Interreg
MARITTIMO-IT FR-MARITIME
Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

GIREPAM

Plan d'interprétation pour l'extrême sud de Corse

Conservatoire du littoral

Feu de Fenu

DOUBLEVÉBÉ 2019

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au cœur de la Méditerranée

Synthèse patrimoniale réalisée pour le Plan d'interprétation des patrimoines du Conservatoire du littoral pour l'Extrême-Sud de la Corse,
dans le cadre de GIREPAM

Le Conservatoire du littoral et WB tiennent à remercier les personnes qui ont aimablement apporté leur soutien précieux et leurs différents savoirs pour la réalisation de toutes les synthèses patrimoniales, notamment :
François Canonici
Michel Tercé
La mairie de Bonifacio
L'Office de l'Environnement de la Corse

***WB** – Grahy – 43230 Vals-le-Chastel*
Contact : cecile@wbrecup.com

© Conservatoire du littoral
Délégation Corse
Rue du juge Falcone
20200 BASTIA
www.conservatoire-du-littoral.fr

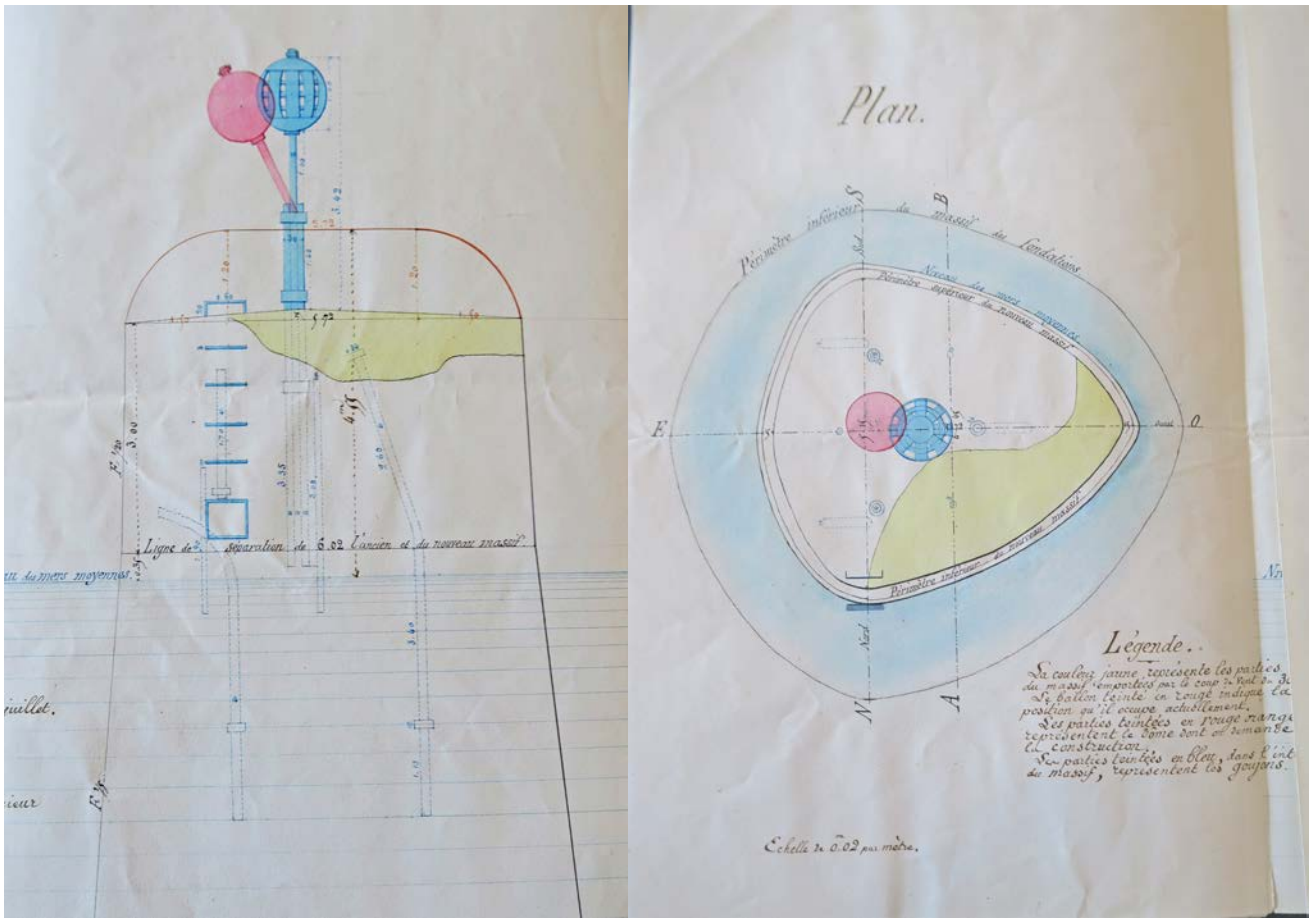
Un feu pour prévenir les dangers, à l'entrée ouest des Bouches de Bonifacio

Dans les années 1860, la situation de l'éclairage des Bouches de Bonifacio est la suivante : Pertusatu, allumé depuis 1844, signale l'extrême pointe sud de la Corse : sa puissance en fait le principal établissement de signalisation maritime (esm) des Bouches, côté français, avec une portée de 25 milles marins. La Madoneta signale l'entrée du goulet de Bonifacio depuis 1854, avec une portée bien plus limitée de 7 milles. Ces deux phares sont complétés, côté italien, par le phare de Capo Testa, à l'ouest des Bouches, allumé en 1845 avec une portée de 22 milles.
Le naufrage de la Sémillante a entraîné toute une campagne de construction de balises et feux, aussi bien du côté français que du côté sarde. C'est ainsi que le phare de Razzoli sur l'archipel de la Maddalena, est allumé en 1858 avec une portée de 19 milles et un secteur rouge signalant les Lavezzi pour qui vient de l'ouest.
Mais pour les navires arrivant notamment depuis la France, l'entrée dans les Bouches de Bonifacio ne dispose d'aucun éclairage côté français : le phare le plus proche de Pertusatu et de la Madonetta est celui des Sanguinaires, à Ajaccio. Ainsi, il existe une grande zone vierge de toute signalisation nocturne entre Pertusatu et les Sanguinaires, recelant pourtant l'un des principaux dangers de la côte ouest des Bouches de Bonifacio : les écueils des Moines, cause et témoin de nombreux naufrages depuis l'Antiquité. Le phare de Capo Testa ne signale pas les Moines, il indique simplement la proximité de la côte sarde à l'entrée des Bouches côté ouest.

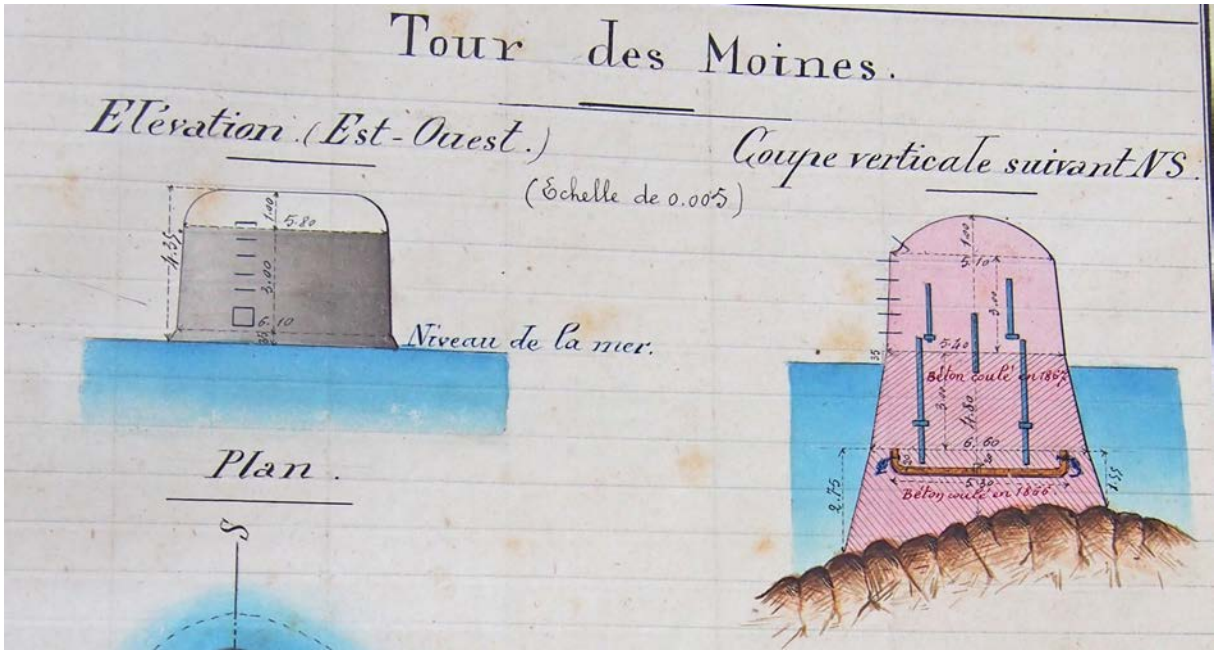
Une tourelle sur les Moines

La construction d'une balise sur les écueils des Moines a été décidée dans le cadre du programme qui a suivi le naufrage de la Sémillante (cf. *Brève histoire de la navigation dans les Bouches de Bonifacio*). C'est une balise qui doit servir de repère en journée, aucun éclairage nocturne n'est prévu. L'entreprise s'avère complexe :

- en **1866, une première construction** constituée d'un caisson immergé rempli de maçonnerie portant une balise en fer est installée. À peine posé, le caisson est emporté.
- Quelques mois plus tard, en **1867**, le restant du caisson est englobé dans un massif de béton immergé destiné à porter la balise en fer. Dès l'hiver 1867-68, la balise est emportée.
- En **1868**, les fondations de béton sont exhaussées pour porter une tour de 3 mètres de haut qui porte une nouvelle balise de fer. La balise est une nouvelle fois emportée.
- Finalement, il est décidé, toujours **en 1868, de terminer la tourelle par un dôme de maçonnerie** de 1 m de hauteur, peint en blanc.



