

LE PHARE

SENTINELLE
DE LA MER

témoignage de civilisation



Il est presque centenaire. Inauguré le 15 août 1868, ce phare de premier ordre dresse orgueilleusement au cap Falcon son foyer à 103 m. 60 au-dessus du niveau de la mer. Symbole de civilisation, il porte également témoignage de l'œuvre française en Algérie.

1 - L'éclairage
des côtes
algériennes
est à la hauteur
du rôle éminent
qu'il doit remplir

Lire en page 12 :
Le reportage
de R.-Y. QUIRICONI

Week-end
de Pâques :

premier bilan
50 MORTS
sur les routes
de métropole

INFORMATION PAGE 3

L'ÉCLAIRAGE DES CÔTES ALGÉRIENNES EST À LA HAUTEUR DU RÔLE ÉMINENT QU'IL A À REMPLIR

Nous devons à l'extrême obligeance de M. Saïgot, directeur des Travaux publics et des Transports à la Délégation générale, d'avoir pu entrer dans le monde peu connu des phares et balises. Dans tous les services des Ponts et Chaussées, spécialisés en matière de signalisation maritime, au service des feux du port d'Alger, dans les phares que nous avons visités, à Oran et aux îles Habibas, partout nous avons trouvé aide et compréhension.

Plus qu'une enquête de vulgarisation sur un sujet assez particulier, ce reportage est surtout un témoignage sur un difficile travail d'homme, une mission qui ne tolère ni l'erreur ni la défaillance à cause des conséquences tragiques qu'elles pourraient avoir, et où le dévouement obscur, anonyme, est le plus souvent le lot quotidien de ceux qui s'y consacrent. La seule fierté aussi.

Que tous ceux qui nous ont assistés dans cette contribution modeste à l'immense solidarité des gens de mer, soient, ici, vivement remerciés.

« Qui voit Sein voit sa fin », « Qui voit Ouessant voit son sang ». La vieille sagesse bretonne aurait-elle raison ? Certes non, plus maintenant tout au moins. C'était sans doute vrai au temps des pilleurs d'épaves, quand il suffisait de promener la nuit sur le rivage, un bouf muni d'une lanterne entre les cornes, pour attirer sur le roc meurtrier les navigateurs imprudents en quête d'un libre passage. Mais aujourd'hui, les sentinelles de la mer jalonnent la route des marins de leur rassurante présence. Dès que le soir tombe, les côtes du monde entier s'auréolent d'un collier de lumières. Collier infiniment précieux ; symbole de l'une des plus belles victoires remportées par l'homme sur l'Océan et sur la nuit : le phare.

Le Livre 7 du Manuel de l'électromécanicien et du gardien de phare, le présente ainsi : « Un phare est un témoignage de civilisation ; un emblème, un Camébeau. Au fur et à mesure du développement de sa civilisation chaque nation a éclairé progressivement ses côtes. »

Avant tout le phare est un repère

Mais il s'agit là moins d'éclairer la mer, comme aurait tendance à le croire le profane, que de mettre en garde les navigateurs contre des dangers précis, et de les guider sur leurs routes. Avant tout, le phare est un repère, Saint-on que pour les seuls navires suivis par le « Lloyd's » de Londres, un bateau se perd par jour, en moyenne, dans le monde. Et dans son cours sur le « Signalisation maritime », M. P. Pétry, ingénieur général des Ponts et Chaussées, directeur des Phares et Balises, révèle que « sur le seul littoral de Madagascar, on a relevé, de 1880 à 1950, 133 naufrages ou échouements, dont 54 dus à l'insuffisance de la signalisation ». Quant aux pertes matérielles, sans parler de celles en vies humaines, infiniment plus précieuses, elles représenteraient aujourd'hui 45 milliards d'anciens francs.

Le phare répond en outre à un second impératif : gagner du temps. Il permet aux navires de serrer la côte de plus près, de gagner des heures sur un voyage de nuit ou par temps de brume, de trouver plus rapidement l'entrée d'un port... Pour les navires modernes qui coûtent si cher : un pétrolier de 20.000 tonnes dépense les trois milliards de francs et transporte pour 200 millions de « fuel », une heure de gagnée vaut en moyenne de 80.000 à 150.000 fr.

On comprend alors tout le soin apporté à la signalisation maritime, quelle soit lumineuse, sonore ou électromagnétique.

