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

Bouches de Bonifacio

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

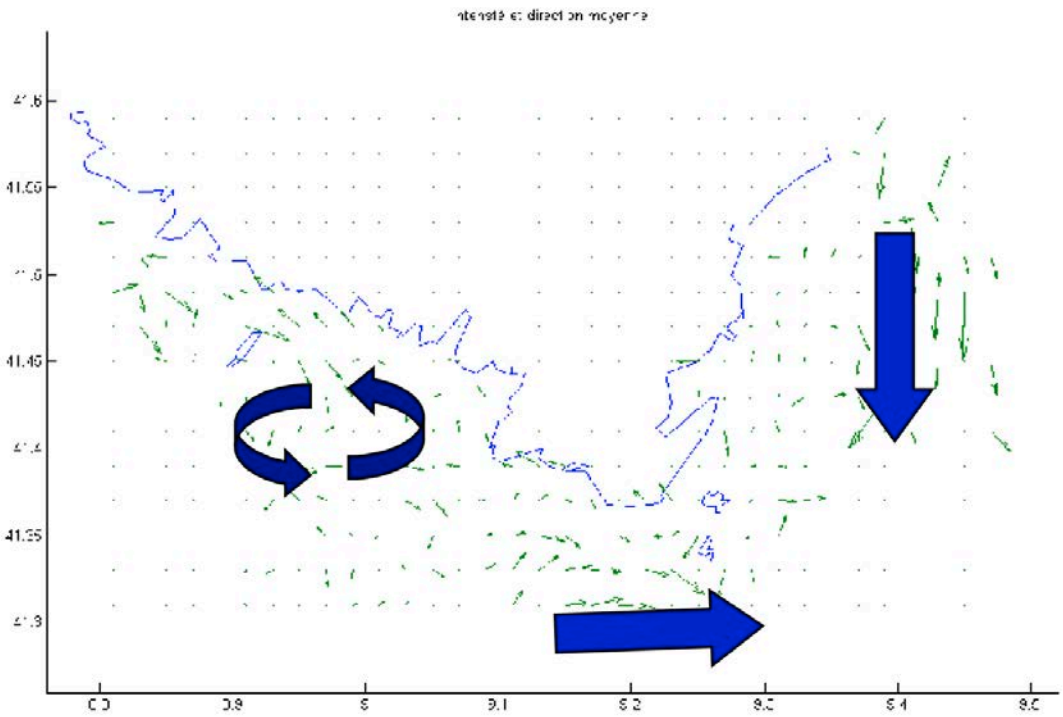
© Conservatoire du littoral
Délégation Corse
Rue du juge Falcone
20200 BASTIA
www.conservatoire-du-littoral.fr

Le passage des Bouches de Bonifacio : vent, courants, tempêtes…

Le détroit des Bouches de Bonifacio est réputé, parmi les navigateurs, pour sa dangerosité. C'est l'un des lieux les plus ventés d'Europe avec plus de 190 jours par an de vent supérieur à force 4. Les vents dominants s'orientent naturellement selon la morphologie des Bouches, ouest/sud-Ouest et Est/Nord Est. Vents du Nord et vents du sud sont bien plus rares. Les Bonifaciens ont nommé ces vents : le Libecciu O/SO souffle en moyenne 192 jours par an à Bonifacio (contre 147 jours au Cap Corse). Le Gregale E/NE, né dans les Appenins, apporte la pluie. Le Sirocco, en provenance du Sahara, se fait aussi sentir.
Le vent du sud (Tramontane) est réputé ne pas poser de problème : *Tramuntana fresca e sana, Suta roca gh'è a cucagna* (tramontane fraîche et saine, sous les falaises, calme plat)

La physionomie des Bouches est celle d'un resserrement brutal de la mer entre la Sardaigne et la Corse, d'autant plus impressionnant que côté bonifacien la côte est abrupte, avec des falaises hautes de 80 mètres. L'effet dynamique décrit par le physicien Giovanni Battista Venturi y joue à plein : les vents, au contact des bouches, accélèrent tandis qu'une dépression se crée. C'est ce qui explique qu'une forte brise peut au contact des Bouches, se transformer en tempête, et qu'une tempête y devient tornade.