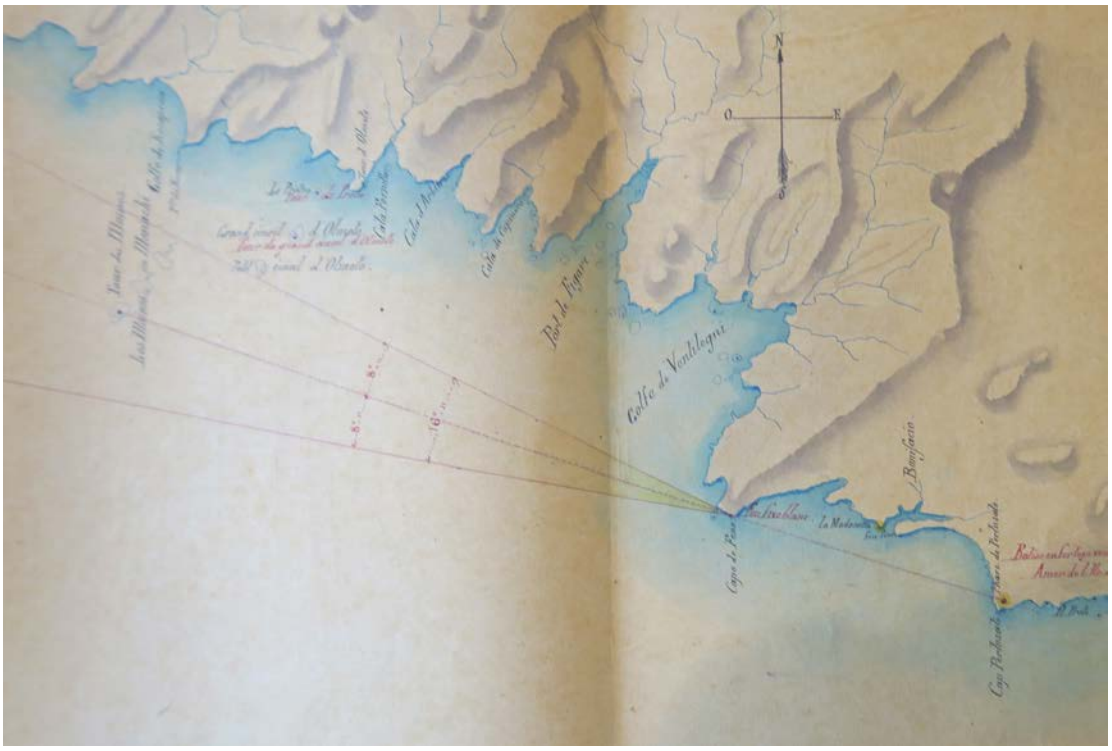
La balise de métal en 1868 : en bleu, sa position initiale, en rouge, sa position après le coup de vent, en jaune, la maçonnerie emportée par le coup de vent.
ci-dessous, la tourelle des Moines en 1868 version finale.



Cette tourelle, dont l'édification coûte une petite fortune (au total presque 74000 francs) ne porte aucun signal lumineux. Et se révèle vite insuffisante. C'est dans ce contexte qu'est décidée la construction du fanal de Fenu : la nuit, le feu est destiné à éclairer la balise blanche des Moines.

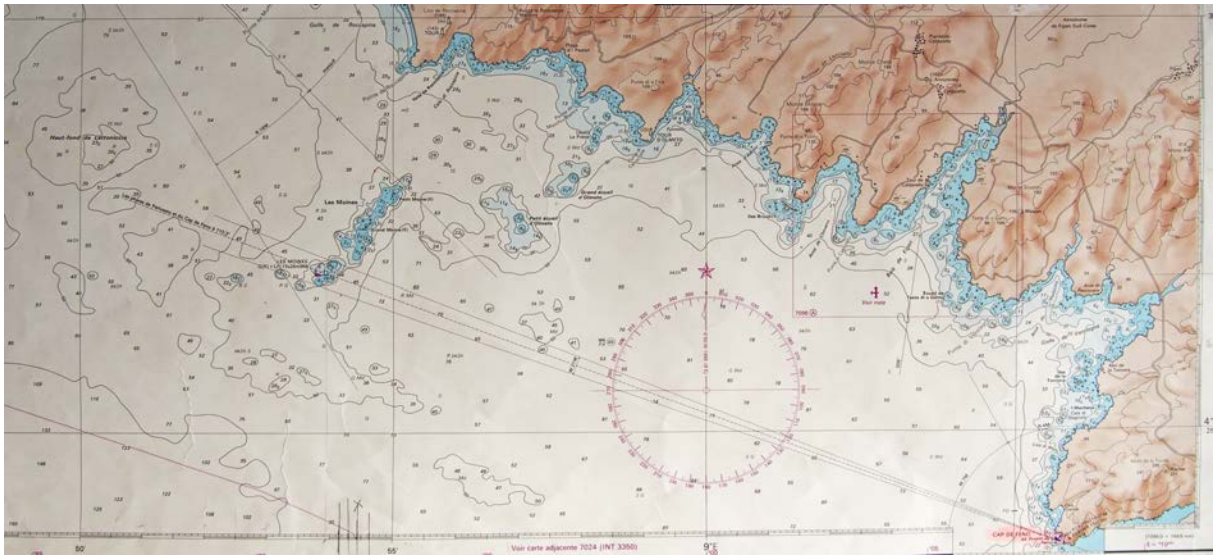
La décision : construire un fanal sur le Capu di Fenu

A la fin des années 1860, l'écho du naufrage de la Sémillante provoque encore des remous : malgré le caractère exceptionnel de la tempête qui a causé ce naufrage, une réflexion est menée sur l'éclairage global des Bouches. On songe à remplacer le phare de Pertusatu par deux feux : l'un sur Capu di Fenu, l'autre sur l'écueil des Lavezzi. Toutefois, en 1868, à la demande du Contre-Amiral Ponthuau, l'ingénieur en chef remet en cause le projet d'extinction de Pertusatu, arguant que la construction d'un feu sur l'écueil sous-marin des Lavezzi serait une entreprise ruineuse et extrêmement compliquée : « *Il faudrait, par des fonds de 7 à 8 mètres de d'eau, construire une plateforme de 8 à 10 m de diamètre sur un écueil situé dans un étroit détroit où règnent incessamment des vents d'est ou d'ouest, et des courants tels que les scaphandriers ont plus d'une fois été renversés en procédant aux opérations de sondage. Avant de réussir, on aurait certainement à subir de nombreux échecs et une fois l'œuvre achevée, je ne pense pas qu'on puisse en garantir la stabilité.* » Par ailleurs, « *la destruction du phare de Pertusato qui, avec celui de Razzoli, éclaire très bien le détroit pour la navigation venant de l'est, me paraitrait nuisible. Si pour compléter du côté de l'ouest l'éclairage de l'entrée du détroit on voulait construire un feu sur le Capo di Feno, le phare de Pertusato déterminerait avec ce dernier un alignement qui passerait par l'extrémité du haut des Moines, de telle sorte qu'un navire venant de France en laissant au nord du feu de Pertusato celui de Feno serait sûr d'être au large de ces dangereux écueils.* »



Carte du service Phares et balises (vers 1900)

C'est cette solution qui est adoptée : maintenir Pertusatu et bâtir, dans son alignement, un fanal au bout du Capu di Fenu qui éclaire la tourelle des Moines. **La position du feu de Fenu est donc précisément étudiée, avec l'alignement de trois édifices : Pertusatu, Fenu et la balise des Moines.** Ce dispositif doit sécuriser la navigation à l'ouest de Bouches de Bonifacio. On décide également de construire un feu dans les Bouches, sur les îles Lavezzi : les deux phares, Fenu et Lavezzi, sont bâtis simultanément et seront allumés le même jour.

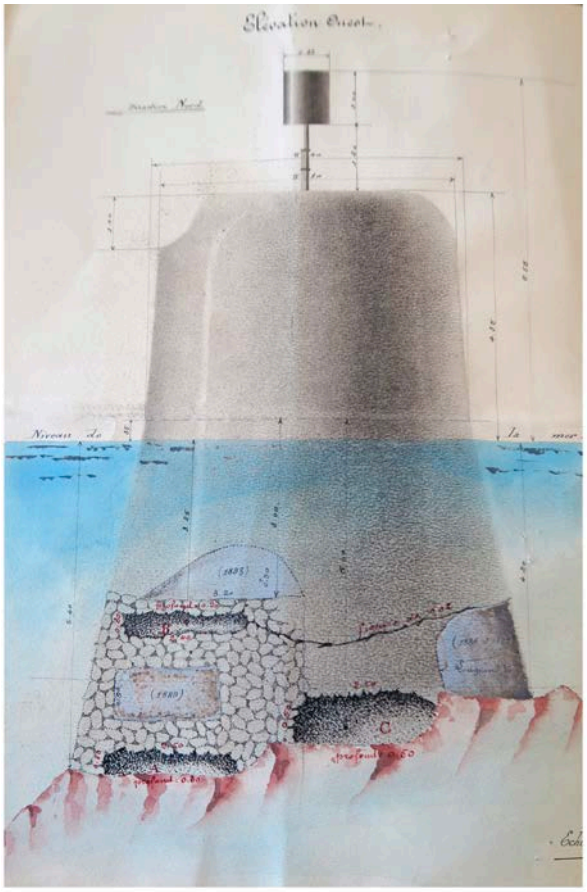


Carte contemporaine du service Phares et Balises montrant l'alignement de Fenu et des Moines et mentionnant l'alignement de ces deux esm avec Pertusatu.