De la tour de Sigée à Augustin Fresnel

Né vraisemblablement sur les rives de la Méditerranée, le phare dont le plus ancien qui soit actuellement connu est la tour de Sigée, à l'entrée de l'Héllespont (VIII^e ou IX^e S. av. J.C.) a pris son nom à l'île Pharos, en avant d'Alexandrie, où sous le règne de Ptolémée II, roi d'Égypte, Sostrate construisit, quelque deux siècles et demi avant notre ère, l'imposant ouvrage de 130 mètres de haut classé depuis comme l'une des Sept Merveilles du Monde. Il ne reste rien aujourd'hui de ce chef-d'œuvre détruit en 1364 par un tremblement de terre. Néanmoins son influence fut telle que, jusqu'au XVI^e siècle, les minarets du Caire en reproduit fidèlement son ordonnance.

Avec les Romains l'idée d'une signalisation maritime plus rationnelle semble prendre corps. Pour éviter la confusion avec les feux des « barbares » ou des pilleurs d'épaves, il aménageait dans les coupées dominant le phare, des ouvertures inclinées, « véritable signallement qui annonçait déjà les caractéristiques lumineuses de nos feux modernes ».

Un saut dans le temps, et c'est la fameuse « Tour d'Ordre » de Boulogne, édifiée à la demande de Caligula et qui fut le redoutable précurseur, avec la Tour de Douvres d'assurer pendant des siècles la signalisation de la Manche. Au fil de nos siècles, les tours s'allongèrent tout à long des rivages de France. Mais il fallut l'invention de la lentille échelon par Augustin Fresnel dans les années 1819-1820 et d'anneaux catadioptriques utilisant la réflexion totale pour entraîner une véritable révolution en matière de signalisation maritime. Aux phares à miroirs succédèrent les phares lentilleux. La Grande-Bretagne, l'Espagne, l'Italie, puis la Belgique, le Suède, les États-Unis, la Prusse, l'Autriche, le Brésil, le Portugal, la Turquie et la Grèce, se rallièrent en quelques années à l'invention de Fresnel.

Pendant ce temps, en Algérie, ne restait plus rien de l'œuvre des Romains. La présence des corsaires barbaresques et l'absence totale de signalisation lumineuse rendaient les côtes doublement hostiles.

Dès leur arrivée en Algérie, les Français se mirent à l'ouvrage.

L'Algérie et les phares

Traitant de « L'éclairage des côtes », « Documents algériens » du 25 juillet 1947 présente ainsi le problème :

« Le premier document officiel traitant de l'amélioration de l'éclairage des côtes algériennes est un rapport de la Commission nautique de l'Algérie du 25 novembre 1843. Dès que les troupes françaises ont été maîtresses des points les plus importants du territoire, l'attention du gouvernement s'est aussitôt portée sur l'établissement d'un système de feux le plus approprié aux besoins du moment. Peu à peu, des modifications jurées opportunes y ont été faites et maintenant une grande partie des côtes de l'Algérie est éclairée de phares et de fanaux. »

A cette époque, ces côtes possédaient déjà au moins neuf feux importants. La Commission nautique établit alors un programme complet : « Des améliorations à apporter aux feux existants, des feux à établir immédiatement, des feux à établir par la suite. » L'exécution de ce programme, mis au point et approuvé par la Commission des phares le 15 février 1848, s'échelonna sur plusieurs années, avec les modifications imposées par les progrès de la technique et le développement de la navigation. L'Algérie a, en effet, de tout temps, occupé une place de premier ordre sur les grandes routes maritimes.

Aujourd'hui le Service des phares et balises fait partie en Algérie des attributions des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées du Service maritime. Il fonctionne sous l'autorité du délégué général du gouvernement, en liaison étroite avec le Service central métropolitain des phares et balises, et sous la direction technique de celui-ci.

Un remarquable système de signalisation

Pour le millier de kilomètres de côtes algériennes, le système de signalisation constitue un ensemble remarquable par le nombre d'appareils et leurs caractéristiques. On peut dire qu'il répond d'une manière générale à toutes les exigences de la navigation au long cours, au cabotage et à la pêche. C'est ainsi qu'en matière de feux de jalonnement et d'atterrage, d'entrée de grands ports, et pour six écueils ou îlots en mer, on compte 34 feux à éclats (dont 12 électrifiés) d'une portée de 6 à 33 milles, et d'une hauteur de 12 mètres à 220 mètres (Carbon) au-dessus de la mer. Les 12 autres feux sont à incandescence à vapeur de pétrole.

