

# Les Sentinelles de Madinina

Phares et feux de la Martinique  
Baliseurs des Antilles Guyane



Le texte est conforme à la nouvelle orthographe J. O. du 6 décembre 1990  
B. O. Éducation nationale n° 3 du 19 juin 2008

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5 (2° et 3°a) d'une part que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

© Éditions Exbrayat, avril 2018

ISBN 978-2-35 844-318-0

*Photo de couverture, André Exbrayat*

*Photo de 4<sup>e</sup> de couverture, Viané Hoatau*

*Les photos qui ne mentionnent pas le nom du photographe sont de l'auteur.*

# Les Sentinelles de Madinina

Phares et feux de la Martinique  
Baliseurs des Antilles Guyane

HERVÉ BARRÉDA



**EXBRAYAT**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>AVANT-PROPOS</b> . . . . .	7
<b>PRÉAMBULE</b> . . . . .	8
<b>INTRODUCTION</b> . . . . .	11
<b>SIGNALER LES MERS ET SURVEILLER LES CÔTES</b> . . . . .	12
<i>Un bref historique</i> . . . . .	12
<i>Qu'est-ce qu'un phare ?</i> . . . . .	16
<i>À quoi sert un phare ?</i> . . . . .	17
<i>Comment classer un phare ?</i> . . . . .	17
<i>Comment définir un phare : pas facile !</i> . . . . .	18
<i>Les chiffres</i> . . . . .	19
<i>Les Outre-mer</i> . . . . .	20
<b>PLEIN FEU SUR LES PHARES DE LA MARTINIQUE</b> . . . . .	22
<i>Le phare sémaphore de Saint-Pierre</i> . . . . .	23
<i>Le feu du fort Saint-Louis</i> . . . . .	30
<i>Le phare de la Pointe des Nègres</i> . . . . .	40
<i>Le phare du Prêcheur</i> . . . . .	58
<i>Le phare de la Caravelle</i> . . . . .	69
<i>Le phare de l'ilet Cabrits</i> . . . . .	89
<b>PLEIN PHARE SUR LES FEUX REMARQUABLES DE LA MARTINIQUE</b> . . . . .	103
<i>Le feu Nord de la Pointe Marin</i> . . . . .	104
<i>Le feu de la Pointe à Pommès</i> . . . . .	106
<i>Le feu de Château Paille</i> . . . . .	108
<i>Le feu de la Pointe Degras</i> . . . . .	109

<b>LES PHARES ET BALISES</b> . . . . .	110
<i>Les Phares et Balises du littoral</i> . . . . .	110
<i>Les Phares et Balises de la Martinique</i> . . . . .	111
<b>LES BALISEURS DES ANTILLES GUYANE</b> . . . . .	114
<i>Les baliseurs, c'est quoi ?</i> . . . . .	114
<i>Un seul baliseur de 1952 à 1996</i> . . . . .	115
<i>Du Quinette de Rochemont I au Nahoon</i> . . . . .	116
<i>Le Frégate</i> . . . . .	120
<i>Le Galibi</i> . . . . .	120
<i>Le Marius Moutet</i> . . . . .	121
<i>L'Augustin Fresnel II</i> . . . . .	125
<i>Trois baliseurs côtiers depuis 1996</i> . . . . .	130
<i>Guyane - Le Ti-Connétable</i> . . . . .	131
<i>Martinique - Le Pointe d'Enfer</i> . . . . .	132
<b>ÉPILOGUE</b> . . . . .	136
<b>ANNEXES</b> . . . . .	138
<i>Les sentinelles de Madinina</i> <i>classées suivant leur hauteur</i> . . . . .	138
<i>Glossaire</i> . . . . .	140
<i>Notes</i> . . . . .	166
<i>Sources documentaires</i> . . . . .	181
<i>Bibliographie</i> . . . . .	189
<i>Remerciements aux contributeurs</i> . . . . .	193
<i>L'équipe des Phares et Balises de la Martinique</i> . . . . .	200

*« Pour qui se sent l'âme d'un marin le littoral de la Martinique regorge de trésors et de témoins de son passé. En croisant le long de ces côtes, quiconque en ressentira le besoin pourra s'appuyer sur l'immuable image des phares éclatants, dont la présence protectrice oriente encore le navigateur égaré. Et ces guides, s'ils portent les voyageurs de l'eau vers des havres de paix, se font tout autant les flambeaux des aventuriers de l'histoire. Dans ce tour de la Martinique, chaque feu éclaire un pan des fondements de l'île, naturel, historique ou culturel. »*<sup>[1]</sup>

Corinne Daunar



*Martinique, le « Tour des yoles » depuis le sommet du phare de la Pointe des Nègres*

<sup>[1]</sup> Les numéros entre parenthèses (00) renvoient aux notes en fin d'ouvrage page 166.  
Les numéros entre crochets [00] renvoient aux notes en bas de page.