Depuis Fenu, au loin, Pertusatu

Deux feux, une balise… et un naufrage

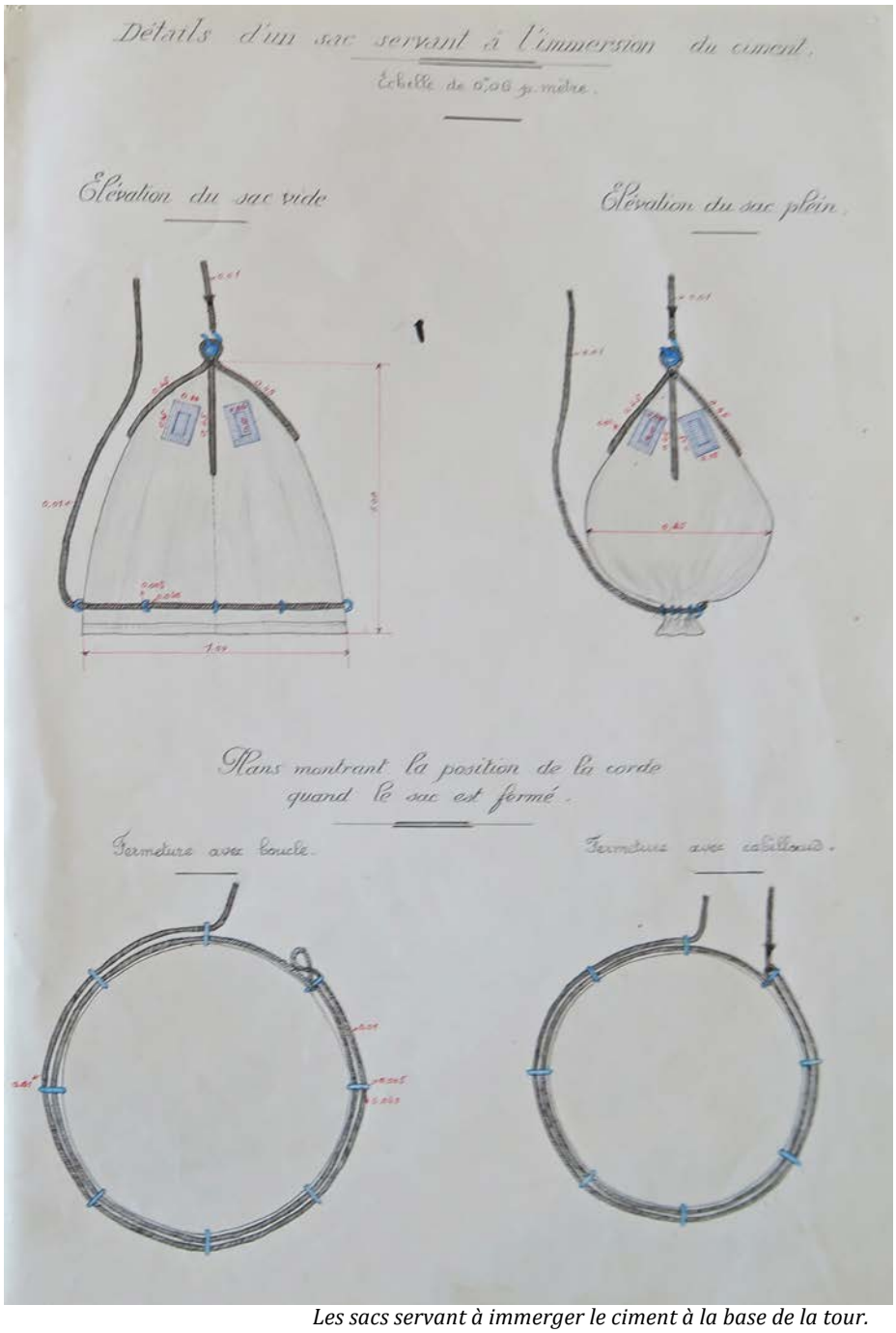
L'histoire montrera que le dispositif associant Pertusatu, Fenu et la petite tourelle des Moines n'est pas suffisant. En 1887, le vapeur Tasmania se fracasse sur les Moines, en pleine nuit, faisant 35 morts… Evénement tragique qui est à l'origine de la construction du phare de Senetosa en 1892. Mais la brume et les vents violents diminuent l'efficacité de ce phare, et notamment de son secteur rouge, dont la portée est limitée.
Surtout, une tournée réalisée en 1899 émet un rapport « *de nature à éveiller de sérieuses inquiétudes sur la conservation de la tourelle des Moines (dont) l'importance est très grande* ». Un dessin de l'ingénieur Zevaco décrit les dommages subis par la tour qui a subi les outrages du temps : ses fondations sont abîmées, pour plusieurs raisons : d'une part, elles ont été réalisées en plusieurs fois, avec des matériaux différents, d'autre part, la tour a été endommagée par le Tasmania lors du naufrage (le navire s'est encastré dans la tourelle). L'intervention d'un « *bon scaphandrier maçon* » est requise. Finalement, l'administration décide de rebâtir la tour.



Dégradations de la tourelle des Moines, 1899

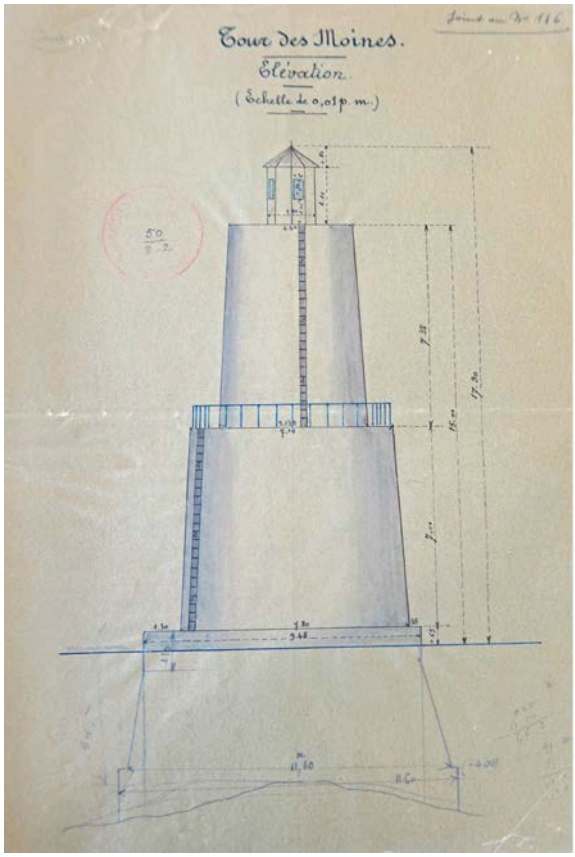
Ainsi, l'ancienne tourelle des Moines est remplacée par une haute tour-balise, édifiée avec toutes les peines du monde entre 1904 et 1906. Les premiers travaux de 1904, le soubassement, sont largement endommagés par les tempêtes hivernales, et il faut pratiquement tout rebâtir en 1906. Le récit des travaux est une litanie de difficultés qui s'accumulent, notamment à cause des « *éléments, si capricieux dans ces parages* », à tel point que pour pouvoir travailler alors qu'il y avait plusieurs mois de retard sur le planning prévu, les

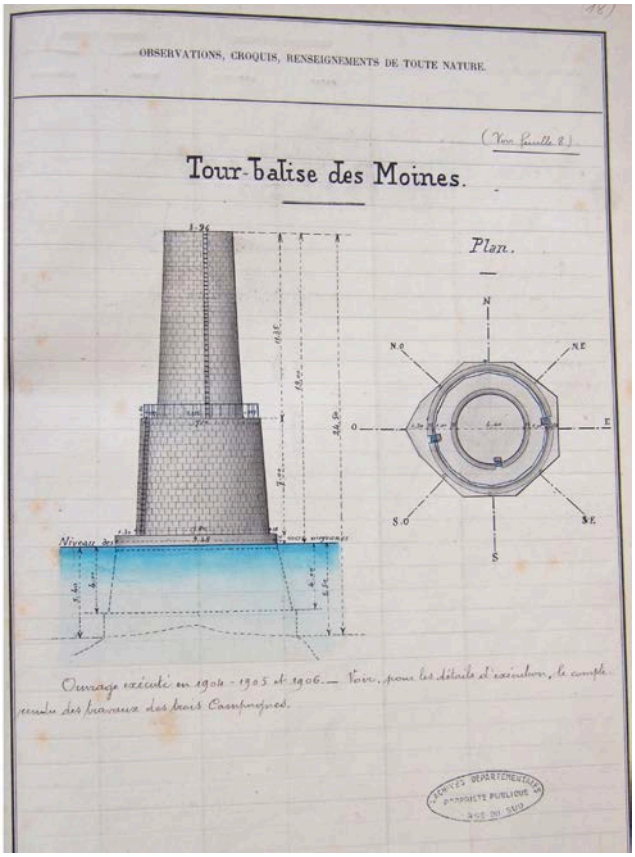
ingénieurs « *ont essayé d'obtenir du calme au moyen de filage d'huile, à proximité de la tour* », tentatives qui « *n'ont donné aucun résultat* ». Pour contrer les vagues qui venaient crever les caissons immergés et délaver le mortier, pourtant saturé en ciment, les ouvriers ont bâti une muraille en sacs de sable permettant de casser les vagues. Les courants rendaient extrêmement difficile l'accostage du voilier *Jeanne d'Arc*, qui venait approvisionner le chantier en matériaux : malgré le concours d'un remorqueur, il fallait parfois jusqu'à 3 heures au navire pour effectuer ses manœuvres. Sur le bateau, les gâcheurs préparaient le mortier pendant les manœuvres, afin que tout soit prêt une fois le navire immobilisé : une chaîne d'ouvriers se mettait alors en place sur un pont volant, permettant d'amener le mortier dans des paniers de 20 dm^3.



Les sacs servant à immerger le ciment à la base de la tour.

Finalement, la tour est achevée. Sa partie émergée s'élève à 24,50 mètres de hauteur au-dessus de la mer.





La tour-balise des Moines, 24,50 mètres de hauteur au-dessus de l'eau
(premier projet à gauche, projet de 1906 à droite)

Un lieu de naufrages

Si le naufrage du Tasmania est l'épisode le plus célèbre de l'histoire des îlots des Moines, il n'est pas, loin de là, le seul événement tragique de l'histoire maritime dans ce secteur des Bouches de Bonifacio. Encore en 2018, deux bateaux de plaisance, un yacht et un voilier, se sont échoués sur les Moines, la même journée…. Preuve que ce danger de mer est toujours réel, preuve que les moyens modernes (GPS) ne suffisent pas à prévenir les accidents, preuve que les établissements de signalisation maritime ont toujours leur importance, pour peu qu'on veuille bien y prêter attention.

Eté 2018 (Site internet France3-ViaStella)

Les dangers de mer, les naufrages et échouages sur les Moines sont une composante importante de l'histoire des établissements de signalisation maritime liés au Moines : Fenu (le plus ancien), Senetosa et la tour-balise des Moines. On peut tenter de faire une liste des événements les plus marquants des Moines :

- sous le règne de Dioclétien (284-395), naufrage du navire du préfet de Corse sur les Moines (*information à confirmer*).
- Le soir du 4 avril 1887, après avoir doublé le phare de la Madoneta, le vapeur ***Tasmania***, de la Peninsula and Oriental Line, parti de Bombay le 1er avril à destination de Londres, heurte violemment les récifs des Moines. Il fait nuit, la mer est agitée. Si les passagers sont tous sauvés, 35 morts sont à déplorer, en majorité des lascars, indiens servant aux machines, ainsi que le capitaine. L'insuffisance du feu du « Cap Feno » est pointé par la puissante compagnie d'assurance Lloyd's, qui assure le navire.
- Le 16 juillet 1901 à 20h, le cargot-boat ***La Lucia*** à destination de Saïgon et Haïphong, dont c'était le voyage inaugural, chargé de provisions et de matériel pour le « corps d'occupation du Tonkin » s'échoue sur les Moines. La mer est calme mais le brouillard intense, brouillant la lumière du phare de Senetosa. L'avant du bateau repose sur la roche. Ne pouvant supporter le porte-à-faux, la coque du Lucya finit par se briser en deux par le milieu dès le 17 juillet, après que tout l'équipage a pu quitter le navire, jusqu'à son commandant, dernier à évacuer. L'arrière du bâtiment sombre à 25m de profondeur. L'épave est toujours au nord-est de la balise des Moines (qui n'existait pas encore dans sa forme actuelle), ainsi que son chargement, dont il reste principalement des rails de chemin de fer. La presse conclut l'événement ainsi : « *Il demeure acquis que c'est à la suite d'une brusque variation des compas qu'il faut attribuer la perte de la Lucia. Ce navire, qui avait coûté 1 700 000 francs, était assuré avec la cargaison pour 5 000 000 environ* » (Le Matin, 22 juillet 1901). La conservation de ces articles par Phares et Balises montrent que cet événement n'a peut être pas été pour rien dans la construction d'une tour-balise plus haute sur les Moines.

