

Patrimoine

Les anges gardiens de la

Dans le cadre des 23^{es} Journées du patrimoine qui ont lieu les 16 et 17 septembre, le Musée portuaire et la Ville vous invitent à découvrir l'univers des Phares et Balises, un service créé il y a deux siècles pour améliorer la sécurité maritime.

De jour comme de nuit, par temps clair ou par temps brumeux, ils signalent les écueils, les hauts-fonds, les passes difficiles, et indiquent la terre ferme aux navigateurs : sentinelles de la mer, les bâtiments des Phares et Balises sont aujourd'hui considérés comme des éléments importants de notre patrimoine maritime, architectural ou culturel. Indissociable du développement des ports, l'aventure de la signalisation maritime française commence véritablement au XVIII^e siècle, à une époque où le commerce maritime est en pleine expansion. Confiée initialement à la marine, la gestion des phares et balises est transférée à l'administration des ponts et chaussées par Napoléon 1^{er} en 1806. Le nouveau service est alors chargé d'administrer et de développer l'éclairage et le balisage des côtes françaises. Progressivement, les grands phares côtiers sont mis en chantier et les premiers bateaux-feux mis à l'eau.

La tour du Leughenaer

Élevée sur le périmètre des remparts, à la charnière entre le port et la ville, cette tour de 28 mètres de haut a servi durant des siècles d'amer et de fanal aux marins. Depuis son sommet, on émettait des signaux lumineux pour faciliter l'entrée des bateaux dans le port. Mais le chenal d'accès était si sinueux que de nombreux navires s'é-

chouaient sur les bancs de sable de la rade. Dès lors, on donna à cette tour le nom de Leughenaer (menteur en flamand) et on la fit figurer au centre de la légende des « naufrageurs » qui envoyaient de faux signaux pour tromper les navigateurs. Pour autant, sa mission s'est peu à peu officialisée. En

1754, elle est cédée aux pilotes du port et presque entièrement reconstruite quatre ans plus tard. Au début du XIX^e siècle, elle est encore rehaussée d'une chambre de guetteur et d'une plate-forme permettant l'installation d'un appareil lenticulaire à feu fixe. Le 1^{er} février 1825, elle accède au rang de pha-



mer



re, un statut qu'elle conserve jusqu'au 1^{er} mai 1843, date de la mise en service du phare Risban. Cependant, pour faire face à l'intensification du trafic maritime, le Leughenaer reprend du service le 1^{er} janvier 1845 et est équipé d'un feu fixe blanc qui fonctionnera jusqu'en 1963.

Le phare Risban

Pour pallier le manque de fiabilité de la tour du Leughenaer, les autorités décident en 1838 de bâtir un nouveau phare sur les ruines du fort Risban. Achevé en 1843, cet ouvrage d'art se présente sous la forme d'une tour cylindrique reposant sur un bâtiment



La vieille tour du Leughenaer a été élevée au rang de phare de 1825 à 1843.

Le Risban est le phare le plus haut de sa catégorie et le plus septentrional des côtes françaises.

rectangulaire renfermant deux logements et des locaux techniques. Avec ses 55 mètres de haut, il est la plus haute construction de ce type réalisée en briques mais aussi la plus septentrionale des côtes françaises. Il s'agit en outre du seul phare de premier ordre, avec celui de Calais, à être établi dans l'enceinte même d'un port. Pour accéder à la salle de l'optique qui domine de ses 59 mètres le niveau des plus hautes marées, les gardiens devaient gravir les 276 marches de l'escalier en colimaçon. Entré en service le 1^{er} mai 1843, ce phare était considéré comme l'un des fleurons de la signalisation maritime française. Ses éclipses étaient visibles jusqu'à 48 km environ (26 milles). Électrifié et équipé d'un nouvel arc en 1885, la portée du phare passe à 40 milles. Sérieusement endommagé par les bombardements de 1940, d'importants travaux de réparation sont programmés dès 1946.

Restauré en 1992, cet élément du patrimoine portuaire est aujourd'hui accessible aux visiteurs.