<sup>[1]</sup> DAUNAR Corinne, « Les gardiens de la Martinique », *Maisons Créoles*, SAS Totem Réunion, mai 2015.

## PRÉAMBULE

La rareté des écrits sur les phares, les feux et les baliseurs de tous types dans les Antilles et la Guyane françaises justifie pleinement l'intérêt historique de cet ouvrage écrit par Hervé Barréda, Responsable du Service des Phares et Balises de la Martinique entre 2010 et 2015.

En raison de son parcours de vie sur les mers et les océans du globe, Hervé BARRÉDA a compilé des données essentielles sur les dispositifs de signalisation maritime, tant par vocation professionnelle que par passion. L'auteur souligne le rôle considérable de défense et de protection des navigateurs joué par ces ouvrages et aides à la navigation en les définissant de « sentinelles ». Points stratégiques fixes ou flottants de délimitation de l'espace ayant vocation à informer des dangers, ces signaux sont installés dès l'Époque moderne dans les Caraïbes alors que le Premier Empire colonial français est en construction. Jusqu'aux Temps actuels, leur multiplication et leur spécialisation font aussi de ces objets de plus en plus perfectionnés des instruments de contrôle et de sauvegarde des espaces maritimes. Il s'agit d'indices matériels de la Révolution scientifique amorcée au 17<sup>e</sup> siècle, des progrès techniques spectaculaires qui lui font suite ainsi que de la Révolution numérique de notre temps. Un éclairage est également apporté par l'auteur au sujet de la réglementation.

Ainsi, le présent ouvrage traite des données de différentes natures se référant aux phares, feux, baliseurs ainsi qu'aux types de signaux émis par ces derniers dans l'espace caribéen français, et tout particulièrement, à la Martinique (Madinina). La présence de cartes marines, de sources historiques, de documents iconographiques témoigne de la richesse de l'enquête historique menée par Hervé Barréda. Ce dernier enrichit son discours d'anecdotes et de récits faisant foi de l'action de patrimonialisation des dispositifs de signalisation maritime dont il a fait preuve au cours de sa vie. L'auteur

présente notamment les phares ultramarins qui ont été inscrits sur la liste des Monuments historiques.

À la lecture de cet ouvrage, nous comprenons que les dispositifs de signalisation maritime représentent un défi sur le plan de l'ingénierie. Leur diversité, leurs usages, leur pérennité dans l'histoire sont autant de caractéristiques que l'auteur met en valeur de façon diachronique. Cet ouvrage est donc une invitation au voyage dans le temps et dans l'espace. Il nous pousse à nous interroger sur les enjeux de ces phares et de ces objets flottants divers. Par ailleurs, Hervé BARRÉDA rend hommage à la richesse de la nature et à la beauté des fonds marins.

« *Homme libre, toujours tu chériras la mer*<sup>[1]</sup> ! »

Marjolaine Carles<sup>[2]</sup>

<sup>[1]</sup> Charles BAUDELAIRE, *Les fleurs du mal*, Michel Lévy frères, Paris, 1869

<sup>[2]</sup> Marjolaine CARLES, Docteur en Histoire et Civilisations (École des Hautes Études en Sciences sociales, Paris). Attaché d'Enseignement et de Recherche (Université des Antilles)



Phare de la Pointe des Nègres, (Photo Patrick SARDI).

## INTRODUCTION

Le présent document n'a pas vocation scientifique. Sa seule ambition est d'exposer et révéler les Établissements de signalisation maritime (ESM) de la Martinique ainsi que les navires dédiés au balisage maritime. Les ESM que sont les phares, les feux, les bouées et les balises ont pour fonction de signaler le danger, puis guider et aider le navigateur à arriver à bon port.

Chaque élément est présenté suivant des faits chronologiques, illustrés de photos, d'anecdotes ou de témoignages, et se réfère aux faits historiques qui ont émaillé l'histoire mouvementée de la Martinique.

Il s'agit d'une compilation d'informations résultant de la consultation de données puisées dans la bibliographie, les sources documentaires (Bibliothèque Schœlcher à Fort-de-France, Musée d'histoire et d'ethnographie de Martinique, Musée national de la Marine de Paris), les Archives territoriales à Fort-de-France, les Archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence ainsi que les Archives nationales à Paris.