à incandescence à vapeur de propane. Pour les môles, musoirs, épis, dans les grands ports, et les passes des petits ports, 100 feux d'une portée de 2 à 15 milles sont en service. La plupart sont électrifiés. Vingt sont à incandescence à vapeur de propane, dont 10 fixes et 10 sur bouées, pour jalonnement des travaux, extrémités de jetées, épaves, etc... Ces feux, blancs, rouges ou verts, comportent des secteurs couvrant tous les dangers qui menacent la navigation. En outre 3 radiophares d'une portée de 20 à 200 milles « couvrent » la côte.

Afin de parfaire cette signalisation déjà importante il reste à mettre en place une dizaine de bouées pour travaux ou épaves. Six écueils déjà signalés par des secteurs à terre ou par leur position remarquable, mais que le développement du tirant d'eau des navires rendent plus dangereux, devraient être mieux « marqués ». Dix feux fixes de môles, ou feux de ports (dont un en cours de construction dans l'Est algérien) ; trois radio-balises de 10 milles, en voie d'installation, deux autres de même portée en projet, et deux radiophares de 20 et 30 milles, compléteront cet ensemble.

PROCHAIN ARTICLE :

« Tout comme un être vivant, le phare possède un langage et ses caractères propres »

M. BOKANOWSKI attendu ce soir à

M. Michel Maurice Bokanowski, ministre des P.T.T., arrivera à 22 h. 30 à Maison-Blanche. Il passera à Alger, la journée du 21 et prendra notamment la parole le 21 à midi, dans la salle des conférences de l'hôtel des Postes. Le 22, le ministre partira pour Laghouat, via Médéa. Il se rendra le 23 à Ouarsa et Hassi-R'Mel et rentrera dans la soirée à Paris, après escale à Orléansville et Alger.

Par le même avion, arriveront à Alger, 9 parlementaires, membres de la Commission des Affaires culturelles.

II - Tout comme un être vivant il possède son langage



La bouée qui marque des fonds dangereux à la sortie de la passe de l'arrière-port d'Alger, a été munie, voici quelques mois, d'un réflecteur-radar. Il rendra de précieux services à la navigation

Un service comme celui des « Phares et Balises », fait de détails précis mais complexes, pose des problèmes multiples, souvent difficiles. Quelles que soient les circonstances, la signalisation doit avant tout être assurée. Mais la situation se complique du fait que les phares, radiophares ou sirènes de brume ne sont pas des appareils standards. Aucun feu, aucun signal n'est pareil à un autre. C'est vrai qu'il faut aux navigateurs un « livre des feux » pour les identifier. Et comme malgré tout la mécanique et les circuits électriques peuvent connaître la défaillance, un dispositif de secours déclenché par la panne elle-même, double obligatoirement tout le système.

A Alger, à Oran, partout un seul souci : l'efficacité

Nous l'avons vu à « Cap-Caxine » (ce bâton de maréchal des gardiens) où phare et radiophare sont équipés d'un appareillage de relève en cas d'ennui. Nous l'avons vu sur le port d'Alger où, à l'exception du feu rouge de la passe de l'arrière-port — réglé par mouvement d'horlogerie — tous les feux sont télécommandés, d'un pupitre central. Nous l'avons vu aussi à Oran où le tableau de télécommande est remarquable d'originalité. Il reproduit la position de 18 feux, leur couleur, leur rythme ; aussi bien pour les feux de secours que pour ceux normaux. Le gardien, dans un logement voisin est prévenu par sonnerie du moindre incident. Au même moment le dispositif de secours s'enclanche et le tableau localise le « pépin ». Quant au phare

de la jetée, c'est la mise en place (toujours à distance) du rideau de coupole placé pour éviter dans la journée les effets de loupes sur les lentilles, qui met en service l'allumage, avec contrôle au tableau du remontage du contre-poids, du fonctionnement du rideau, de l'extinction ou de l'allumage, de la rotation de l'optique et de la rupture du filament de la lampe.

Un seul bouton commande le tout. Des contacts particuliers existent pour répondre toutefois à des besoins précis.

Cette merveille, unique du genre en Afrique du Nord, a été entièrement réalisée par le personnel de la subdivision d'Oran.

