Isebard Kingdom Brunel en 1857 devant les chaînes destinées à son dernier navire, le *Great Eastern*.  
(Brunel University Library)



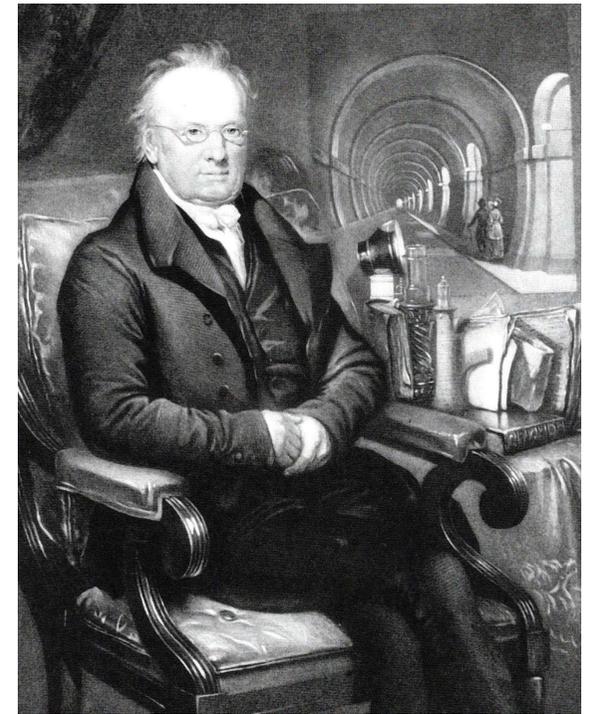
## L'origine et la jeunesse d'Isambard Kingdom Brunel

Isambard Kingdom Brunel est le concepteur de trois bateaux qui ont marqué l'histoire maritime. Il a également réalisé des ponts, aménagés des bassins portuaires et des tunnels. Il a notamment été le grand coordonnateur et concepteur d'un des réseaux de chemins de fer, le *Great Western Railway*, qu'il rêvait de prolonger vers le continent américain en utilisant ses nouveaux navires. Il est l'un des grands acteurs de la révolution des transports de cette Angleterre des années 1830 et 40, marquées par la création des premières liaisons ferroviaires et intercontinentales maritimes utilisant la vapeur. Jusqu'à cette époque, les diligences à cheval et les grands navires à voiles étaient les seuls moyens de transport à grande échelle. Certes, des liaisons avec des navires à vapeur existaient déjà depuis le début du dix-neuvième siècle, mais sur de relativement courtes distances. En effet, les premières liaisons maritimes régulières datent des années 1819-1822, mais il ne s'agit alors que de traverser des mers côtières : la Manche et la mer d'Irlande. Un premier franchissement de l'Atlantique a été effectué par le *Savannah* dès 1819, mais ce navire n'a utilisé le mode vapeur que de manière très réduite, et la voile la plupart du temps. Le *Great-Western* et son compétiteur, le *Sirius* furent les premiers à pouvoir prétendre avoir réalisé une liaison transatlantique en utilisant principalement la propulsion à vapeur. Cette évolution a été exposée dans deux articles par l'auteur et publiés dans « Navires et Histoire » : « Grands voiliers et navires à vapeur sur la route de l'Australie (1840-1890) », n° 78 - juin-juillet 2013, et « Premiers navires à vapeur au service de l'Empire britannique en Asie » n° 135 - février - mars 2023..

Grand ingénieur de la révolution industrielle britannique, Isebard Kingdom Brunel doit cependant une part de son héritage à la France, par son père pour commencer. En effet, si sa mère est

une Anglaise, fille d'un entrepreneur travaillant pour la Royal Navy à Plymouth, son père est français. Il s'agit de Marc Isebard Brunel, fils d'un agriculteur de Normandie installé entre Rouen et Paris. Le jeune Marc entre à huit ans au collège de Gisors où il manifeste des dons en mathématique et dessin. Il fabrique aussi ses propres instruments de musique. Son père, souhaitant en faire un homme d'Église, il est envoyé au séminaire Sainte-Nicaise à Rouen. Les enseignants le jugent toutefois peu adapté à la carrière d'ecclésiaste et notent également ses autres dons. Il bénéficie alors de l'hospitalité de sa cousine, mariée au consul américain à Rouen. Il reçoit un enseignement par Dulague, professeur d'hydrographie au Collège Royal de Rouen. Ce dernier, impressionné par les capacités de son élève, favorise en 1786 son embarquement sur une nouvelle frégate en partance pour une tournée de six ans aux Antilles et en Amérique du Nord. Marc se familiarise alors avec la vie maritime, découvre les États-Unis et apprend l'anglais. Cette expérience décidera de son avenir, car la situation révolutionnaire en France qu'il trouve à son retour l'amène à partir pour les USA. Il devient ingénieur dans la ville de New York où il travaille à la construction de nouveaux bâtiments. Il réfléchit également à un nouveau système de fabrication industrielle de poulies qu'il ambitionne de vendre à la Royal Navy. Son objectif de gagner l'Angleterre est motivé par les perspectives offertes par le développement de la Révolution industrielle. Il a également un fort désir de retrouver la jeune Anglaise venue apprendre le français à Rouen, qu'il a rencontrée avant son départ. Ses connaissances dans l'élite américaine lui permettent de disposer de bonnes introductions auprès du premier Lord de l'Amirauté, lors de son arrivée en Grande-Bretagne en 1799. Intéressé par sa proposition, l'inspecteur général des travaux maritimes le nomme responsable de l'installation de son système de poulies pour la Royal Navy. Il est donc nommé à ce poste pour quelques années à Portsmouth. Ayant retrouvé l'élu de son cœur, il l'épouse. Après deux filles, sa femme met au monde un fils qui prendra pour prénom le nom de son père, Isebard, et celui de sa mère, Kingdom.