D'autres épaves sont recensées dans le secteur des Moines, sans être pour autant liées aux récifs eux-mêmes. Deux d'entre elles rappellent les événements de la dernière Guerre Mondiale :

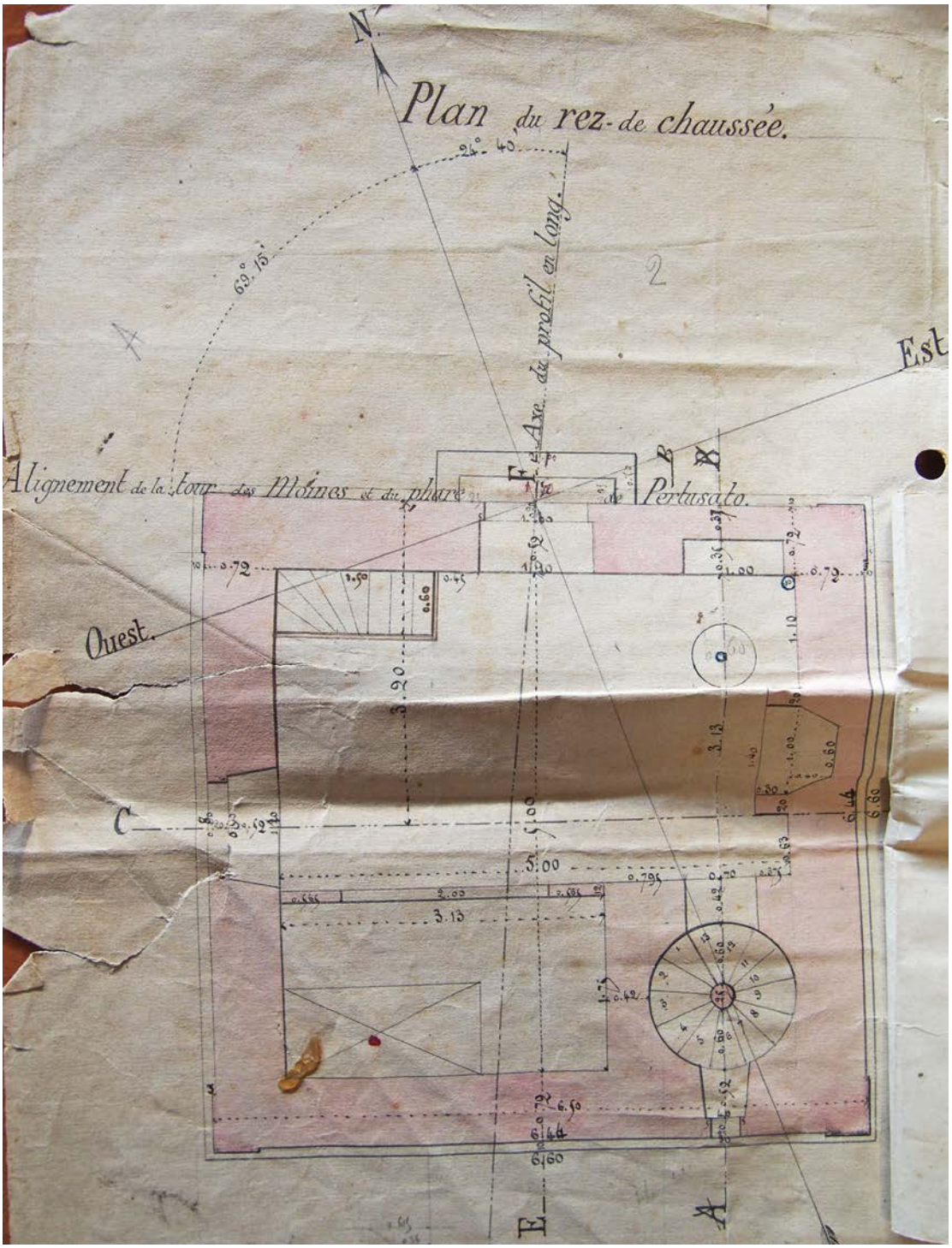
- le 9 septembre 1943, quelques mois après l'armistice signée entre l'armée italienne et les Alliés, deux contre-torpilleurs italiens , le ***Da Noli*** et le ***Vivaldi***, partis de La Spezia, reçoivent l'ordre de traverser les Bouches de Bonifacio à destination de Civitavecchia, pour participer au débarquement prévu en Italie, vers Rome. En fin d'après-midi, ils entrent en contact avec des navires allemands : les combats s'engagent, un navire allemand est envoyé par le fond, un autre bat en retraite. Alors qu'ils s'avancent vers Capu di Fenu, les deux navires italiens sont pris sous le feu des batteries de Bonifacio, aux mains des Allemands. Le *Vivaldi* est obligé de stopper ses machines. Le *Da Noli* s'éloigne mais entre dans une zone truffée de mines flottantes, au large de Fenu : une explosion soudaine brise littéralement en deux le *Da Noli* qui sombre en une minute. Sur les 267 marins de l'équipage, 228 périssent, les autres rejoignent les côtes de la Sardaigne ou de la Corse, à la nage ou sur des canots. Quant au *Vivaldi*, il parvient à remettre ses machines en marche pour un temps, mais, trop sévèrement touché, il s'arrête de nouveau à proximité d'Asinara : là, le commandant décide de saborder le bateau afin qu'il ne tombe pas aux mains de l'ennemi. L'équipage est sauvé. Deux épaves, dont une au large de Fenu, pour une seule bataille et 228 morts.

Quatre autres épaves sont connues au sud des Moines : le *Cromarty*, le *Santa*, le *Lady C* et le vapeur d'Olmeto.

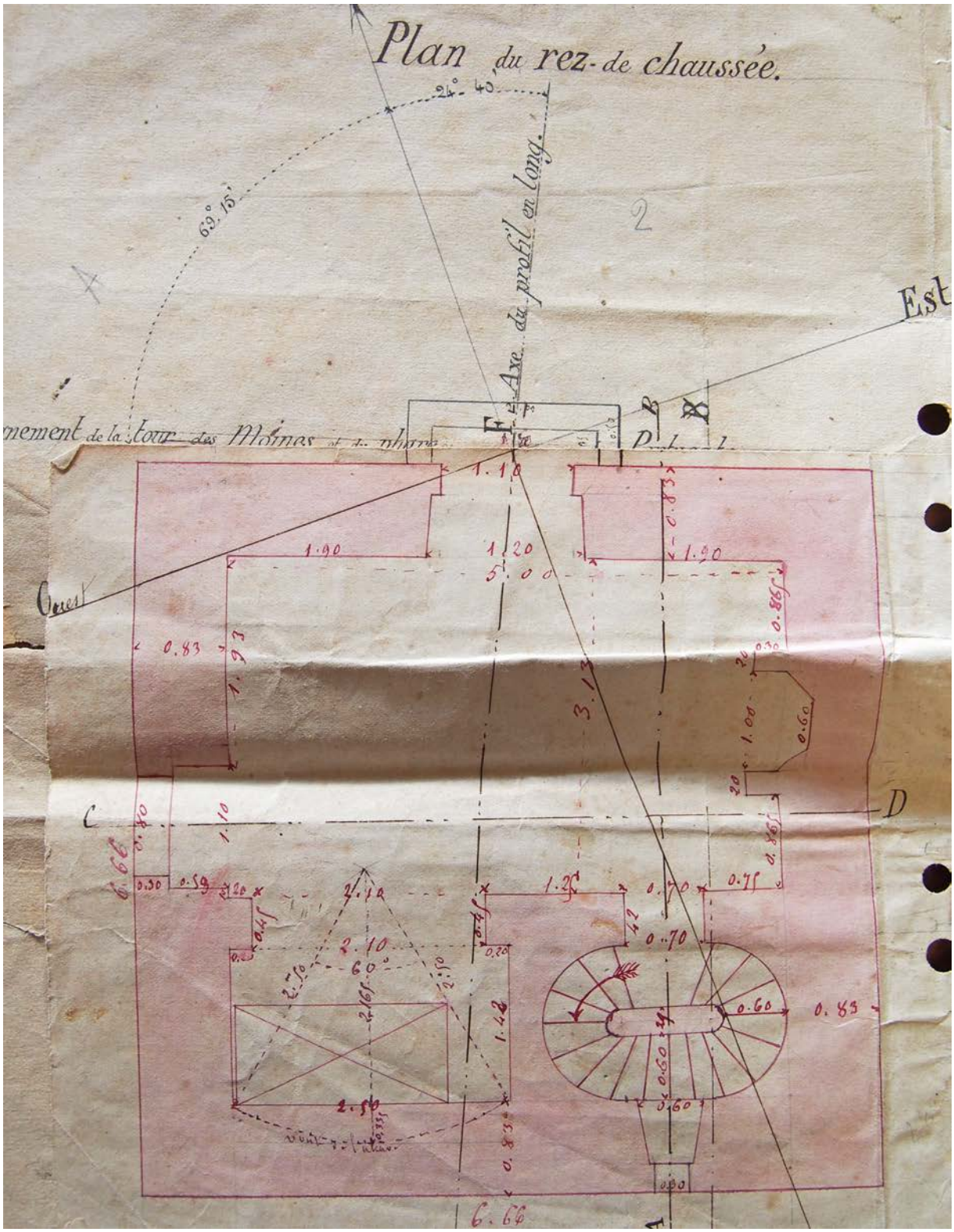
Un modèle architectural particulier

Une fois la construction du phare décidée, l'administration des Phares et Balises éprouve quelques difficultés à trouver un entrepreneur qui accepte de réaliser les travaux de construction de Fenu. Les deux premières mises en adjudication sont infructueuses, aussi il est décidé d'augmenter le prix de 10 %, soit une estimation de 21 100 francs. Deux chantiers sont lancés simultanément : le fanal de Fenu et celui des Lavezzi. Ce sont deux édifices très différents : Lavezzi est une interprétation de la maison-phare, tandis que Fenu ne ressemble à aucun phare précédemment bâti en Corse. C'est une tour de section carrée, qui évoque davantage les tours génoises que les phares : ici, pas de bâtiment bas supportant une tourelle élevée portant une coupole. C'est un édifice massif et imposant de 9 mètres de hauteur, bâti sur un chaos rocheux de granit rose. Le dispositif d'éclairage est dissimulé dans le bâtiment lui-même, au dernier étage, utilisant une fenêtre.