Le feu de Saint-Pol

Situé en avant des écluses de mer, ce feu a été dessiné en 1937 par Gustave Umbdenstock, architecte en chef du gouvernement français au début du siècle. Haut de 35 mètres et construit dans un style Art déco, cet édifice faisait l'admiration de tous. Pour le moins original, son fût légèrement tronconique réalisé en briques rouges - à l'origine des briques blanches émaillées - est serti, à mi-hauteur, de trois auvents circulaires. Très esthétiques, ces « abat-jour » séparent les éclats des différents feux de balisage. Pour rejoindre le phare les jours de tempête, une galerie souterraine avait même été aménagée sous la jetée. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, ce phare a été transformé en poste d'observation et enserré dans un blockhaus dont seule émergeait la lanterne. Les travaux destinés à libérer la colonne de son armure ont débuté en 1946. Il fallut toutefois attendre huit ans pour pouvoir de nouveau admirer les frises et l'étoile rouge - emblème des Phares et Balises - surmontant le porche d'entrée. Automatisé en 1979, ce feu a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 2000.

Le centre de balisage

Chargée de la signalisation et de la maintenance des phares, balises, bouées et autres établissements de signalisation maritime, la subdivision des Phares et Balises de Dunkerque, l'un des cinq centres nationaux de balisage, veille sur une zone allant de l'embouchure de la Somme à la frontière belge. Depuis 1949, ce service est installé dans des locaux situés au 36 quai des Américains. Identifiable à sa tour de 15 mètres de haut, ce bâtiment a été commandé par les Phares et Balises de Dunkerque à l'entreprise Rajon en janvier 1947 et construit en briques rouges. Longue de 35 mètres, cette bâtisse comporte deux ailes symétriques séparées par une tour centrale qui était à l'origine coiffée d'une antenne de téléphonie sans fil - TSF - haute de 35 mètres. Celle-ci permettait aux agents du centre de contacter depuis leur poste de contrôle tous les bâtiments des Phares et Balises (bateaux-feux, baliseurs...).

Le bateau feu « Sandettie »

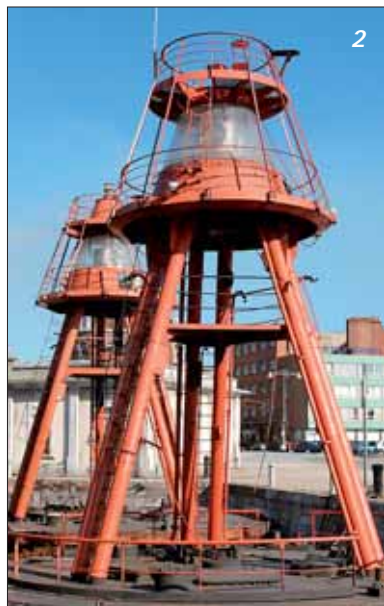
L'histoire des Phares et Balises est intimement liée à l'épopée des bateaux-feux. Traditionnellement peints en rouge, ces navires signalaient les bancs de sable les plus dangereux. Ils prenaient d'ailleurs le nom du banc sur lequel ils étaient mouillés. De 1863



à 1989, quinze bateaux-phares se sont succédé sur les bancs de Flandres. Parmi eux, le « Sandettie », dernier bateau-feu français à avoir été en activité. Il n'a pris sa retraite qu'en 1989. Inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis 1997, cette unité a été restaurée par la Communauté urbaine et transformée en musée à flot. Construit à Gravelle aux Forges et Chantiers de la Méditerranée sous le nom de code « BF 6 », ce bâtiment a été lancé en 1948 et affecté sur le banc du « Dyck » l'année suivante. Ce

milles -, d'une sirène de brume, d'une antenne radiotéléphone et de groupes électrogènes à démarrage automatique. Leur gabarit était impressionnant. Elles pesaient 80 tonnes, mesuraient près de 13 mètres de haut et leur flotteur dépassait les 11 mètres de diamètre. Les chaînes de mouillage mesuraient quant à elles une centaine de mètres et étaient lestées à un corps-mort en béton de plusieurs tonnes. Les essais ayant donné pleinement satisfaction, cinq bouées phares ont été construites en France, dont deux sont

Construite en 1950 par les Chantiers Auroux à Arcachon, cette embarcation en bois mesure 16,30 mètres de long. Les marins des Phares et Balises l'utilisaient pour le rallumage et l'entretien des bouées ainsi que pour la relève des équipages des bateaux-feux. « L'Esquina » ne comprenait qu'un petit poste d'équipage ne pouvant accueillir que quatre hommes : un patron de vedette, un mécanicien et deux lampistes chargés d'effectuer le ravitaillement des bouées en gaz. Armée 250 jours par an, cette vedette



1- Amarré devant le Musée portuaire, le « Sandettie » est le dernier bateau-feu à avoir été en activité en France.

2- Développées à la fin de l'année 1974, les bouées phares ont remplacé les bateaux-feux.