C'est donc à Portsmouth que naît le jeune Isebard Kingdom Brunel en 1806. En 1808, la famille quitte cette base navale pour s'installer dans le quartier de Chelsea à Londres. Marc Buñuel a un projet dans les parages et se trouve bien placé pour accéder aux chantiers navals de Woolwich, situés à proximité de Greenwich et de Chatham encore plus en aval de la Tamise, sur la rive sud. Intéressé par les premières expériences de navigation à vapeur, il expérimente un petit steamer de 112 tonnes sur la Tamise en 1816. Si le projet n'a pas de suite dans l'immédiat, il impressionne son fils et ne sera sans doute pas étranger à son désir de développer des projets de navires. Le jeune Isebard bénéficie donc tôt de l'exemple de son père et des connaissances en dessin, en mathématique qu'il lui transmet. Marc Isebard Brunel le place en outre dans une pension de Brighton dont il apprécie les aspects innovants des enseignements de son fondateur, un pasteur, le Dr Morell. Les relations avec la France rétablies après Waterloo, il envoie ensuite son fils se former à Caen, puis à Paris, au Lycée Louis Le Grand réputé pour son niveau d'enseignement en mathématique. Il souhaite même le faire entrer à Polytechnique,



Marc Isebard Brunel, ingénieur d'origine française, père d'Isambard Kingdom Brunel avec en arrière-plan le Thames Tunnel. (National Portrait Gallery)

mais sa naissance en terre anglaise interdit l'accès de l'école au jeune Isebard. En 1822, ce dernier, qui a donc juste 16 ans, revient donc en Angleterre pour travailler dans le bureau de son père. Il est vite impliqué dans des projets très variés, révélateurs de la polyvalence des ingénieurs de cette époque, tels que la surveillance de la fabrication de travaux métalliques pour deux ponts suspendus à la Réunion ou la participation à des plans d'un remorqueur allemand, à vapeur et à aube. On peut y ajouter des projets de ponts, de quais flottants, de canaux... Il travaille également sur des moteurs. Dès 1824, il s'implique fortement dans le grand projet de son père de tunnel sous la Tamise (le « Thames tunnel »). Il termine sa formation dans la phase de préparation et entame sa carrière comme ingénieur en 1827. En 1828, il est sérieusement blessé au cours d'un grave incident qui entraîne l'inondation du tunnel.

## Bristol, lieu majeur des travaux d'Isambard Brunel

Isambard Kingdom Brunel est né à Portsmouth et a grandi à Londres. Cependant, c'est à Bristol que sa vie professionnelle d'adulte le conduit. La ville bénéficie alors d'une riche histoire maritime, mais est confrontée à certaines difficultés. Sa position géographique l'a longtemps privilégié, mais la configuration de son environnement local est moins favorable à une époque où la taille des navires augmente. Le cœur historique de la cité est en effet situé à un peu plus d'une dizaine de kilomètres de la mer, en l'occurrence du canal de Bristol, nom donné

# DERNIER ASSAUT SUR GRANVILLE

## 8-9 MARS 1945 : L'ULTIME OFFENSIVE NAVALE ALLEMANDE EN NORMANDIE

Par Hubert Groult



31 juillet 1944, les quais de Granville sont en feu. (National Archives)

### La libération de la ville

À la suite du Débarquement et de l'offensive dans le Cotentin, les derniers éléments territoriaux et administratifs évacuent Granville sans affrontement le 31 juillet 1944, les forces combattantes ayant depuis longtemps déserté les lieux. C'est la 6th US

Armored Division «Super Sixth», accompagnée d'une équipe de la 30 Assault Unit Commando britannique, qui a l'honneur de libérer la ville. Dès leur arrivée, ces hommes inspectent immédiatement les installations portuaires. Pendant deux jours, les habitants voient défiler les troupes du général Patton. Les blindés descendant vers le centre-

Sur la N 173, venant de Granville, des épaves de véhicules jonchent la route. Nous sommes le 31 juillet 1944. (National Archives)