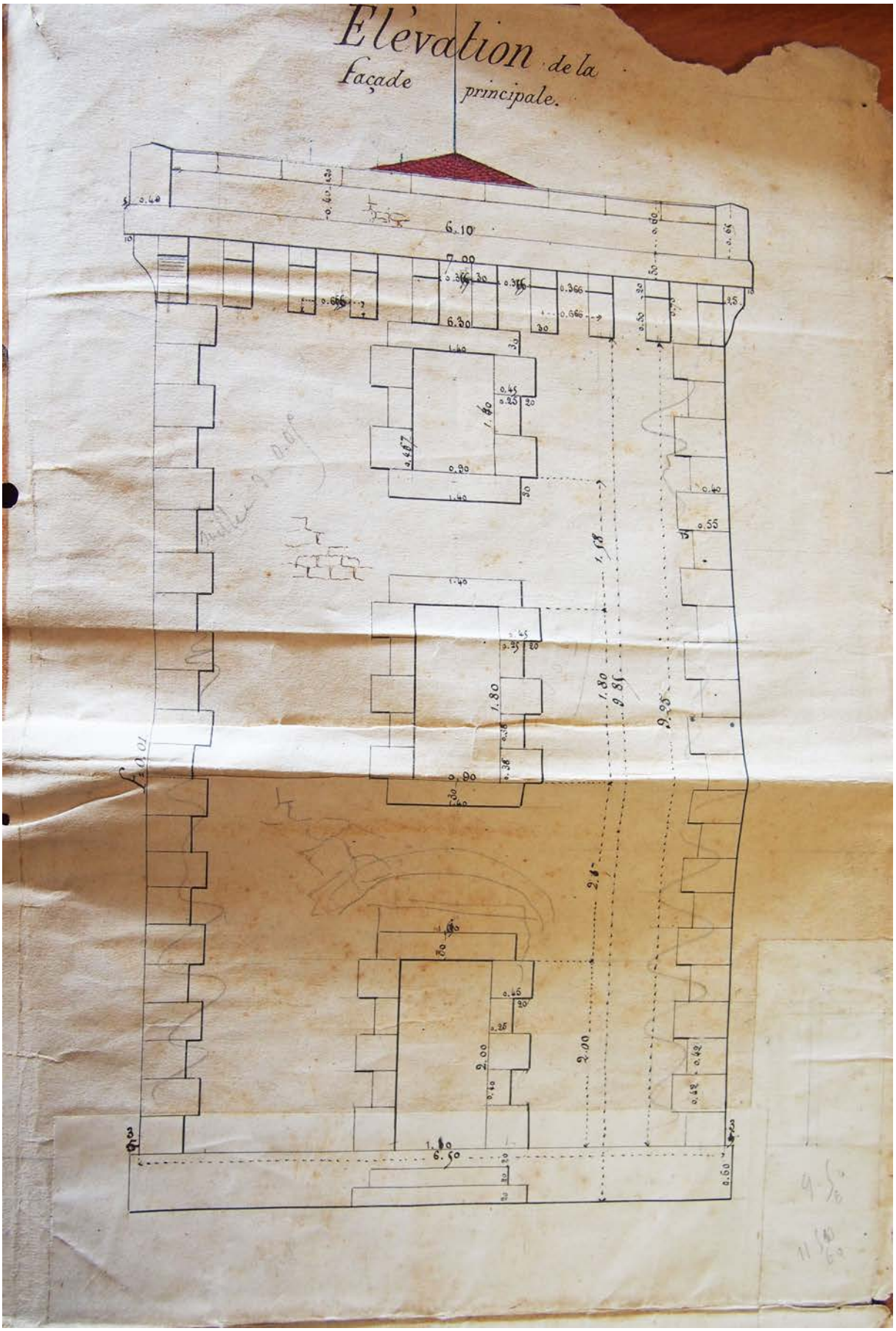
Les plans datent de 1870. Ils sont légèrement amendés : l'escalier intérieur original devait être de section circulaire, il sera finalement ovale. La particularité de cette conception est l'installation du dispositif lumineux « de direction » au dernier étage de la tour : la lumière passe par la fenêtre. Le toit d'origine était à double pente. On ne sait quand il a été modifié pour supporter une terrasse : probablement lors de l'installation du second feu (feu d'horizon – voir plus loin).



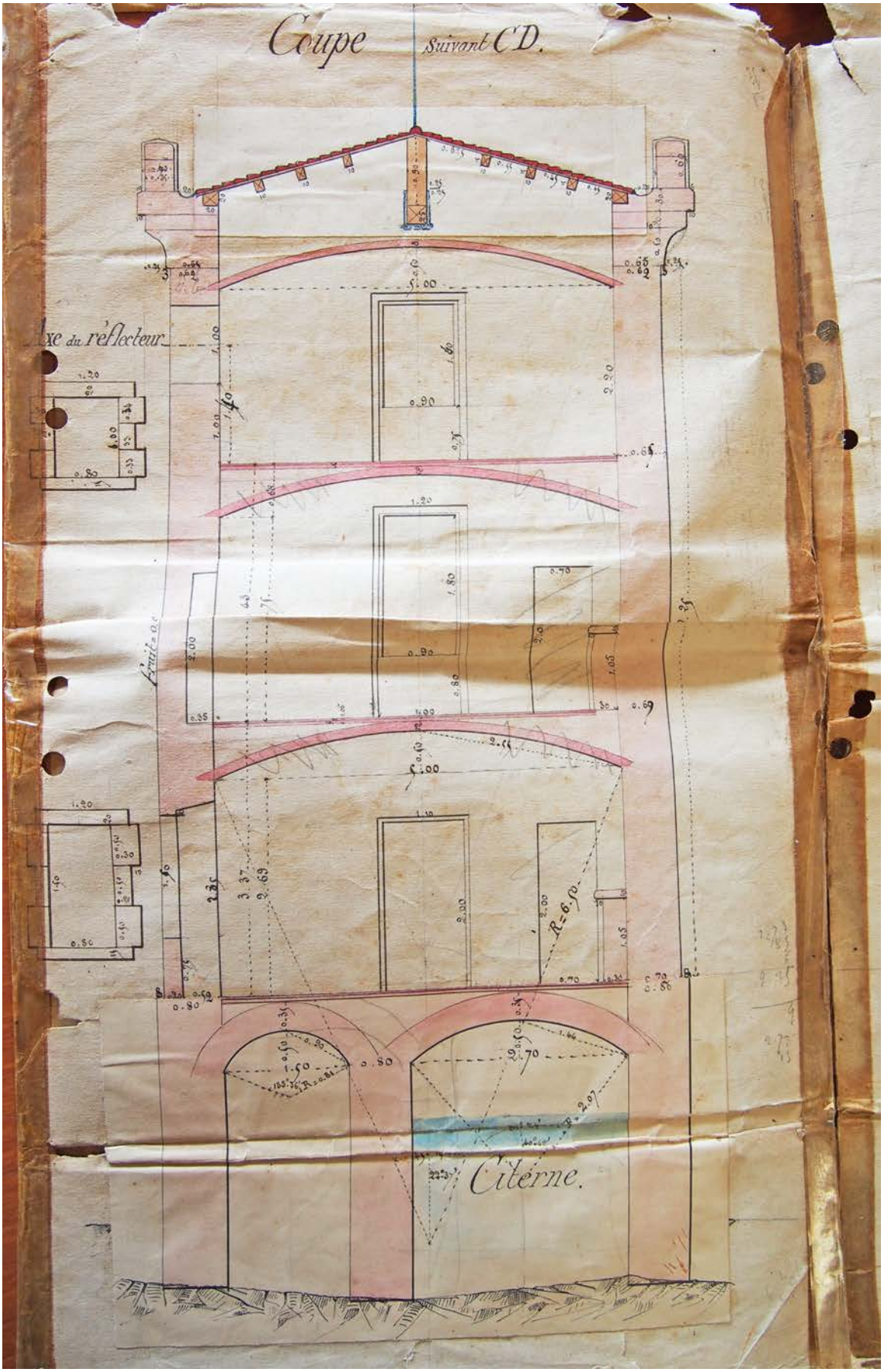
Plan d'origine du rez-de-chaussée : escalier de section circulaire, mention de l' « alignement de la tour des Moines et du phare de Pertusato ».



Plan du rez-de-chaussée revu, en 1870 également : l'escalier est de section ovale.