Ce souci de l'efficacité nous l'aurois également relevé dans le Constantinois et, pour ne pas « s'ennuyer », ce reportage, nous n'avons limité volontairement nos déplacements à l'Algérie et à l'Oranie.

Les types des phares

C'est pourquoi, tout comme un être vivant, le phare possède un langage et ses caractères propres. Et d'abord, qu'est-ce qu'un phare ? La question vient peut-être tardivement mais mérite d'être posée. Ce mot désigne aujourd'hui tout établissement de signalisation maritime équipé de tout ou partie des installations suivantes : un feu émettant des ondes lumineuses ; un signal sonore et un radiophare émettant des ondes radioélectriques.

Il existe une hiérarchie des feux. C'est ainsi que les phares dits « de grand atterrissage » permettent aux longs courriers après d'importantes traversées de prendre connaissance de leur position au moment où ils approchent de terre. Dans la métropole, le Cressé d'Ouessant est notre plus grand phare de ce type. Ceux du cap de l'Aiguille au large d'Oran, ou de Cap-Caxine, plus près de nous, en sont aussi. Viennent ensuite les phares de jonction qui marquent les caps saillants de la côte, puis les feux isolés, les feux de rives et les feux des ports qui permettent de naviguer près des côtes et de franchir les passes.

Un langage international

Mais il est évident — nous l'avons déjà dit — qu'un feu ne peut ressembler à un autre, car en matière de signalisation maritime toute possibilité de confusion doit être bannie. C'est dans le rythme et la couleur que les feux puisent leurs caractères fixés par convention internationale. Le navigateur les connaît par le « Livre des Feux et Signaux de brume », publié par le Service hydrographique de la marine. L'agencement des phares les connaît par l'« Etat de la Signalisation Maritime » publié par le Service des phares et balises qui, outre les indications du « Livre des feux » donne des renseignements supplémentaires.

Les 24 heures de la vie d'un phare pourraient être résumées par cette formule : « Réaliser constamment et exactement les caractères portés par l'état de la signalisation maritime, telle est la tâche essentielle de l'électro-mécanicien et du gardien de phare ».

Les feux peuvent être : à éclats (ils sont en général très puissants), de direction (ils concentrent la lumière dans une direction privilégiée ou dans un petit secteur de l'horizon), ou d'horizon (ils distribuent la lumière sur 360° ou une grande partie).

LA ne s'arrêtent pas les distinctions. Suivant que la source de lumière est permanente ou périodiquement masquée par des écrans (ou éteinte par un éclipsateur) un feu est fixe — auquel cas il doit toujours être coloré pour ne pas être confondu avec les lumières ordinaires — ou rythmé. Cette dernière catégorie se décompose encore en feux à « occultations », à clignotements, isophases, scintillant et à caractère Morse ».

De plus, le caractère d'un établissement de signalisation maritime est déterminé, de jour, par la couleur de sa tour, qui peut être blanche, rouge, verte ou noire ou encore à anneaux de diverses couleurs alternées. Le phare de Cap-Caxine à une tour blanche et une coupole noire. Parfois, le caractère comprend une inscription peinte en grosses lettres sur la tour ou sur les bâtiments.

Les mêmes préoccupations se retrouvent pour les radiophares et les sirènes de brume.

Le matériel naval spécialisé

Pour son travail : mouillage, ravitaillement et relevage des bouées, relève du personnel, ravitaillement des tours en mer, travaux de construction en mer et signalisation maritime, le service des phares et balises a besoin d'un important matériel naval. Ce matériel réparti le long des côtes et notamment à proximité des ports comprend un certain nombre de bateaux ou embarcations spécialisées : les baliseurs (celui qui

couvre les besoins de la côte algérienne s'appelle l'« Augustin Fresnel II » et se trouve à Alger depuis juillet 1959) ; les vedettes-baliseurs (« Cap-Ivi » et « Les Sorelles » pour l'Algérie) ; les vedettes de ravitaillement et de liaison (« Circa », « Eve », « Cap-Caxine », « La Fauchelle » et le « Marie-Marthe ») ; les bateaux de travaux et, dans certaines régions, de véritables feux flottants : les bateaux-feux.

Ce matériel est important et complexe. Le baliseur par exemple, avec ses possibilités de manœuvres télécommandées de la passerelle du commandant, est placé sous le signe de l'électricité. Le travail, à bord, comme d'ailleurs sur les autres embarcations du service, est loin d'être de tout repos.