*La rédaction de ce livre est également le résultat de l'expérience du balisage et de la signalisation maritime acquise par l'auteur au cours de ses vingt-et-une années passées dans différentes administrations du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer chargé de la signalisation maritime, dont cinq années comme Responsable des Phares et Balises de la Martinique.*



*Logo créé sous  
Napoléon 1<sup>er</sup> ;  
la lumière qui guide le  
marin jusqu'au port.*

## SIGNALER LES MERS ET SURVEILLER LES CÔTES

### Un bref historique

La tour d'Hercule à La Corogne (Espagne) est le seul phare antique encore debout aujourd'hui. C'est l'un des phares construits par les Romains pour assurer la sécurité des voies commerciales. Ils en construisirent aussi un à Boulogne-sur-Mer dès l'an 40 : appelé « la tour de Caligula ». Il porte le nom de l'empereur romain qui vécut entre 12 et 41, au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère. L'existence des phares est donc liée depuis toujours à celle d'un pouvoir fort soucieux d'efficacité politique, économique et militaire.

Au Moyen Âge, on navigue surtout de jour en se repérant grâce aux amers. Mais au 13<sup>e</sup> siècle, l'émergence de cités portuaires puissantes s'accompagne de la création de nouvelles tours à feu. Des foyers sont aménagés au sommet d'édifices de types variés. On trouve des constructions militaires comme la tour de Constance à Aigues-Mortes, allumée en 1248 par Saint Louis pour la septième croisade ou de défense comme la redoute du Fanal à Port-Vendres. D'autres sont en rapport avec le religieux comme à l'abbaye de Saint-Mathieu près de Brest, d'autres encore font figure de prison, tel le château d'If à Marseille.

### Loi du 15 septembre 1792 relative à la surveillance des phares, amers, tonnes et balises.

*Article 1 : Le ministre de la Marine sera chargé de la surveillance des phares, amers, tonnes et balises.*

*Article 2 : 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.*

En 1355, le prince de Galles qui contrôle alors l'Aquitaine fait bâtir une tour à feu sur l'îlot de Cordouan, dans l'estuaire de la Gironde. De 1584 à 1611, la tour est reconstruite et rehaussée, sous les règnes d'Henri III et Henri IV. Elle restera longtemps le seul feu moderne des côtes françaises. C'est aussi le seul phare à disposer d'une chapelle — Notre-Dame de Cordouan —, et également d'un « appartement du roi ». Aujourd'hui c'est le roi des phares et le phare des rois.

Sous Louis XIV, en 1681, un embryon de système de balisage s'amorce par l'ordonnance de Colbert, alors ministre de la Marine. Sous l'Ancien Régime, les feux et le balisage sont gérés aussi bien par le privé que le public. Cela pose néanmoins problème en temps de guerre, car la Royale ne peut en effet dépendre d'initiatives locales pour l'allumage ou l'extinction des feux. La mission des phares est alors double : défense militaire et éclairage des côtes impliquent désormais de forts enjeux économiques et stratégiques.

La Révolution institue, le 7 mars 1791, un service chargé de la signalisation maritime et adopte le modèle américain où l'éclairage est un bien public et gratuit. La loi du 15 septembre 1792 confie la surveillance des phares, amers, tonnes et balises au ministère de la Marine et l'exécution des travaux au ministère de l'Intérieur.

### Décret plaçant les phares, fanaux et balises dans les attributions du ministère de l'Intérieur

*Article premier : À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1807, les phares, fanaux, balises et amers placés sur la côte feront partie des attributions du ministère de l'Intérieur.*

*Article troisième : Il ne sera procédé à aucune nouvelle construction de phares, fanaux et balises que sur des projets concertés entre les ministres de la Marine et de l'Intérieur. Il en sera de même lorsqu'il s'agira de modifier les dimensions et l'éclairage des phares et fanaux ainsi que le déplacement des balises et amers actuellement existants.*



Phares miniatures  
Boutique du phare des Baleines, île de Ré.

Le 7 mars 1806, sous Napoléon 1<sup>er</sup>, devant l'accroissement du trafic maritime lié au commerce et également des besoins de la marine de guerre, la direction du Service des Phares est créée. Elle est rattachée à la direction des Ponts et Chaussées qui dépend du ministère de l'Intérieur.