Travaux en cours sur les écluses du port de Granville, le 28 octobre 1944. (National Archives)



Le 3 août, le 1055th US Engineer Port Construction and Repair Group débute les travaux de remise en état du port. Voici le bassin à flot de Granville, le 5 novembre 1944. (National Archives)

ville provoquent de telles vibrations que, dans plusieurs maisons, les plaques de façade portant leur nom se détachent et tombent. Les Granvillais ont souffert de l'occupation allemande, notamment lorsque tous les gens de la haute-ville ont été évacués par l'occupant, ou encore lorsque le Normandy-Hôtel, sur le Plat Gousset – cette superbe promenade balnéaire à l'opposé du port –, fut réquisitionné par la *Feldgendarmerie*. Le 3 août, le 1055th U.S. Engineer Port Construction and Repair Group débute les travaux de remise en état du port. Cette libération est un soulagement, donnant l'impression que l'ennemi est désormais loin. Pourtant, il n'est pas si éloigné : au large, depuis les îles anglo-normandes de Jersey et Guernesey, l'occupation allemande demeure.



Granville est libérée le 31 juillet 1944. Pendant deux jours, les troupes du général Patton défilent en ville, dont certaines maisons souffrent des vibrations causées par les chars. (National Archives)

Dans les rues de Granville, le 9 août 1944, depuis un micro relié à un Dodge, un homme s'adresse à la foule à côté du monument aux morts de la Première Guerre mondiale. (National Archives)

# SOUVENIRS :

## FAA CASSARD D614 EN 2005

Par Raymond Reboul

Le *Cassard* (D614), mis en service en 1988, a d'abord été affecté à Brest, puis à Toulon à partir du 27 juillet 1989. Il est le prototype d'une série de 2 bâtiments, le second étant le *Jean Bart* (D615). Deux autres bâtiments avaient été programmés, mais leur construction a été annulée en raison de restrictions budgétaires.

Ces bâtiments ont été construits à partir de coques nues livrées par la DCN et dont les dimensions étaient les mêmes que celles des frégates ASM Type F70. Les superstructures sont en alliage léger et doublé intérieurement d'un matériau incombustible, elles sont inclinées pour réduire la surface équivalente radar (SER).

### Jacques Cassard

Jacques Cassard est né à Nantes en 1679. Il commença à naviguer dès l'âge de 14 ans et c'est en 1705 qu'il devient corsaire du roi Louis XIV. En 1708, il met en fuite les Anglais et permet ainsi le ravitaillement de Marseille, qui était menacée par la famine. Officier remarquable et marin audacieux, il était toutefois un mauvais homme d'affaires et un mauvais gestionnaire. Mis en disgrâce à la fin de sa vie pour indiscipline, il mourut dans la misère en 1740.

### Bâtiments ayant porté le nom de *Cassard*

Depuis 1795, 9 autres navires de guerre ont porté le nom de *Cassard*.

On retiendra les 2 derniers.

Un contre-torpilleur de la classe *Vauquelin* qui a été lancé en 1931 et sabordé au quai Noël dans l'arsenal de Toulon le 27 novembre 1942 lors de l'invasion de la zone libre par les troupes allemandes.

Un escorte d'escadre type T47. Lancé en 1951, il a participé, lors de la crise de Suez en 1956, à la protection directe des unités de débarquement. En 1960, il a été équipé d'une plate-forme temporaire sur le pont arrière pour des essais d'hélicoptères. En 1961, il a été transformé en chef de flottille (agrandissement du massif avant pour l'appartement amiral, suppression du double affût avant de 57 mm...). Il a été désarmé en 1976.

### Présentation du bâtiment

Il est armé surtout contre les menaces aériennes et sa vitesse de 29 nœuds lui permet d'escorter et de protéger une force aéronavale.

Il est classé citadelle NBC (Nucléaire Bactériologie Chimique) et une paire d'ailerons non rétractables lui assure une bonne stabilité lors de la mise en œuvre des armes.

Mis sur cale le 3/09/82, lancé le 19/03/88 et mis en service le 29/07/88, le *Cassard* a vu, tout au long de ses années de service, plusieurs



Le *Cassard* en petite rade à Toulon.



FAA *Cassard* en 2015 modernisé.

modifications concernant surtout l'électronique et le traitement de l'information.

Lors de sa dernière modernisation, on lui a installé de nouvelles hélices à 5 pales de même génération que celles du *Charles de Gaule*, un renforcement de la coque par des bulges installés au niveau du pont principal et l'adjonction de 100 tonnes de béton dans ses fonds pour accroître sa stabilité.

Il peut embarquer un hélicoptère sur l'arrière et dispose d'un hangar pour abriter ce dernier.

La plate-forme (16,20 mètres par 21 mètres) est l'une des plus petites installées sur un bâtiment de la Marine nationale. Elle dispose d'un système automatique de manutention pour entrer et sortir l'hélicoptère du hangar.

Sa ville marraine est Dijon et certaines coursives portent des noms de rues de cette ville.