Nous avons eu l'occasion de le constater tout récemment au cours d'une mission en mer entre Oran et les Des Habibes, sur le « Cap-Ivi ». Mais ceci est une autre histoire.

témoignage de civilisation



III — LES ILES HABIBAS : Un point sur la carte au large d'Oran où depuis 1879 un feu veille à la sécurité de la navigation

C'est un point sur la carte, un morceau de terre à 10 kilomètres de la côte et à 27 milles à l'ouest d'Oran. On l'appelle « les Habibas ». C'est une île heureuse, gorgée de soleil, flanquée d'un groupe d'îlots que la mer frange d'écume. De loin, elle apparaît un peu comme un bonnet de police posé sur l'eau. A quelques encablures, elle s'humanise. On y découvre de curieuses criques, qui paraissent sorties d'un décor pour films d'aventures. Dans sa partie la plus longue, l'île s'étire sur un bon kilomètre. Elle n'a guère plus de 300 mètres de largeur. Sur son plus haut piton, un phare veille depuis le 24 août 1879 sur la sécurité des navires aux approches de la terre.

Du port d'Oran à l'île Plane

Ce jour-là, au départ d'Oran, à 7 h. 30, rien ne laisse présager que le temps sera beau. Au contraire, dès la sortie du port, la vedette de balisage « Cap-Ivi » qui nous emmène, roule déjà sous un ciel de plomb et la ville s'estompé rapidement dans la « crasse » venue du large. Le vent d'Est soulève une houle longue qui prend l'embarcation par le travers et la secoue rudement.

— « Alors, le journaliste, ça va ? »
Un membre de l'équipage me lance cet encouragement dans un sourire. Et devant mon regard éteint, il reprend :

— « Mais c'est calme plat, ça !... Y'a des fois on ne sait pas où se mettre dans ce bateau. On ne peut pas rester, ni couché, ni debout, ni d'aucune manière... ». J'allais en faire la triste expérience au retour. Un dérivatif cependant, les ébats d'un groupe de marsouins, se régalaient de sardines à l'avant de la vedette.

9 h. 30, halte aux abords de l'île Plane, en face du cap Falcon, où des ouvriers procèdent à la réfection d'un phare non gardé, fonctionnant au gaz grâce à un système à soupape et à minuterie. L'île n'est en fait qu'un gros rocher rouge, déchiqueté, où poussent de maigres lichens. Une petite tour blanche à coupole rouge le domine. Tout autour, des oiseaux de mer tissent des arabesques dans un ciel qui vire maintenant au bleu. Le soleil dissipe les dernières brumes, mais le vent ne faiblit pas.

Au mouillage

Au mouillage

Dans la crique est des Habibas où le « Cap-Ivi » mouille vers midi et demi, quelques cabanons attendent l'été. Des gens viennent là, à la belle saison, et jouent les Robinson Crusoe. Un Robinson quelque peu amélioré par les progrès du XX^e siècle. Mais enfin, telle qu'elle est, l'île reste encore séduisante par son éloignement relatif et l'heureuse tranquillité qui y règne. Les fonds sont poissonneux. On dit même qu'un langoustier breton vient dans les parages chaque année pour faire campagne. Par mauvais temps les pêcheurs espagnols y ont droit d'asile. Ils peuvent se mettre à l'abri pendant un jour franc.

Un phare pour... 55.000 fr. !

Et puis, il y a le phare. Il ne date pas d'hier. L'établissement d'un feu aux îles Habibas a été longuement discuté. Il en était déjà question dans le programme général d'éclairage révisé en 1845 par la Commission nautique d'Algérie. Pour des raisons diverses, nous apprend un document administratif, ce feu a été proposé tantôt comme feu d'atterrissage puissant, tantôt comme un feu destiné à marquer l'existence de récifs dangereux. Une longue controverse s'était engagée sur le point de savoir si le feu de grand atterrissage à établir dans la partie ouest de la côte oranaise devait être créé à l'île Raschoun ou aux Habibas. La première l'emporta. Il fut décidé d'y construire un feu de grand atterrissage d'ordre, complétant le dispositif d'éclairage réalisé par les feux de Pascon et de Nemours, déjà en place. L'avis de la Commission des phares du 1^{er} juillet 1868, adopté d'ailleurs la même année, réserva un feu de 4^e ordre aux îles Habibas. Le projet de ce phare, dressé le 1^{er} février 1874, et remanié plusieurs fois fut approuvé dans sa forme définitive le 17 août 1877. Les travaux qui comportaient également la construction d'un chemin d'accès à l'établissement ont été terminés en 1878. Ils étaient revenus à... 55.000 fr.