En 1811, la Commission des phares <sup>(02)</sup> voit le jour. Augustin Fresnel <sup>(03)</sup> en 1819 en devient membre sur proposition de l'astronome et physicien François Arago. La Commission continue toujours de se réunir deux fois l'an à Paris, à l'Arche de la Défense, au ministère de la Transition écologique et solidaire (le ministère prend successivement les noms de : Ponts et Chaussées, Équipement, puis Développement durable).

Présidée par le comte Molé, directeur du puissant corps des Ponts et Chaussées, la Commission des phares se composait à l'origine de neuf personnes : trois membres de l'Académie des Sciences, trois inspecteurs des Ponts et Chaussées et trois officiers supérieurs de la Marine militaire. En alliant la science, la technique et l'État, il s'agissait d'avoir une vision élargie des savoirs scientifiques, polytechniques et encyclopédiques au service du marin et de la mer.

La Commission a pour objectif l'éclairage systématique des côtes de France. Elle organise des expériences scientifiques comparant l'efficacité de différents systèmes d'éclairage et confie à François Arago, à l'astronome Claude-Louis Mathieu et à l'ingénieur Augustin Fresnel, la charge d'améliorer la qualité des feux, augmenter leur portée, les différencier les uns des autres... Un ambitieux projet de ceinture lumineuse est présenté en 1825<sup>[1]</sup>. La France se dote d'un système moderne, rationnel et efficace, compte tenu

[1] Réalisé entièrement en 1860.

de l'essor du commerce maritime lié aux mutations technologiques (métallurgie, hélice, machine à vapeur...)

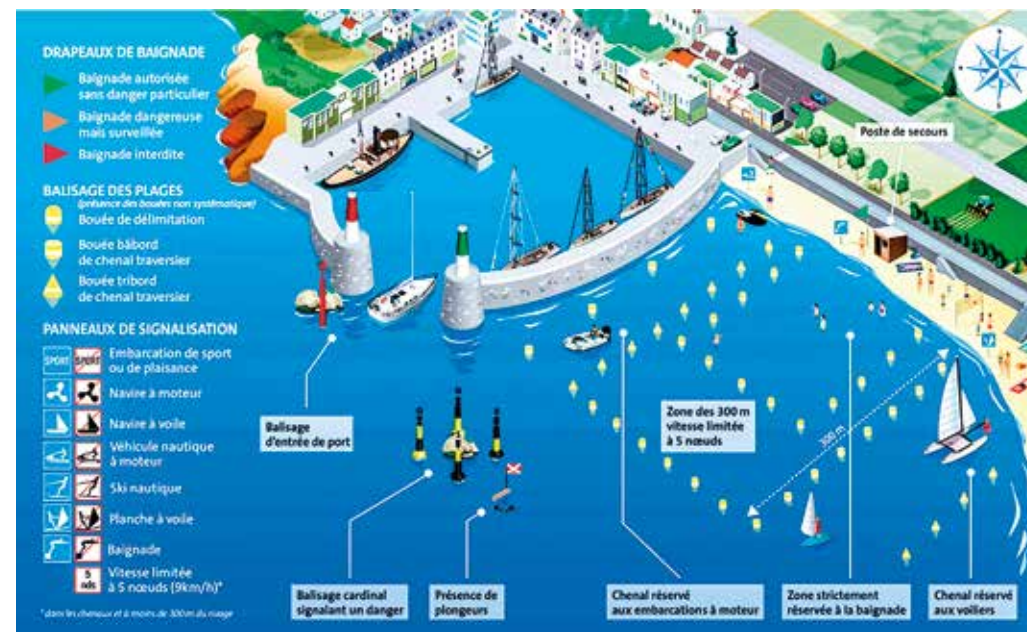
La France compte vingt-quatre phares et feux en 1800, cinquante-neuf en 1830, cent-soixante-neuf en 1839, deux-cent-soixante-quinze en 1864, trois-cent-trente en 1872, trois-cent-soixante-et-un en 1883, puis six-cent-quatre-vingt-dix en 1895. Avec la réalisation de ce programme de sécurisation des côtes, la France devient le leader de la signalisation maritime au 19<sup>e</sup> siècle, exportant matériels et savoir-faire dans tous les pays du monde.

### L'aide au marin

La signalisation maritime est un élément majeur de la sécurité maritime qui permet au navigateur de se positionner et d'éviter le danger, car un navire est en péril dès qu'il aperçoit la côte.