L'équipage est surtout composé de spécialistes, sa moyenne d'âge est jeune, on remarquera, des marins très qualifiés, un nombre faible de quartiers-maîtres et de matelots, ces derniers pouvant avoir un contrat court avec la marine.

Si le *Cassard* n'a pas été « féminisé », il pouvait toutefois embarquer et loger un ou plusieurs officiers féminins pour certaines missions.

### Centre Opérations

Le central opérations, ou CO, est l'un des plus grands équipements installés sur une frégate française.

FAA *Cassard* aux appointements de Milhaud. (Toutes les photos : Raymond Reboul)



*Cassard* avec grand pavois aux appointements de Milhaud.



Panther sur la plage hélico.

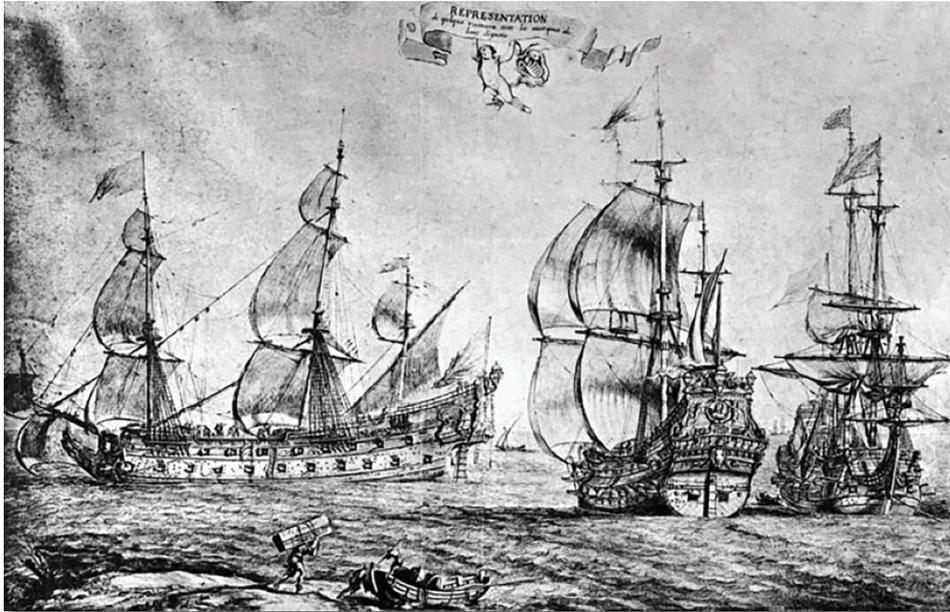
# Les Marine de Louis XIV

## La Marine de Colbert, une marine à reconstruire

Par Patrick Villiers

Dans un XVII<sup>e</sup> siècle marqué en Europe par une guerre quasi permanente, la guerre sur mer est particulièrement présente aussi bien en Baltique qu'en mer du Nord, sur les côtes atlantiques ou de Méditerranée. En dépit d'un redressement sous Richelieu, la marine française ne prend part aux enjeux maritimes qu'après 1661. Cette marine de Louis XIV change profondément de 1661 à 1715 à tel point que l'on doit évoquer trois marines aux vaisseaux et aux missions très différents :

- La marine de Colbert, une marine à reconstruire
- La marine de Seignelay : vers la remise en cause de la suprématie anglaise
- La marine des Pontchartrains et la défense des côtes et de l'empire



La Lune d'après Puget. Ce petit vaisseau est typique de l'influence hollandaise sur la marine française.

### Une marine à reconstruire

Le naufrage de la *Lune* le 6 novembre 1664 au large de Toulon « qui coule comme du marbre », faisant 700 morts, dont 8 compagnies du régiment de Picardie au retour de l'expédition manquée de Djidjelli contre les Barbaresques d'Alger, illustre tragiquement la descente aux enfers de la marine française depuis la mort de Richelieu. Au même moment, la situation maritime en Europe a également profondément changé. L'Espagne a reconnu l'indépendance des Provinces-Unies en 1648. Amsterdam, la VOC, la Compagnie des Indes orientales hollandaise et la flotte marchande de grand cabotage suscitent l'envie de toute l'Europe. La marine espagnole poursuit son déclin tout en luttant avec un certain succès contre la marine turque et en maintenant ses convois d'argent d'Amérique par Cadix.