Juché sur un emplacement obtenu par dérasement du piton principal de la plus grande des îles Habibas le phare dresse sa lanterne à 13 mètres 80 du sol et son foyer à 11 mètres 70 au-dessus des hauteurs marées. Il est relié au rivage par un chemin sinueux à fort pourcentage, long 1.077 mètres, mais très étroit.

« L'emplacement du phare affecte la forme d'un rectangle de 30 m. sur 20 m., dont la tour occupe à peu près le centre. Autour du phare, les bâtiments comprennent deux logements de gardiens, un vestibule, deux chambres réservées, un bureau, un magasin à pétrole et un atelier. »

En 1906, conformément au programme d'amélioration de l'éclairage des côtes de l'Algérie, il a été procédé à la transformation du feu des Habibas. Le feu primitif, fixe blanc, fut remplacé par un feu à éclats blancs de 5 secondes en 5 secondes. Avec une puissance lumineuse de 30.000 bougies décimales, il a une portée moyenne de 23 milles.

Le tour du propriétaire

En compagnie de l'ingénieur subdivisionnaire Espuna, chargé de la subdivision spécialisée des phares et balises de la région d'Oran, un gardien nous fait faire le « tour du propriétaire ».

Nous découvrons avec intérêt l'appareil lenticulaire à quatre panneaux

dont la rotation est assurée par un mécanisme avec régulateur et contre-poids.

« Lorsque le contre-poids est presque à bout de course, et que le rythme des rotations ralentit, explique notre guide, une sonnerie nous alerte automatiquement. Nous n'avons plus qu'à remonter en vitesse à la main le contre-poids : ce qui se fait d'ailleurs sans peine en moins de cinq minutes. C'est un travail qui doit se faire environ toutes les quatre heures. A ce moment, nous en profitons souvent pour faire l'épingle » de l'éjecteur.

— « L'épingle » ?

— Oui. Tout comme un fourneau à pétrole dont on débouche le gicleur afin de supprimer un fumeur. Notre source lumineuse, en effet, utilise les vapeurs de pétrole pour maintenir à incandescence un manchon spécial. L'ensemble du dispositif comprend un réservoir à pétrole, un réservoir à air, un détendeur d'air, un générateur de vapeur et un brûleur. »

IV. Les Habibas : une île pour décor de films d'aventures où il fait bon vivre

L'île Habibas est une île sans histoires. Tout ou plus y glane-t-on au fil des années, en remontant le temps, quelques anecdotes que les gardiens se transmettent avec fidélité. Certaines sont plaisantes ; d'autres beaucoup moins...

Un cimetière dans l'île

C'est ainsi que l'on m'a montré un petit cimetière, dans l'île. Un morceau de terrain grand comme un mouchoir de poche enclos par un mur bas.

« Il y avait là cinquante militaires, me raconte le gardien du phare. Des soldats africains pour la plupart. Ils étaient à bord du transport de troupe « Sidi-bel-Abbès », venant de Casablanca, torpillé au large, en 1940, par un sous-marin allemand. On a repouvé quelques jours plus tard les corps, autour de l'île. Tous ont été rapatriés depuis sauf un. Un inconnu à qui l'on porte des fleurs dans certaines occasions ».

Au pied d'une falaise, il y a une autre tombe, toute seule. C'est une autre histoire, vieille d'une vingtaine d'années. Par chagrin d'amour une jeune fille s'était jetée du navire qui la ramenait du Maroc dans la métropole. Un pêcheur découvrit son corps sur le rivage et l'enterra...

L'étonnant « Martin »

Mais il y a aussi le savoureux épisode de l'âne « Martin ». Martin était un brave quadrupède de l'administration chargé de porter matériel et ravitaillement jusqu'au phare, le jour de l'arrivée de la vedette de balisage. Dire que ce genre de travail enchantait notre âne, c'est mal connaître les « bourricots ». A cette époque, voici déjà sept ou huit ans, le sentier était difficilement praticable (il a été carrossé depuis) et Martin prenait de plus en plus son kilomètre de grimpe en grippe. Tant et si bien qu'il finit par reconnaître la silhouette de la vedette, source de tous ses maux. Et lorsqu'elle apparaissait à

l'horizon, Martin s'enfuyait au triple galop dans la nature. Il se cachait dans les grottes de l'île.