3- Au sommet de la tour du centre de balisage de Dunkerque se dressait à l'origine une antenne TSF de 35 mètres.

4- Construit en 1937, le feu de Saint-Pol se distingue par son architecture Art déco.

n'est qu'en 1978 qu'il a rejoint le banc du « Sandettie », poste qu'il quitta définitivement en 1989.

Bouées phares

Pour remplacer les bateaux-feux, le service des Phares et Balises testa à Dunkerque en 1974 un nouveau genre de feux flottants : les bouées phares. D'une conception totalement différente des bouées classiques, ces balises disposaient d'une optique puissante - une lampe de 1 000 watts ayant une portée de 22

encore visibles dans le bassin de Commerce, à proximité de l'ancien bâtiment de Météo France et ex-local des Phares et Balises. Au début des années 1990, ces précieuses auxiliaires ont été à leur tour remplacées par de nouveaux équipements : des bouées à alimentation électrique par panneaux solaires.

« L'Esquina », vedette de balisage

Restaurée en début d'année par le Musée portuaire, la vedette de balisage « Esquina » a été affectée à Dunkerque de 1953 à 1993.

n'opérait que dans les secteurs les plus proches. Pour les interventions plus lointaines ou plus importantes, elle laissait la place au baliseur de classe océanique « Émile Allard », remplacé en 2003 par le baliseur « Hauts de France ».

Sources : Musée portuaire ; Archives municipales ; Service subdivisionnaire des Phares et Balises de Dunkerque.

Suggestions pour les Journées du patrimoine

Visites guidées ou audioguidées : le phare Risban, les samedi et dimanche à 14h, 15h et 16h ; le bateau-feu « Sandettie », les samedi et dimanche de 10h à 18h ; « Sur les traces de Bill... », visite-promenade dans le port organisée par le LAAC en partenariat avec le Musée portuaire,

les samedi et dimanche à 16h, départ du LAAC (prévoir un vélo!).

Rallye des retables de Flandre organisé par l'association « les Retables de Flandre », le dimanche de 10h à 17h, départ de la Chaumière Yser Houck de Volckerinckhove.

Exposition « De la manufacture à l'usine : le travail à Dunkerque du XVIII^e siècle à nos jours », Archives municipales, 9 bis quai de la Citadelle, les samedi et dimanche de 10h à 13h et de 14h à 18h. Visites guidées de l'exposition les samedi et dimanche à 11h, 14h30 et 16h.

Cours de conversation en flamand pour découvrir les rudiments et les expressions les plus courantes, le samedi de 10h à 12h et de 14h à 18h, Maison de l'Armateur, 15 rue Faulconnier, Dunkerque-Centre.

Retrouvez toutes les informations pratiques dans le programme complet des Journées du patrimoine disponible en mairie, à l'Office de tourisme et sur www.ville-dunkerque.fr

Insolite

Pénichard : un pied-à-terre

Habiter une péniche à Dunkerque, plus qu'un rêve, c'est une réalité que vit une



1- Un intérieur de 80 m² avec salon, cuisine, deux chambres et salle de bain.

2- « Walerie », une péniche hollandaise de 1892, toujours prête à larguer les amarres.



Avec l'été et les grosses chaleurs, vous avez peut-être fait ce rêve: celui d'une vie paisible et fraîche au fil de l'eau, confortablement installé dans le ventre et sur les ponts d'une péniche hollandaise. Pénichards, c'est ainsi que l'on appelle ceux qui ont choisi un pied-à-terre au bord de l'eau. La France compte aujourd'hui un millier de foyers pénichards. On les trouve sur le port des Champs-Élysées à Paris, au beau milieu de la cité des Papes à Avignon ou encore dans le centre historique de Strasbourg... et aussi, pour une dizaine d'entre eux, à Dunkerque. C'est sur le site de la gare d'eau, face à la résidence Sainte-Honorine, qu'ils ont choisi « d'échouer ». Anciens marinières pour la plupart, ils occupent avec bonheur et dans la paix les entrailles de leur péniche ou de leur vedette.