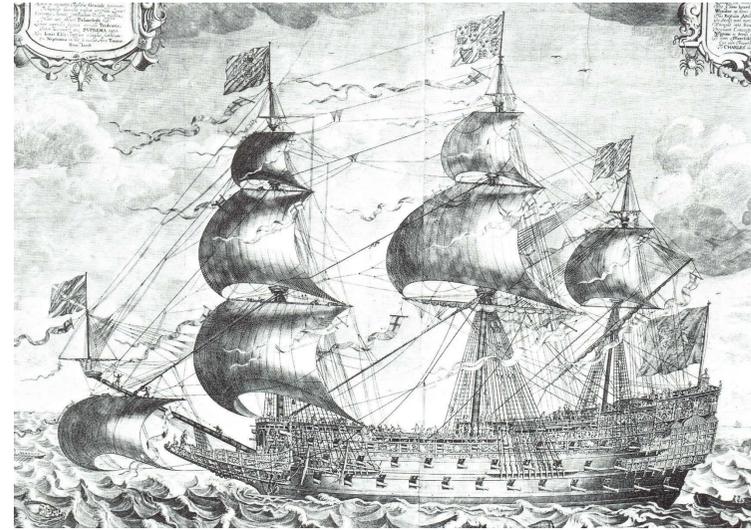
L'Angleterre a vu le renversement de Charles 1<sup>er</sup> et le triomphe de Cromwell. Ce dernier vient de livrer la 1<sup>ère</sup> guerre anglo-hollandaise qui a vu le triomphe de l'Acte de navigation, loi profondément protectionniste

qui s'oppose au « *mare liberum* » libéral des Hollandais. Cette guerre marque la séparation définitive de la marine de guerre et de commerce.

Plus que jamais, la mer est au cœur de l'Europe et le jeune Roi-Soleil ne s'y trompe pas, comme pour l'Armée, la Marine française doit être la première d'Europe. Qui devra-t-elle affronter? Le défi est formidable, Colbert et son clan vont jouer un rôle si déterminant que les historiens s'accordent pour définir la marine de 1661 aux années 1675-1680, comme la marine de Colbert, bien que Seignelay, son fils, devienne progressivement son successeur à la Marine à partir des années 1676.

### Quel modèle pour la marine française ?

Si Louis XIV est indiscutablement « un roi de guerre », les récentes recherches tendent à nuancer cette image. Paradoxalement, les guerres se déroulent hors du royaume et le roi a tout autant protégé son pré carré qu'il a été à l'initiative des



Sovereign of the Seas, invention du vaisseau de 1<sup>er</sup> rang à trois ponts par l'Angleterre. Face à un tel vaisseau, il n'est plus possible de mobiliser temporairement des navires de commerce. C'est la naissance d'une marine de guerre permanente. (National Maritime Museum)

grands conflits qui marquent son règne. Si le roi, *in fine*, prend seul les décisions, il participe chaque semaine au Conseil d'en haut et au Conseil étroit. Il commande et lit de nombreux rapports et a de nombreuses discussions avec ses ministres qu'il n'hésite pas à opposer : clan Colbert contre clan Louvois. À côtés des questions qui relèvent de la politique étrangère ou de la conduite « classique » de la guerre, se posent des questions techniques. Dans le cas de la marine, faut-il se doter d'une marine forte? Quel nombre et quels types de navires? Navires mixtes ou vaisseaux? Faut-il s'inspirer du *Sovereign of the Seas* ou du *Wasa* de construction hollandaise malgré son naufrage? Etc.