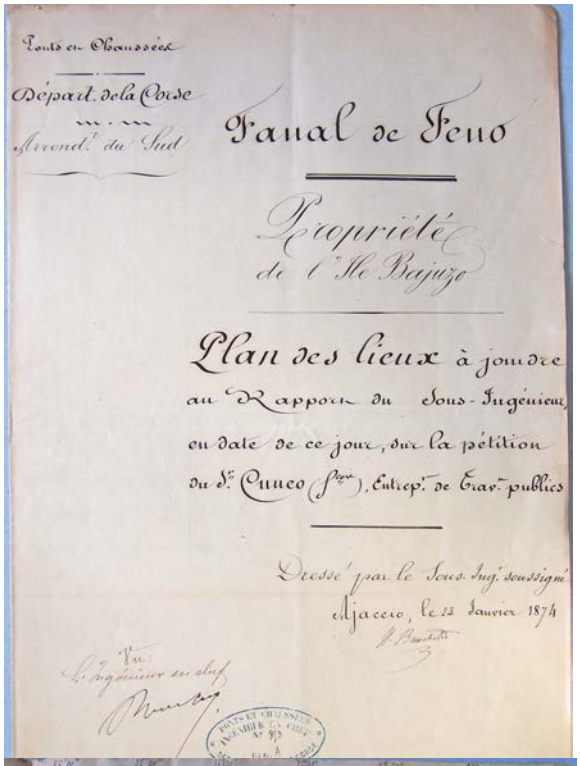
Feu de Fenu, élévation - 1870



Feu de Fenu – Coupe 1870

La construction du fanal

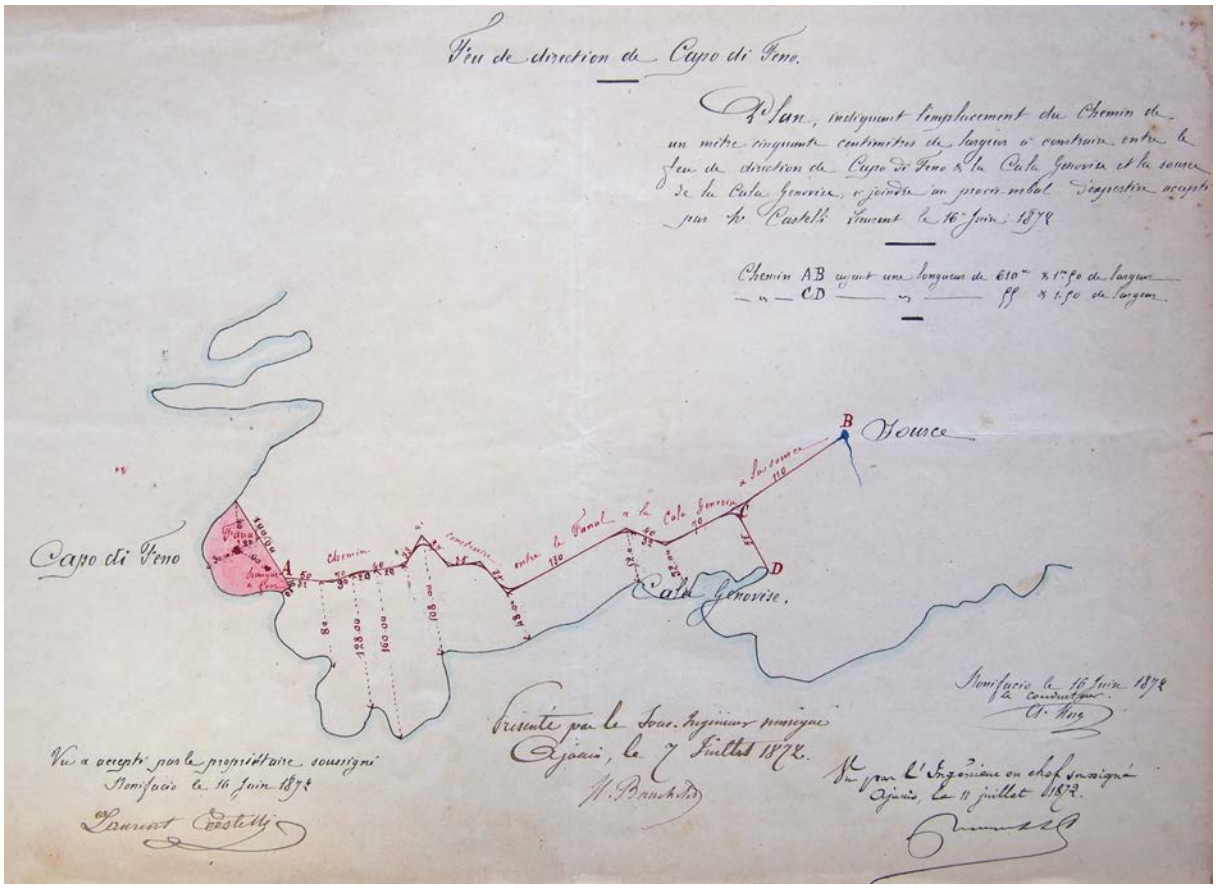
Sans surprise, la construction du fanal de Fenu n'est pas un long fleuve tranquille. Le premier entrepreneur chargé de la construction, un nommé Winter, est récusé au bout de quelques mois. Il est remplacé par François Cunéo, entrepreneur de travaux publics, qui mène à bien la tâche mais est mis en procès à la fin du chantier. En effet, les pierres utilisées pour la construction de Fenu proviennent de la carrière de « *l'île de San Bainzo appelée sur la carte de M. de Hell, Ile Bajuzo* » : c'est l'un des îlots de l'archipel des Lavezzi. L'administration a sans doute jugé plus simple de prévoir un acheminement de pierres par bateau, directement depuis les Lavezzi, plutôt que de multiplier les modes de transport, par route puis par bateau, depuis le massif pourtant tout proche de la Trinité (dont ont été extraites les pierres pour le phare de la Madoneta en 1852-53)… D'autant plus que les carrières sont également exploitées pour la construction du phare des Lavezzi, qui a lieu en même temps.



Les îles Lavezzi ont été vendues, sous la Révolution, le 20 thermidor de l'an XI, à la famille Tertian. La Veuve Tertian avait autorisé Winter à extraire les pierres. Cunéo, prenant la suite, n'a pas jugé nécessaire de redemander l'autorisation qui avait été accordée. Or, au moment d'extraire et tailler les grandes pierres destinées à la corniche de Fenu, les ouvriers « *trouvèrent plus commode de couper, sans consulter l'entrepreneur, environ 2 mètres d'une colonne ébauchée du temps des Romains. De là, plainte en assignation de la dame Veuve Tertian qui demande une indemnité exagérée* ». Pour s'en sortir, François Cunéo demande à l'Etat de le soutenir, la Veuve ayant reçu un jugement favorable du tribunal de Sartène, et requiert auprès du Préfet que celui-ci revendique, au nom de l'Etat, la propriété de l'îlot qui n'est pas mentionné dans l'acte de vente du 20 thermidor. On ne sait le fin mot de l'histoire, mais cette péripétie a le mérite de nous montrer que le feu de Fenu porte une dimension patrimoniale insoupçonnée, sa corniche réutilisant un tronçon de colonne romaine inachevée.

La carte des îles Lavezzi mentionnant « l'île Bajuzo » est jointe au dossier du feu de Fenu.

La principale difficulté pour la construction du feu est celui de l'accès au site : c'est la caractéristique des phares corses que d'être souvent construits dans des lieux dangereux ou inaccessibles. Pour cette fois, l'administration semble avoir anticipé les problématiques d'accès au phare, notamment pour son entretien et sa surveillance, en travaillant dès 1872 à la construction d'un chemin depuis la « Cala Genovese » jusqu'au fanal, chemin qui se poursuit, vers l'est, jusqu'à la fontaine fournissant l'eau aux futurs gardiens.



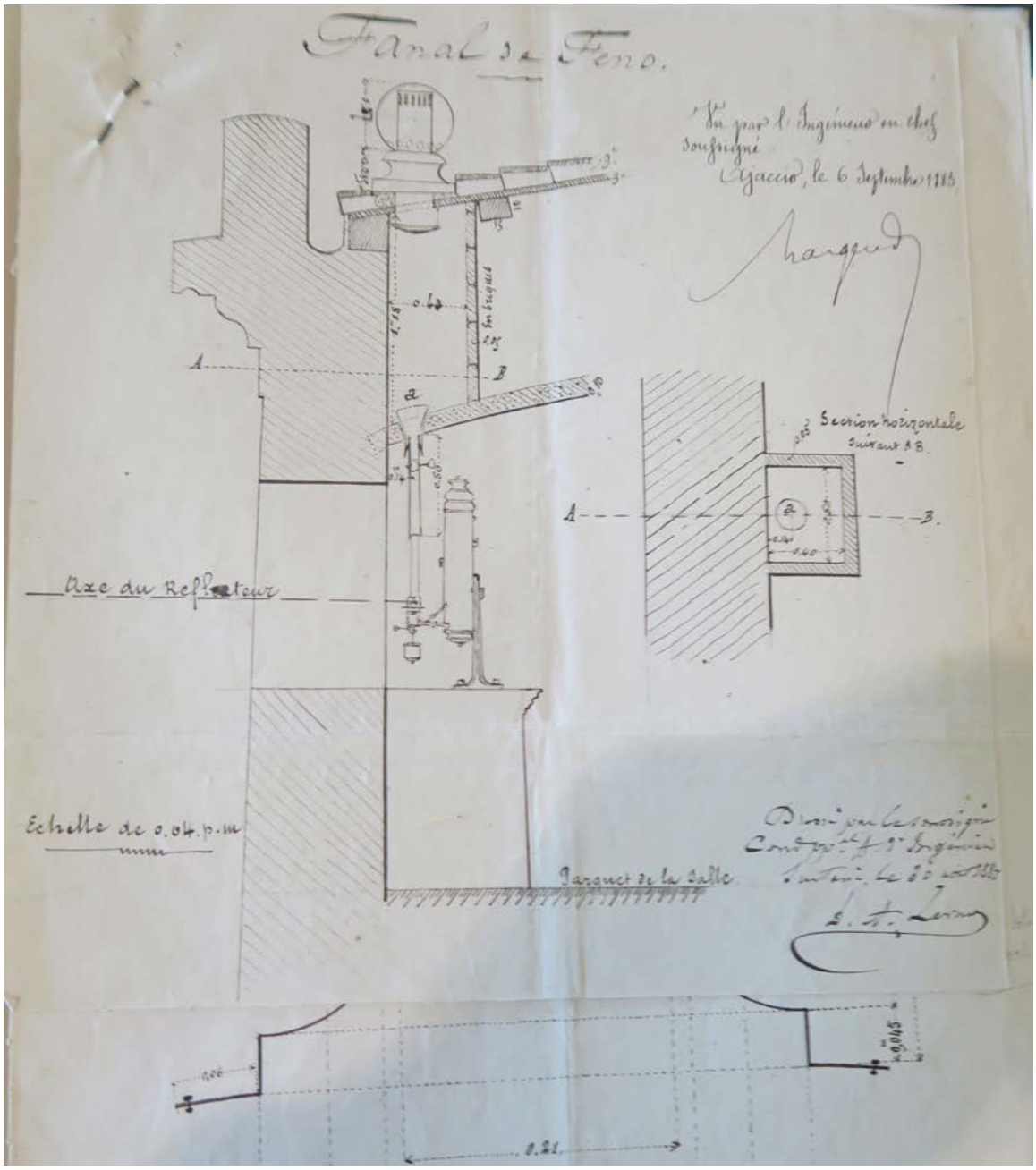
« Chemin à construire entre le fanal et la cala Genovese et la source. », 1872
Le sentier est construit sur la propriété privée de Laurent Castelli,
contre une indemnité de 600 francs.

Quand la mer est mauvaise et qu'il est impossible de débarquer dans la Cala Genovese, l'accès se fait intégralement à pieds depuis les bergeries d'Ambragnatoggia, par les chemins de bergers.

Le système d'éclairage

Allumé le 15 mai 1874, le même jour que le phare des Lavezzi, le feu de Fenu est à l'origine un simple feu de direction qui éclaire, la nuit, la petite balise ronde et blanche des Moines. Il sera complété par un « feu d'horizon », situé sur le toit : ce feu blanc dispose d'un secteur rouge dans la direction des Moines.
On dispose de peu d'information sur la portée initiale de Fenu, mais il est certain qu'elle était assez faible puisque, en 1904, la consommation mensuelle des dispositifs d'éclairage de Fenu ne représente que 20% de celle du phare de Senetosa, qui a une portée d'environ 20 milles.
Un seul gardien est chargé de la surveillance de Fenu au début du XXe siècle. Il n'effectue pas de veille constante comme cela a lieu dans les grands phares où des quarts de veille sont organisés. Ainsi, en octobre 1926, alors que l'alimentation du phare se fait à la vapeur de pétrole, un incendie lié à un brandon échappé du manchon cause un incendie qui détruit entièrement l'appareillage et noircit les murs de la pièce du deuxième étage.