Tout le confort

Il en va des péniches comme des maisons: on en trouve des petites comme des grandes, des hautes comme des basses, des rondes

Situation de transition à Dunkerque

Le Port autonome de Dunkerque assure, en service annexe des Voies navigables de France, la gestion de la gare d'eau et du canal de jonction. Assurant la police et la sécurité, le PAD y fait respecter la réglementation en vigueur. Or, à Dunkerque, la gare d'eau était considérée à ce jour comme un garage pour les péniches en attente d'accès au port. De fait, les frais inhérents à ce transit étaient en libre-service pour les marinières. Depuis trois

ans, l'apport en eau et en électricité se fait via des bornes : les usagers achètent des jetons selon leurs besoins. Parmi ceux-ci, on recense aujourd'hui une dizaine de péniches et vedettes dont l'activité commerciale a cessé. Ils constituent un trafic fluvial émergent, qui ne paye donc aucun droit de stationnement. Pour Noël Juhère, commandant du port, on peut penser que « tout ce qui est trafic commercial à partir de l'écluse de la darse 1

(qui régule la gare d'eau) va disparaître au profit de l'écluse de Mardyck. Reste à savoir à qui il reviendra de gérer cette nouvelle entité plaisance. Mais tôt ou tard, une taxe de stationnement sera instaurée. » Un comité de pilotage regroupant la Ville, les VNF, la CUD, l'Agence d'urbanisme et l'État (via la DDE) s'est mis en place dans le cadre de l'étude d'aménagement des espaces publics autour du canal de jonction.

au fil de l'eau

poignée de pionniers. La vie de bohème, mais sûrement pas la vie de château.



3- « Cassiopée », une péniche citerne de 38 mètres de long.

4- Dans le ventre du monstre, un intérieur douillet.



Une note parfois salée

La vie de bohème n'est pas forcément à portée de toutes les bourses ! Le prix d'une péniche Freycinet (38 mètres de long sur 5 mètres de large) varie de 122 000 € à 228 000 € selon son état et peut s'élever jusqu'à 457 000 € en fonction de l'aménagement du bateau. Nous avons aussi trouvé une péniche hollandaise de 30 mètres de long construite en 1998 et offrant tout le confort (climatisation, double vitrage et télévision satellite) pour la modique somme de 395 000 €. Un budget qui ne se limite évidemment pas à la seule péniche. Pour exemple et pour un bateau de 20 mètres qui aurait coûté 75 000 €, il faut prévoir : 1 000 € de maintenance, 1 500 € d'amarrage, 750 € d'assurance, 700 € de prévision pour mise en cale sèche tous les 4 ans et 259 € pour une vignette de navigation 30 jours, soit un budget annuel d'environ 4 29 €.

comme des plus fines. La « Freycinet », au gabarit des écluses françaises depuis le début du siècle dernier, mesure 38 mètres de long pour 5 mètres de large. Elles sont nombreuses aujourd'hui à être recoupées, pour une meilleure maniabilité. C'est le cas de « Johannie », jadis « Cassiopée », que Georges et Annie Vanoorenberghé ont achetée. Bateliers en retraite et enfants de marins tous les deux, ils entendent faire rétrécir de dix mètres leur péniche citerne, « pour passer les écluses du canal du Midi ». Dunkerquois depuis une vingtaine d'années, nos futurs pénichards se préparent à réaménager totalement leur monstre, « en commençant par poser des cloisons en bois à la place des six compartiments de la cuve ». Si « Johannie » est pourvue d'un fond neuf et d'un groupe électrogène, tout reste à inventer pour notre couple de semi-retraités. Philippe, lui, a élu domicile depuis six ans sur une péniche hollandaise. « Inscrite au patrimoine du musée de Rotterdam, « Walerie » navigue depuis 1892. » Depuis une vingtaine d'années sur le Dunkerquois, ce salarié de

47 ans avait toujours rêvé de vivre près de l'eau. Après quelques semaines d'essai sur un voilier, il a sauté le pas. « Il a fallu démonter tout l'intérieur et tout remettre aux normes. De la marquise, très appréciable l'été, au peak avant, je dispose d'environ 80 m² : salon, cuisine, salle de bain, deux chambres et un petit atelier. » Si notre pénichard évolue aujourd'hui comme un poisson dans l'eau à bord de son « home-sweet home » flottant, il avoue que tout n'est pas rose : « Les plaisirs de ce mode d'habitat sont à la hauteur des corvées et des petits soucis qu'il génère ! C'est une vraie philosophie de vie », résume-t-il. Et cet été, Philippe a évidemment largué les amarres pour suivre la devise de sa péniche : « Ziet op u zelve », va voir par toi-même !

À Dunkerque, l'idée a germé d'étudier la possibilité d'installer des péniches d'habitation et de loisir le long du quai de la Concorde. Dans le cadre du réaménagement des berges du canal de jonction, une étude est en cours. Avis aux amateurs... ◆