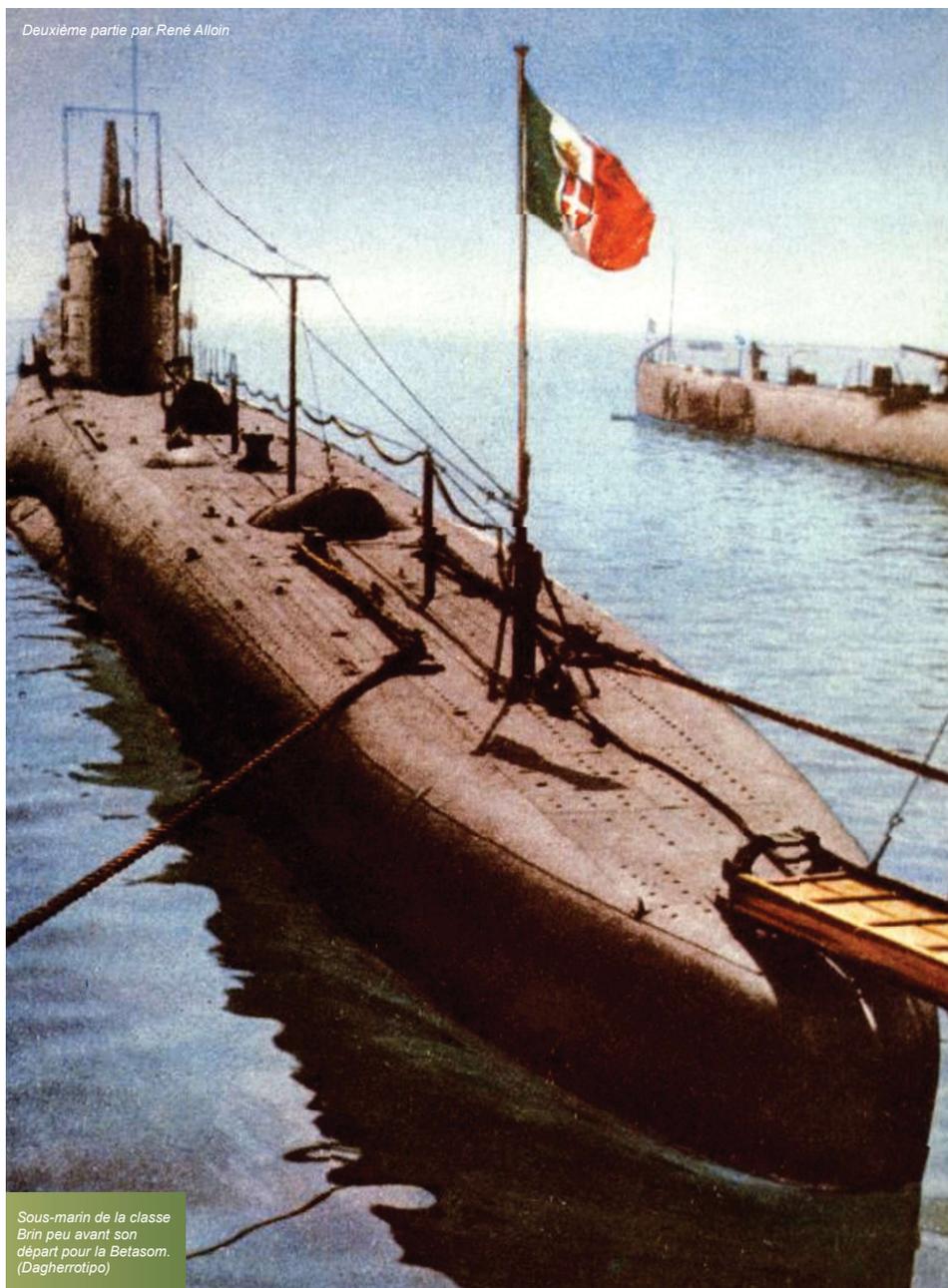
Louis XIV a-t-il participé aux décisions techniques ou seulement à celles relevant de la politique maritime de cabinet, mais il prend cependant une mesure essentielle : « la royalisation » de la flotte de guerre. Dorénavant, la marine de guerre dispose de son propre budget et, si elle peut affréter des bâtiments, de la gabarre au vaisseau à trois ponts, la construction, l'achat puis l'entretien sont décidés par le secrétariat d'État à la Marine avec ses corollaires des arsenaux, un corps d'officiers d'épée et de plume, un noyau de marins permanent. Seuls ces bâtiments seront autorisés à porter le pavillon blanc, pavillon de la marine royale.



Breverde navire amiral hollandais. La riposte hollandaise, le vaisseau à deux ponts type Breverde, navire amiral de Tromp. (Rijksmuseum SK-3117)

# LES SOUS-MARINS ITALIENS

Deuxième partie par René Alloin



Sous-marin de la classe Brin peu avant son départ pour la Betasom. (Dagherrotipo)

## Classe BRIN

**Constructions :** 5 bâtiments ordonnés et commissionnés : *Benedetto Brin*, *Luigi Galvani*, *Alberto Guglielmotti*, *Archimede* et *Evangelista Torricelli*.

### *Brin, Galvani, Guglielmotti*

**Dimensions :** Longueur : 72,47 m - Largeur : 6,80 m - Tirant d'eau : 4,20 m  
**Déplacement :** 1016,92 tonnes en surface - 1265,77 tonnes en plongée  
**Propulsion :** 2 moteurs diesel TOSI totalisant 3400 ch  
 2 moteurs électriques ANSALDO totalisant 1300 ch  
**Vitesse :** 17,37 nœuds en surface - 8,62 nœuds en plongée  
**Combustible :** 61 tonnes - 85 à 90 tonnes en surcharge  
**Autonomie :** 5662 MN - 9753 MN (surcharge) à 8 nd - 1580 MN - 2861 MN (surcharge) à 17 nd (surface)  
 90 milles à 4 nd - 9 milles à 8,5 nd en plongée  
**Armements :** 1 canon de 100 mm/43 Mod 1927 (230 coups) remplacé plus tard par  
 1 canon de 100 mm/47 Mod 1938 (140 coups)  
 11 mitrailleuses jumelées de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 avec 6000 coups  
 VIII tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 4 AR) avec 12 torpilles  
**Équipage :** 7 officiers et 47 hommes