« Il nous fallait deux heures pour le récupérer », nous dit le gardien. « Nous changeâmes de méthode. Avertis par radio de la venue du ravitailleur, nous attachions Martin. Mais au bout de quelque temps, il avait fini par évaluer, à un jour près, la période de rotation. Si bien que, lorsque la relève approchait, il devenait... inabordable. Avec ça, malin comme « coupeur de bourses en folie ». Pendant la sieste des pêcheurs — jamais avant — il se glissait au séchoir voler leurs poissons... et s'en régalaient un peu plus loin dans la montagne. Il a fini bien mystérieusement. Relevé dans l'île par un triporteur, il fut emmené au phare du cap de l'Aiguille. Un sale coin avec chemin de chèvres surplombant la mer d'une soixantaine de mètres. Un soir, il a disparu. On n'a jamais pu savoir ce qu'il était devenu. Mais un de ses descendants, actuellement à l'île de Raschgoun, perpétue paisiblement la tradition.

Echec au reboisement

Si vous allez un jour aux Habibas (dans l'attente de passer entièrement aux phares et balises, il appartient toujours aux Domaines) vous n'y trouverez aucun arbre. Et pourtant tout a été tenté. Des essais de reboisement par le service des Eaux et Forêts ont été entrepris en décembre 1952 et février 1953. Il y avait des eucalyptus, des pins d'Alep, des acacias, des frênes, des cochias, des mélèzes, des figuiers, des élanes et des faux-poivriers. De quoi satisfaire les plus exigeants. On essaya même des haies brise-vents de cactus, de tamarins, d'aloès, de cyprès et de philao.

En juin 1953, la majorité des plantations avait péri, à l'exception d'une douzaine d'eucalyptus, de quelques pins et de quelques mètres de haie de philao.

Un an plus tard, l'ensemble de la plantation avait vécu. On a recommencé depuis, avec une douzaine de plants. Ils sont hauts comme un

porte-plume. C'est assez dire qu'il faudra de la patience...

Lapins et « caouettes »

L'île souffre du manque d'eau. Il a même fallu aménager au pied de l'escalier aux 84 marches qui conduit au phare, un bassin en ciment pour les petits lapins qui courent l'île en liberté. La nuit, furtivement, ils viennent boire...

La nuit également, attirées par les feux, les mouettes de l'endroit que les gardiens appellent les « caouettes » pour le cri rauque ou aigu qu'elles lancent en volant, tournent en rond bruyante et lancinante autour du phare. Elles ne descendent jamais plus bas. Quand le temps est mauvais, il paraît que c'est lugubre.

Mais je n'entendrais pas les « caouettes ». A 16 heures, il me faut rembarquer. A plus de 100 mètres au-dessous de nous, le « Cap-Ivi » se balance mollement dans la crique. Les fonds sont si clairs qu'on compterait les cailloux. L'eau s'irise de reflets précieux : jade, turquoise, émeraude. En contre-bas, une casemate vide, face au large : ancien poste de guet du temps de la dernière guerre, aujourd'hui délaissé par l'armée. C'est l'heure mélancolique des retours et des après-midi qui se meurent. C'est surtout l'heure d'affronter la longue houle d'Est. Et je trouve que le « Cap-Ivi » est bien petit pour cette épreuve. Je ne fus guère brillant. Mais pour ce qui est des « joies » de la promenade en mer, Jérôme K. Jérôme et même Robert Lamoureux, sont bien meilleurs conteurs que moi.



« A plus de 100 mètres au-dessous de nous, le « Cap-Ivi » se balance mollement dans la crique. Les fonds sont si clairs qu'on compterait les cailloux... »

LE PHARE EST UN TÉMOIGNAGE DE CIVILISATION

Un reportage
de Robert-Yves
QUIRICONI

V - HOMME DE DEVOIR AVANT TOUT LE GARDIEN D'AUJOURD'HUI REJOINT CELUI DU PASSÉ

Tous les veilleurs que j'ai rencontrés dans les phares isolés ou au repos ont gardé l'amour, la mystique de la mer. Au vrai, il faut l'aimer, il faut avoir le sens du devoir jusqu'à l'esprit d'abnégation, et souvent de sacrifice, pour accepter, comme je l'ai vu, avec sérénité, les sujétions du service. Vingt jours dans le phare, par équipe de deux, et dix jours au repos, en famille, à terre.