Le système d'éclairage en 1883



Dès 1931, le feu n'est plus gardé : l'ancien système à vapeur de pétrole est remplacé par un système autonome à gaz qui ne nécessite plus de gardiennage permanent mais une simple visite régulière pour remplacer la bouteille de gaz. En 1935, la plainte du paquebot l'Aramis qui assure n'avoir pas vu le feu alors qu'il était fonctionnel prouve que son efficacité est très limitée, notamment par temps brumeux. L'éclairage est donc amélioré en 1938 avec l'installation :

- d'une optique de feu de direction de 0,1875m de distance focale
- d'un brûleur renversé au gaz catalytique pourvu d'une valve solaire et d'accessoires
- d'un couplage de quatre bouteilles de propane, représentant 35 kg de gaz

Le feu est permanent, c'est-à-dire qu'il fonctionne jour et nuit. Toutefois la valve solaire permet de diminuer la consommation lorsqu'il ne fait pas nuit. Compte tenu du débit horaire du brûleur (37 litres par heure = environ 4 grammes de gaz), et des systèmes d'économie mis en place, le système peut fonctionner de manière autonome pendant a minima 40 jours, deux mois au maximum. Des appareils de rechange sont disposés sur place. L'ancien feu au pétrole est également conservé pour servir, en cas de défaillance de tous les équipements, de feu de secours.

Au pied du phare, le magasin pour stocker les bouteilles de gaz, construit dans les années 1930, aujourd'hui détruit.

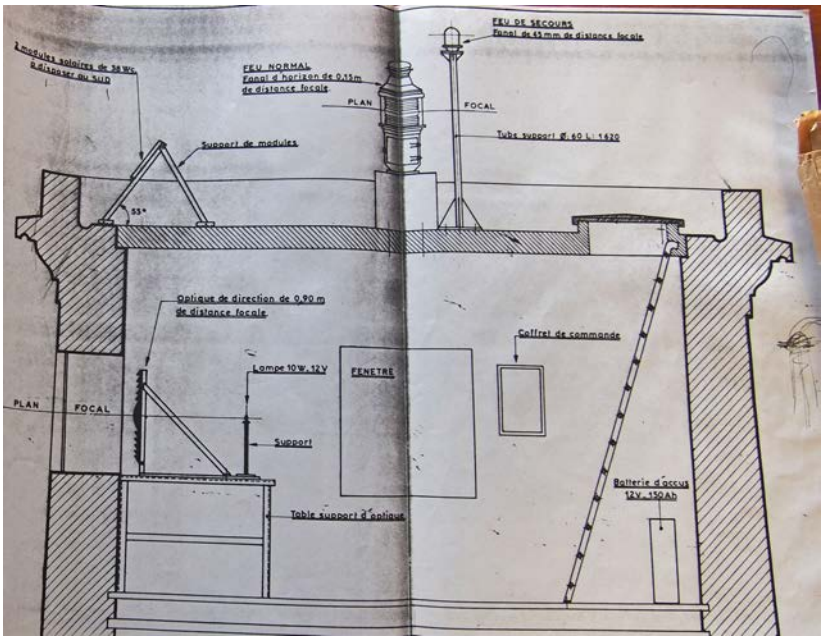
Fenu n'est pas un feu fixe mais un feu à occultation. Son rythme est calé sur 6 secondes :
- en 1931 : 4 secondes de lumière, 2 secondes d'occultation
- en 1938 : 4,5 secondes de lumière, 1,5 secondes d'occultation

Pendant la guerre, le 5 avril 1943 alors que la résistance se fait plus active en Corse, l'occupant italien commence à se désorganiser. Dans ce contexte, Fenu est cambriolé : portes et serrures arrachées, matériel volé ou détérioré de manière à le rendre inutilisable. L'armée italienne est fortement soupçonnée, comme le signale l'ingénieur venu constater les dégâts : « *Une inscription en langue italienne dans la salle du rez-de-chaussée et la présence d'un étui de cigarettes laissent à supposer que les dommages ont été causés par des militaires italiens.* »

Le système mis en place en 1938

Pendant deux ans, Fenu reste éteint, jusqu'à son rétablissement en 1945, qui reprend le même dispositif d'éclairage au gaz. L'intégralité du système doit être remplacé : fanal de 0,1875 m de focale, détendeur-éclipseur, valve solaire, rampe pour 4 bouteilles de propane.

En 1985, Fenu est électrifié et entièrement automatisé. Le système global du feu comporte :
- un feu d'horizon avec secteur rouge qui produit 4 éclats en 15 secondes, dont la hauteur est de 23,21 mètres au-dessus du niveau de la mer (sur le toit-terrasse) et dont la portée est de 7 milles pour le blanc, 4,5 milles pour le rouge
- un feu de direction blanc produisant 4 éclats en 15 secondes, dont la hauteur est de 20,51 mètres au-dessus du niveau de la mer (au deuxième étage) et la portée nominale 19 milles (portée réelle 10,5 milles)

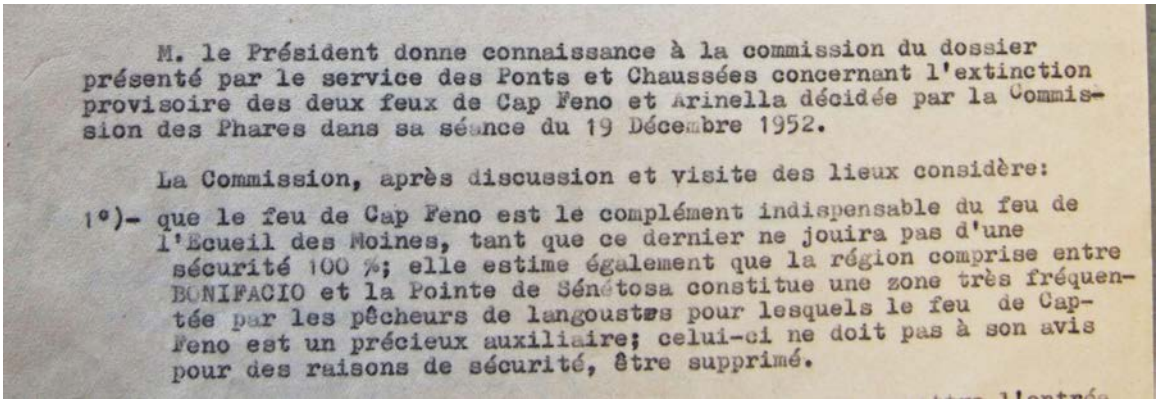


Le dispositif complet mis en place en 1985

La portée du feu de direction est augmentée grâce à l'installation, devant le fenêtre du deuxième étage, d'un pan de l'optique originelle de Pertusatu. Cette optique exceptionnelle, fabriquée en 1844, est l'une des dernières sorties des ateliers de l'opticien Soleil. Elle a été récupérée en 2015 et est désormais stockée dans les réserves de la subdivision Phares et Balises d'Ajaccio.

Pan de l'optique originelle de Pertusatu, installée à Fenu, avant son démontage en 2015

Depuis 2016, Fenu est un simple feu de direction clignotant signalant les Moines. Le feu d'horizon, avec son secteur rouge, a été supprimé en 2015. À plusieurs reprises, et notamment après la construction du phare de Senetosa en 1892 et de la tour-balise des Moines, achevée en 1906, la question de l'extinction de Fenu a été envisagée. La plus sérieuse menace est intervenue en 1953, lorsque la commission des phares a estimé que l'on pouvait procéder à l'extinction de deux esm : l'Arinella (dans le goulet de Bonifacio) et Fenu.
Cette proposition de la commission des phares est rejetée en bloc par la commission nautique réunie à Bonifacio en août 1953, notamment parce que le secteur est très fréquenté par les pêcheurs de langoustes.



M. le Président donne connaissance à la commission du dossier présenté par le service des Ponts et Chaussées concernant l'extinction provisoire des deux feux de Cap Feno et Arinella décidée par la Commission des Phares dans sa séance du 19 Décembre 1952.

La Commission, après discussion et visite des lieux considère:

1°)- que le feu de Cap Feno est le complément indispensable du feu de l'Ecueil des Moines, tant que ce dernier ne jouira pas d'une sécurité 100 %; elle estime également que la région comprise entre BONIFACIO et la Pointe de Sénétosa constitue une zone très fréquentée par les pêcheurs de langoustes pour lesquels le feu de Cap-Feno est un précieux auxiliaire; celui-ci ne doit pas à son avis pour des raisons de sécurité, être supprimé.

avis de la commission nautique 1953

La signalisation de jour

En journée, Fenu comme tous les esm, sert d'amer aux navigateurs. Ses murs peints de blanc étaient en effet très visibles sur les rochers de granite rose. Mais il n'en a pas toujours été ainsi : en novembre 1883, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées charge officieusement le capitaine du navire la Hyène d'une mission d'observation sur les amers, bouées « *et toutes autres choses intéressant le service* ». Ce marin note que la tour de Senetosa et le feu de Fenu « *sont de couleur jaune et se confondent absolument avec le sol qui les entoure* ». Instruction est donc donnée de peindre les deux édifices en blanc afin qu'ils puissent servir d'amer, ce qui est fait en 1884. Fenu est donc entièrement blanc à la fin du XIXe siècle.

La bande noire supérieure du phare correspond à un code général de signalisation maritime qui est appliqué notamment à la Madoneta et à Pertusatu. En 1911, le commandant de l'artillerie de Bonifacio demande à Phares et Balises le « rétablissement » de la bande noire au sommet de Fenu, ce qui laisse supposer que la bande noire avait été peinte précédemment mais qu'elle n'était plus visible. En ces années qui précèdent la Première Guerre Mondiale, la Défense est une affaire nationale : le courrier révèle que la bande noire du feu de Fenu « *servait autrefois de repère éloigné pour le réglage des appareils télémétriques de la batterie n°6 du Timon* ». Elle est donc rétablie en 1911 pour remplir à nouveau cet office et restera définitivement sur le bâtiment.

Au XXe siècle, une grande inscription « FENO », côté mer, est peinte sur la partie blanche de l'édifice.

En 2004 (en haut), l'inscription « FENO » est à peine visible sur le phare.
En 2018, elle ne l'est plus, les couleurs noires et blanches
ont pratiquement disparu et les plaques recouvrant
les chaînages d'angle se sont encore davantage dégradées.