### *Archimede, Torricelli*

**Dimensions :** Longueur : 76,22 m - Largeur : 6,72 m - Tirant d'eau : 4,30 m  
**Déplacement :** 1110,14 tonnes en surface - 1402,53 tonnes en plongée  
**Propulsion :** 2 moteurs diesel TOSI totalisant 3400 ch  
 2 moteurs électriques ANSALDO totalisant 1300 ch  
**Vitesse :** 17,47 nœuds en surface - 8,62 nœuds en plongée  
**Combustible :** 61 tonnes - 85 à 90 tonnes en surcharge  
**Autonomie :** 6109 MN - 11503 MN (surcharge) à 8 nd - 1520 MN - 2845 MN (surcharge) à 17 nd (surface)  
 120 milles à 4 nd - 10 milles à 8,6 nd en plongée  
**Armements :** 1 canon de 100 mm/43 Mod 1927 (230 coups) remplacé plus tard par  
 1 canon de 100 mm/47 Mod 1938 (140 coups)  
 11 mitrailleuses jumelées de 13,2 mm/76 Breda Mod 1931 avec 6000 coups  
 VIII tubes lance-torpilles de 533 mm (4 AV et 4 AR) avec 12 torpilles  
**Équipage :** 7 officiers et 47 hommes

Baptisé des noms de scientifiques italiens (à l'exception de *Benedetto Brin*, qui porte le nom d'un ingénieur naval devenu ministre de la Marine), cette classe est dérivée de la classe *Archimede* à laquelle on a apporté des modifications de coque, notamment de la proue, ce qui, malgré un poids plus élevé, lui a permis d'obtenir une vitesse un peu supérieure. L'*Archimede* et le *Torricelli*, construits un an plus tard, viennent en remplacement des sous-marins du même nom vendus à l'Espagne en avril 1937. Par rapport aux "Archimede", l'armement antiaérien a été renforcé avec quatre mitrailleuses au lieu de deux, mais un canon de 100 mm a été retiré. Toutefois, l'utilisation de ces bâtiments dans l'océan a démontré une mauvaise navigabilité dans une mer houleuse et l'importante structure du kiosque, alliée à un canon monté sur

ce kiosque, n'a pas facilité l'équilibre de cette classe de sous-marins. Malgré les modifications apportées par la suite, lorsque le canon a été installé sur le pont et après des travaux visant à réduire le volume du kiosque, cette classe de sous-marins a continué à montrer peu d'aptitude à se comporter convenablement dans une mer agitée.

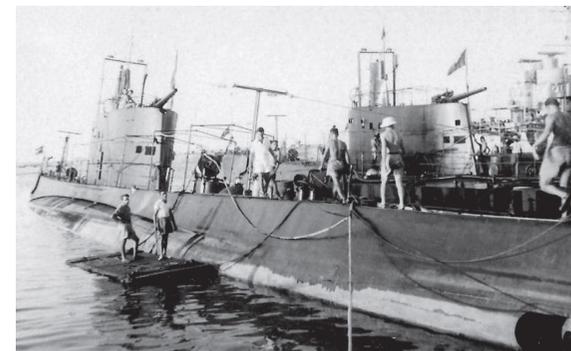
## BENEDETTO BRIN

Il est mis sur cale au chantier naval Franco Tosi SA à Tarente le 3 décembre 1936, lancé le 3 avril 1938 et mis en service le 30 juin 1938. Il est affecté au XLIV<sup>e</sup> Escadron du IV<sup>e</sup> Groupe de Tarente.

Au cours de l'année 1938 il effectue de nombreux exercices destinés à tester les performances de cette nouvelle classe. En 1939, il est transféré

Des sous-marins de la classe Brin dans les années 1939-1940. (Coll. Nedo B. Gonzales)

Ce n'est pas le canon de 100 mm/43 qui pivote, mais bien la tourelle complète, ce qui ne facilite pas une plongée en urgence. (Storia Militare)



# VISITE

## AU CROSS GRIS NEZ

Par Philippe Caresse



Le phare du cap Gris-Nez. (DR)