Les deux missions de l'engagement de la France au titre de la Convention internationale SOLAS <sup>(04)</sup> — *Safety Of Life At Sea* ou Sauvegarde de la vie humaine en mer — consistent en la mise à disposition :

- d'aides à la navigation adaptées et conformes ;



Balisage maritime de l'AIMS (Association internationale de la signalisation maritime)  
Région A (Infographie ministère du Développement durable)



- de renseignements sur l'état de ces aides (informations nautiques).

Il s'agit d'une résolution adoptée par l'OMI (Organisation maritime internationale), dont le siège est à Londres. C'est le naufrage du Titanic en 1912 qui a donné naissance à la Convention SOLAS.

Le marin vérifie sa position en utilisant les informations à sa disposition : aides conventionnelles (lumineuses, passives, etc.) ou autres instruments (GPS, AIS, Racon, radar, radio VHF-UHF, NAVTEX, Standard C), cartes marines (pilot-chart, SHOM, carte électronique de navigation ou ENC) et ouvrages nautiques (règlement international pour prévenir les abordages en mer, instructions nautiques, livres des feux...). Il doit, aussi, prendre en compte la situation météo (Bulletin météorologique spécial ou BMS) et consulter les Avertissements urgents de navigation (AVURNAV).

En matière de développement durable, la signalisation maritime constitue également le premier moyen de prévention des pollutions accidentelles en mer.

Enfin, la signalisation constitue un support indispensable au développement économique lié au transport maritime et aux activités de pêche, de plaisance, de croisière, de défense...

### Qu'est-ce qu'un phare ? <sup>[1]</sup>

Le Centre national de ressources textuelles et lexicales donne comme définition du mot phare :

*« nom masculin, tour édifiée sur une côte, sur un îlot ou à l'entrée d'un port, surmontée d'une source lumineuse puissante, servant à guider la navigation maritime pendant la nuit. »*

Le mot phare vient de Pharos <sup>(05)</sup>, île située au large d'Alexandrie en Égypte, sur laquelle Ptolémée 1<sup>er</sup> construisit un phare vers 297 av. J.-C. Septième merveille du monde antique, haut de 135 m, il était visible à 50 km. En 1303 un séisme a raison de l'édifice, qui sera retrouvé par l'archéologue Jean-Yves Empereur en 1995.

<sup>[1]</sup> GIGUENO Vincent et YOUSFI Sarah Phares de France, *Les phares patrimoine des côtes de France*, ministères de l'Écologie et de la Culture, juillet 2014

### À quoi sert un phare ? <sup>[1]</sup>

Jules Michelet, historien du 19<sup>e</sup> siècle (1798-1874), évoque dans son œuvre *La mer* (1861) l'immensité de cet univers en ces termes :

*« Qui peut dire combien d'hommes et de vaisseaux sauvent les phares ? La lumière, vue dans ces nuits horribles de confusion, où les plus vaillants se troublent, non seulement montre la route, mais elle soutient le courage, empêche l'esprit de s'égarer. C'est un grand appui moral de se dire dans le danger suprême : Persiste ! Encore un effort ! Si le vent, la mer, sont contre, tu n'es pas seul ; l'Humanité est là qui veille pour toi. »*

*« Les anciens, qui suivaient les côtes et les regardaient sans cesse, avaient, encore plus que nous, besoin de les éclairer. Les Étrusques, dit-on, commencèrent à entretenir les feux de nuit sur les pierres sacrées. Le phare était un autel, un temple, une colonne, une tour. Les Celtes en élevèrent aussi. De très importants dolmens existent précisément aux points favorables d'où l'on peut le mieux voir des feux. L'Empire romain avait illuminé, de promontoire en promontoire, toute la Méditerranée. »*

*« La grande terreur des pirates du Nord, la vie tremblante du sombre Moyen Âge font éteindre tout cela. La mer est un objet de crainte. Tout vaisseau est un ennemi, et, s'il échoue, une proie. »*

*« C'est la France, après ses grandes guerres, qui prit l'initiative des nouveaux arts de la lumière et de leur application au salut de la vie humaine. Armée du rayon de Fresnel, elle se fit une ceinture de ces puissantes flammes qui entrecroisent leurs lueurs, les pénètrent l'une par l'autre. Les ténèbres disparurent de la face de nos mers <sup>[2]</sup>. »*

### Comment classer un phare ?

Un phare est classé selon plusieurs critères, notamment son intérêt pour le navigateur, sa portée ou encore sa fonction :

<sup>[1]</sup> Ibid. *Phares de France, Les phares patrimoine des côtes de France.*

<sup>[2]</sup> Musée national de la Marine, Dossiers de visites, *Les phares des côtes de France du 16<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle*, Paris 2012