Etre gardien à Fenu

Le feu de Fenu n'est prévu que pour un gardien qui vit seul dans l'espace réduit du phare : le logement d'une famille n'est pas prévu. Il est ravitaillé par mer et occasionnellement par voie de terre, et dispose d'un jardin pour cultiver ses légumes : de 1873 à 1931, les Phares et Balises louent à la famille Castelli un jardin de 2000m² et paient une redevance pour l'utilisation du chemin d'accès depuis les bergeries d'Ambragnatoggia.

Ce bail, d'une durée de 9 ans, a été renouvelé plusieurs fois. En 1896, un conflit oppose le gardien, nommé Laporte, qui est alors le seul gardien de Fenu et y est en poste depuis 20 ans. Le bail n'a pas été renouvelé par l'administration, ce qu'il ne savait pas : il continuait d'emprunter le chemin d'accès depuis les bergeries, s'accrochant régulièrement avec les bergers du propriétaire (Castelli) qui lui font remarquer qu'il n'a plus le droit de passage. À cette époque, l'administration renâcle à renouveler ce bail qui coûte 150 francs par an : depuis la fin du bail précédent, tous les ravitaillements se sont faits par bateau. Mais c'est ignorer la nécessité pour le gardien, qui ne dispose pas de bateau, de s'échapper de son phare en journée pour rompre la solitude, aller au ravitaillement, etc. Finalement, en décembre 1896, un nouveau bail est signé, pour 120 francs par an.

Le dernier bail s'achève en 1931. Il n'est pas renouvelé par l'administration. La veuve d'Antoine Etienne Castelli, Mathilde Quenza, écrit en 1933 à l'administration Phares et Balises, ne comprenant pas pourquoi ce bail, nécessaire à la vie des gardiens, n'a pas été renouvelé. Elle ignore que depuis 1931 il n'y a plus de gardien à Fenu. L'entretien et l'approvisionnement en combustible du phare se fait une fois par mois, uniquement par voie de mer : c'est notamment la vedette « îles Lavezzi » qui assura le transport des techniciens des années 1950 à 1990. Ce bateau faisait la tournée des établissements de signalisation maritime des Bouches de Bonifacio, assurant notamment le ravitaillement et la relève des phares des îles Lavezzi et de Senetosa.

La vedette « îles Lavezzi »

La vie relativement monotone des gardiens de Fenu est perturbée à la fin des années 1880 : les gardiens ont en effet été attaqués. Il y a peu de détail sur ces attaques : quelle en a été la raison, qu'est-ce qui a été volé ou du moins qu'est ce que les attaquant visaient… On n'en sait pas plus. Toutefois, cela conduit le service à imaginer des solutions :

- mettre deux gardiens à Fenu plutôt qu'un seul
- armer ces deux gardiens de revolvers
- mettre des barreaux aux fenêtres

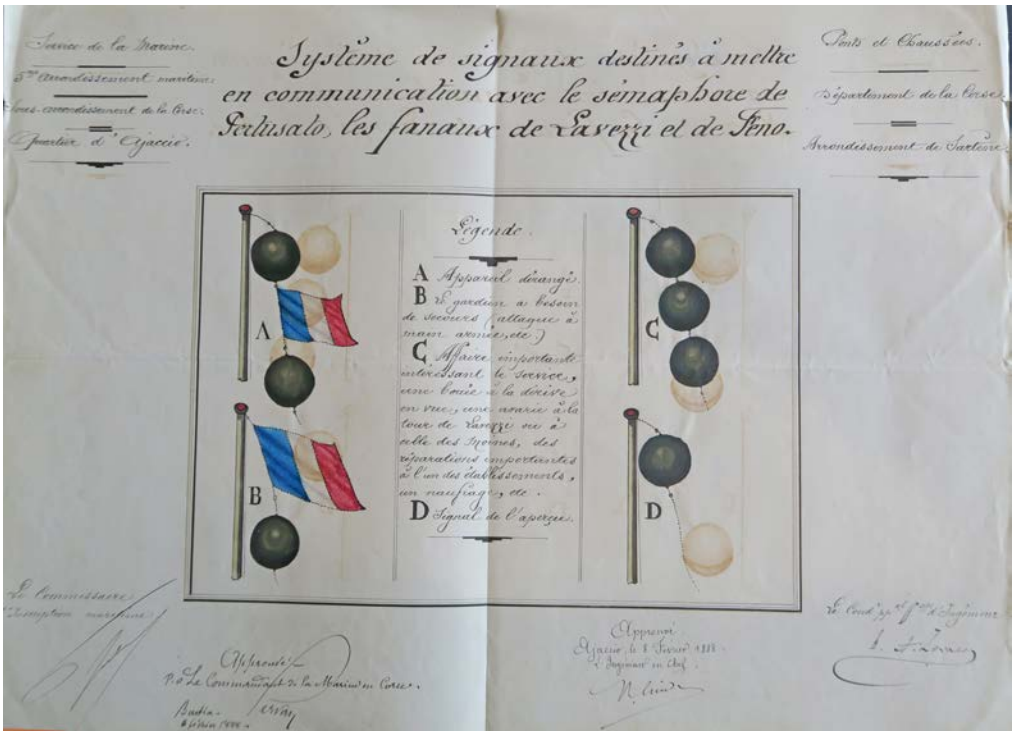
Les gardiens ont-ils été armés, un moment ? Y-a-t-il eu, pendant au moins quelques mois, deux gardiens ? Les archives ne le disent pas, mais on peut le supposer, notamment parce qu'il reste, devant le phare, les traces d'un bâtiment disparu qui pourrait avoir été une annexe destinée à mieux loger les gardiens.

Quoi qu'il en soit, le service élabore en 1888 un système de communication visuelle entre les fanaux « *exposés à des agressions* » (Fenu et Lavezzi) et le sémaphore de Pertusatu au moyen de boules colorées et de pavillons. Ces instructions sont validées par le vice-Amiral Bergasse du Petit Thouars, préfet maritime : en effet, l'administration de la marine a participé à l'élaboration de ce système qui ne doit pas entrer en concurrence avec l'ensemble des signaux déjà en cours.

Le système de signaux est le suivant :

- signal A (boule / pavillon / boule) : l'appareil est dérangé
- signal B (pavillon / boule) : le gardien a besoin de secours (par exemple en cas d'attaque à main armée)
- signal C (3 boules) : affaire importante intéressant le service (bouée à la dérive, avarie à la tour des Moines ou de Lavezzi, naufrage…)
- signal D (1 boule) : signal de l'aperçu (= bien reçu)

Ces signaux seront relayés par le sémaphore de Pertusatu qui, avec son télégraphe se chargera de prévenir la ville de Bonifacio en cas d'urgence, pour apporter les secours nécessaires. La nuit, Fenu et Lavezzi peuvent lancer des fusées lumineuses pour alerter le sémaphore.



On ne sait rien de plus sur la vie des gardiens du feu de Fenu, sinon que la vie devait y être rude et solitaire, sans compagnon de travail comme c'était le cas dans les grands phares, Pertusatu, Senetosa, Lavezzi… Les loisirs étaient probablement essentiellement consacrés à assurer des ressources alimentaires supplémentaires, pour économiser sur le salaire bien maigre que touchaient les gardiens : chasse, pêche et jardinage.

Aujourd'hui, un fanal qui marque une frontière

La raison d'être du feu de Fenu est sa situation dans l'alignement entre les récifs des Moines et le phare de Pertusatu, et la volonté de signaler ces fameux récifs.

La proximité des écueils des Moines et l'impression de grand large que l'on éprouve au bout du Cap Fenu confèrent à ce lieu une dimension marine très forte. C'est l'une des pointes de la Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio, elle offre une vue sur toute l'entrée ouest des Bouches, et notamment sur les falaises calcaires, invisibles depuis le sentier qui mène à la pointe et qui se révèlent à l'approche de la pointe.

Fenu permet de « plonger » dans la mer, de s'en sentir incroyablement proche. Loin de toute habitation ou espace urbanisé, au bout d'un domaine protégé et sauvage, la proximité avec le milieu naturel se fait très puissamment ressentir.

Le cap Fenu marque désormais la frontière d'une zone de non-prélèvement : l'un des objectifs de la réserve est de préserver la biocénose, c'est-à-dire l'ensemble du milieu, les différents biotopes et les espèces qui les fréquentent. La richesse halieutique était autrefois l'un des éléments de la vie des gardiens de phare, que ce soit ceux de Fenu, de Pertusatu ou des Lavezzi : ils amélioraient largement leur quotidien en pêchant notamment des langoustes (dont on sait qu'elles étaient si abondantes qu'on en nourrissait les poules au phare de Senetosa). N'oublions pas non plus que le feu de Fenu est resté allumé à la demande des pêcheurs de langoustes, preuve supplémentaire de la vision nourricière qu'avaient les corses (particulièrement les Bonifaciens) des milieux marins dans les Bouches.

Surfréquentation et surpêche ont été (et restent) des menaces pour les milieux, qui bénéficient donc aujourd'hui de mesures de protection.

SOURCES

Archives départementales d'Ajaccio, cotes : 4S192 – 4S193 - 4S141
Archives Phares et Balises, dossier Fenu, subdivision d'Ajaccio
Archives Nationales, F/14/20259 – F/14/20296
Site internet de la RNBB
CRDP de Corse, *Découvrir le patrimoine naturel de l'Extrême sud*

GIREPAM
Gestion intégrée des réseaux écologiques à travers les parcs et les aires marines.

Cofinancé par le Fonds Européen de développement régional (FEDER) dans le cadre de la coopération territoriale européenne du programme Interreg Italie-France Marittimo 2014-2020.

L'enjeu partagé des partenaires italiens et français est d'améliorer la conservation des milieux marins et côtiers et plus particulièrement des habitats et des espèces du bassin méditerranéen.
Le résultat visera à une amélioration de l'efficacité de la gestion des aires protégées et à la création de conditions favorables à la préservation et à la mise en valeur des espaces naturels.

GIREPAM a pour objectif d'améliorer la qualité de vie des personnes et de leur rapport avec la nature en les sensibilisant et donc en les rendant plus attentives aux ressources et services qu'elle offre. Il vise notamment à :

- Améliorer l'état de conservation de la mer et des côtes en France et en Italie ;
- Sensibiliser le public et les acteurs socio-économiques à la valeur du patrimoine environnemental ;
- Rapprocher les citoyens de la nature ;
- Accroître et améliorer le niveau de protection des espaces naturels ;
- Créer et promouvoir de nouvelles opportunités d'emploi : les *green & blue jobs*.

GIREPAM réunit 2 pays, 5 régions (PACA, Ligurie, Toscane, Corse et Sardaigne) et 16 partenaires (aires marines et côtières protégées, Collectivités territoriales, Etablissements publics, Universités et Instituts de recherche). La région Sardaigne est chef de file du projet.

http://interreg-maritime.eu/fr/web/girepam/projet