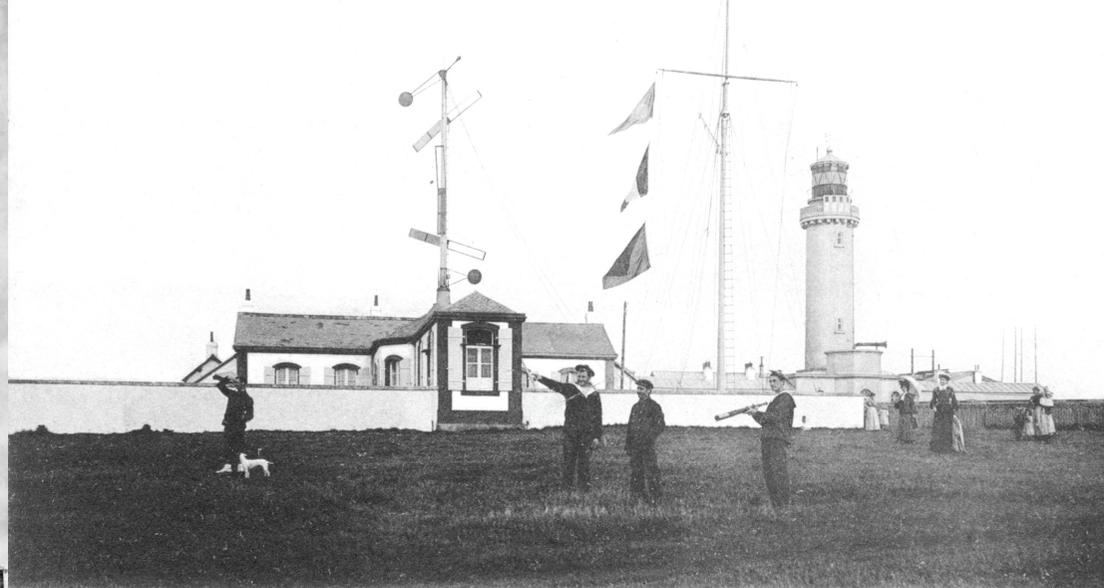
### PETITE HISTOIRE GÉNÉRALE

De par sa position avancée dans la Manche, le cap Gris-Nez, situé à 15 km au nord de Boulogne-sur-Mer et à 25 km au sud-ouest de Calais, fut de tout temps un lieu stratégique de surveillance à la navigation avec une vue exceptionnelle sur l'Angleterre. Après la Révolution, il fut créé un poste de douane qui ne sera supprimé qu'en 1934.

Le premier phare fut érigé en 1837, d'après les plans de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Boulogne-sur-Mer, Pierre Marguet. Il avait une hauteur de quinze mètres et les lampes étaient alimentées par de l'huile de baleine. Son premier allumage datait du 15 novembre de la même année. Il était pourvu d'un feu blanc fixe avec une optique de 0,92 m de focale. Pour éviter toute confusion avec le feu de Dungeness, un feu



Le phare et les bâtiments administratifs, vers 1900. (L.D.B.)



Le mât des signaux optiques, système dérivé du télégraphe de Claude Chappe. (Cuvillier)

auxiliaire fixe varié par des éclats longs toutes les 2 minutes, fut ajouté un peu en avant de la tour principale. En 1855, une maison d'habitation pour le gardien sera construite à proximité et le phare sera surélevé de neuf mètres six ans plus tard.

En 1866, un sémaphore (télégraphe aérien) fut construit à côté du phare. À l'aide d'un mât de quinze mètres de hauteur, deux guetteurs communiquaient avec les navires par signaux optiques. Ce système, dérivé du télégraphe de Claude Chappe (1763-1805), utilisait des bras mobiles et permettait l'envoi de signaux visibles de relais en relais.

En 1869, un nouveau système d'éclairage électrique fut inauguré avec un feu d'une puissance de 600 000 bougies (la bougie est une ancienne unité de mesure de l'intensité lumineuse). Des bâtiments annexes étaient accolés à côté du phare afin de fournir l'électricité nécessaire au bon fonctionnement des lampes. En anticipant quelque peu, nous savons qu'en 1936, les machines à vapeur qui servaient à l'alimentation du phare en électricité seront remplacées par des moteurs Diesel.

En 1899, la puissance passa à 30 millions de bougies et il fut mis en place une corne de brume. La légende veut que, tous les soirs, jusqu'à son décès en mars 1939, Monsieur Philippe Dubois, douanier en retraite aux Crans aux Œufs, allumât une lampe à huile à la Pointe du Riden. Lorsque cette lampe n'était plus visible du phare, le gardien actionnait la sirène. En janvier 1941, une nouvelle sirène de brume à air comprimé, présente sur la galerie supérieure du phare, donnait un son de 3 s toutes les minutes.

Avec les menaces de guerre, cette zone stratégique fut fortifiée par les Français à la fin des années 1930. Des pièces antiaériennes et des projecteurs firent rapidement leurs apparitions. À la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, il y avait autour du phare quatre pièces de 95 mm

et, à partir du 27 janvier 1940, quatre pièces de 100 mm supplémentaires entouraient un poste de tir construit sur l'ancien sémaphore. À partir de mars, la position était commandée par le capitaine de corvette de réserve Gabriel Ducuing et ce dernier avait fait effectuer les tirs d'essais de l'artillerie le 21 mai, malheureusement, il n'avait pratiquement pas de munitions.

Le 24 mai 1940, les forces allemandes attaquèrent les troupes françaises au cap Gris Nez. Le commandant Ducuing parvint à détruire un véhicule semi-chenillé SdKfz 250 et à repousser un premier assaut dans le carrefour reliant Audresselles à Wissant, puis il dirigea la centaine de soldats sous ses ordres jusqu'au sémaphore. En soirée, un officier allemand somma les défenseurs à se rendre. Devant le refus de Ducuing, une dizaine de blindés se présenta le lendemain à 06h30 sur la route d'Audinghen. Après avoir épuisé le peu de projectiles dont il disposait, Ducuing voulut récupérer ses couleurs, mais il fut fauché par une rafale de mitrailleuse. Ses hommes se replièrent vers la falaise et furent faits prisonniers, mais les plus chanceux trouvèrent une embarcation qui leur permit de rejoindre un destroyer britannique.

Les pièces de 100 mm, avec en arrière-plan le poste de tir en 1940. (DR)