« L'homme de devoir »

Par cette tranquillité un peu froide qu'il a d'accomplir sa mission, le gardien d'aujourd'hui rejoint celui du passé. Il est d'abord et avant tout, l'« homme de devoir ». On cite souvent dans les milieux maritimes le drame qui se déroula le 18 avril 1911 au phare de Kerdonia, en Belle-Ile. Dans ce coin désolé et isolé, loin de tout secours immédiat, le gardien mourut brusquement. Alors conscient des dangers que représentait sur cette côte hostile, un phare aveugle, la veuve fit la double veille : celle du feu et celle du mort. Et comme elle ne parvenait pas à utiliser la machine de rotation, elle assura à la main, la rotation du feu pendant le reste de la nuit, en se faisant relayer par ses enfants.

« Ces exemples de dévouement ne sont pas rares encore de nos jours », m'a dit un des gardiens des Habibas. « C'est ainsi qu'une fois à l'île de Raschgoun, un gardien tomba malade. La sonnerie annonçant l'arrêt prochain de la rotation lui apprit que le contre-poids serait bientôt en bout de course. Il n'était pas en état de le remonter. Ce fut sa femme qui s'en chargea. Malheureusement au cours de l'opération sa main prise dans un engrenage fut broyée. Mais le feu ne s'est pas arrêté... »

La fin d'une légende

Voici pourtant qu'au contact des gardiens actuels, une légende s'effrite, un mythe disparaît : celui qu'une littérature de tradition, et souvent le cinéma a contribué à renforcer dans l'esprit du profane. Le gardien à la barbe en brousaille « boufarde » plantée au coin des lèvres ; « loup de mer » bravant la tempête au sommet du phare, sa lampe Aladdin à bout de bras.

Gardiens de phares ou électromécaniciens, les veilleurs d'aujourd'hui viennent des écoles de Gria-Nez Brest ou Saint-Nazaire. Ils font des stages, se tiennent au courant des derniers progrès techniques et « potassent » dans les sept manuels spécialisés que l'administration a édités pour eux aussi bien « l'aide au marin », que « les menus travaux », « les optiques et sources lumineuses », « les moteurs à combustion interne », « l'électricité », « la radio-électricité », que « les devoirs du service ». Ce sont leurs « sept piliers de la sagesse ». Examens divers et tests psychotechniques complètent le tout.

Phare, mon ami

Tous les gardiens aiment leur phares et en parlent comme d'un ami. Il est incontestable qu'entre eux, des liens existent, faits de longues veilles, de bons et mauvais souvenirs. Les gardiens bretons, rangent les phares en plusieurs catégories : « Enfer », « Purgatoire » et « Paradis ». Classification humaine qui n'a bien entendu rien à voir avec la nomenclature officielle. Le tour de la « Jument d'Ouessant » est un exemple des plus typiques « d'enfer ». Il arrive que la relève se fasse attendre des semaines (trois mois, même, comme ce fut le cas à Armen), tant l'Océan est impraticable. Rien de semblable sur nos côtes algériennes, on s'en doute. Ja mais la « météo » ne reste aussi longtemps mauvaise. Il se peut qu'

des regards interviennent, que l'état de la mer rende difficile, voire périlleuse une mission de ravitaillement ou de relève. Mais le travail finit toujours par se faire et les hommes qui en sont chargés ont un moral de roc. Le progrès pourra continuer de marquer notre époque de son empreinte (je songe notamment à l'hélicoptère dont l'utilisation plus généralisée s'implifierait bien des problèmes), la race des gardiens ne changera pas.

Tous les marins du monde comptent sur leur aide. Et c'est pourquoi chaque veilleur garde à l'esprit ce propos du « Manuel de service » :

« Faire de la sécurité n'est pas spectaculaire. Cela exige : veilles continues, travail régulier, application et soin pour chaque petit détail ; bref : conscience professionnelle. Et quand le but est atteint, rien ne se produit, il n'y a pas d'accident. »

La principale récompense des artisans de la sécurité est : la satisfaction du devoir accompli. »

F I N

(1) Voir l'« Echo d'Alger » des 20, 21, 22, 23 avril.