Par ailleurs, des campagnes océanographiques récentes ont montré l'existence de courants marins souvent violents, orientés nord-sud à l'est des Bouches, ouest-est dans le détroit et un gyre cyclonique à l'ouest des bouches. Les courants s'accélèrent dans la partie la plus étroite du détroit, à cause des vents (accélérés par l'effet Venturi) et de la topographie du fond, parsemé de rochers



Les principaux courants dans les Bouches de Bonifacio
(carte Olivia Gerigny – voir bibliographie)

La faible profondeur du détroit s'explique par l'histoire géologique commune de la Corse et de la Sardaigne (appelées par les géologues le « bloc corso-sarde) : lors des derniers maximums glaciaires (il y a 11 000 ans environ), le détroit de Bonifacio s'est asséché, et si la Corse et la Sardaigne avaient déjà un caractère insulaire, elle ne formaient alors qu'une seule île.

En résumé : une profondeur maximale de 100 mètres, des rochers nombreux, disséminés, créant des courant forts et brutaux, des vents puissants qu'accélère l'effet Venturi en ce lieu où les falaises rétrécissent le passage (d'une largeur maximale de 15 km)… Les raisons sont nombreuses de s'inquiéter lorsque la mer n'est pas calme et temps clément.
En revanche le brassage marin créé par ces conditions particulières favorise une biodiversité marine remarquable.

Pour l'anecdote
Les pêcheurs bonifaciens connaissent bien un phénomène qui se produit lors des forts courants : le « ruzzu ». Ce sont des nappes bleues translucides formées d'un amas de velelles (*Velella velella*), animaux marins de l'ordre des cnidaires qui dérivent, portées par le vent et les courants, à l'aide de leur petite voile triangulaire supérieure. La velelle se nourrir du microplancton qu'elle attrape avec ses tentacules urticantes. Les débarquements de velelles ne sont pas rares à Bonifacio. Autrefois les pêcheurs bonifaciens les ramassaient pour s'en servir comme appât.

Ruzzu à la Madonetta –

une velelle échouée sur une plage.

… et richesse écologique

Le détroit des Bouches de Bonifacio abrite deux espaces protégés :
- côté Sarde, le Parc national de l'archipel de la Maddalena a été créé en 1994. Il comprend 60 îles et îlots et s'étend sur une superficie de 50 ha (180 km de côtes) ;
- côté français, outre les nombreuses propriétés du Conservatoire du littoral qui protège quelques 4000 ha terrestres, la plus vaste réserve naturelle de France a été créée en 1999. Elle s'étend sur 79460 hectares dont 12000 hectares en protection renforcée et 1200 hectares en zone de non-prélèvement. La Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio héberge 37 % des espèces remarquables de Méditerranée. Par ailleurs, côté terre, la Réserve naturelle des Tre Padule de Suartone protège le patrimoine exceptionnel des mares temporaires méditerranéennes (*cf. Tre Padule*).

Le projet de Parc Marin International, qui n'a pas encore vu le jour, s'appuie sur ces deux entités qui incarnent la richesse écologique mais aussi la fragilité d'un espace emprunté chaque année par plus de 4000 navires de transport… sans compter les bateaux de plaisance.
Les règlementations strictes tendent à protéger la biocénose des bouches : même si l'attention du public se porte, par simplification des discours, sur les grandes espèces ou les espèces emblématiques (le grand dauphin, le requin pèlerin, le rorqual commun, les tortues marines… ou bien la grande nacre, la

patelle géante, la gorgone, autrefois communes sur le littoral corse, aujourd'hui très rares), c'est bien l'ensemble du milieu et les interactions entre le biotope et les espèces qui l'habitent ou le fréquentent qui est l'enjeu principal des politiques de conservation. Par exemple, les oiseaux marins profitent de l'abondance de faune sous-marine, poissons notamment (mérous, corbs…), qui se nourrissent eux-mêmes dans les vastes herbiers sous-marins. Citons notamment la colonie de puffins cendrés qui niche sur les îles Lavezzi, ou les cormorans huppés de Desmarest sur les Bruzzi, à l'entrée ouest des Bouches.
Les îles Lavezzi accueillent 250 000 personnes par an, 20 000 par jour en été : cette fréquentation (et les conséquences qu'elle peut avoir sur la faune et la flore) est un enjeu de gestion de la réserve.

Des espèces disparues

Les mesures de protection, qui ne sont intervenues qu'à la toute fin XXe siècle, n'ont pas empêché la disparition de certaines espèces dont une emblématique : le **phoque-moine de Méditerranée** (*Monachus monachus*), qui peuplait abondamment les côtes, victime de la pollution, de la disparition de son habitat et surtout de la compétition avec les pêcheurs et de la chasse que ceux-ci leur ont menée.

Unique pinnipède de Méditerranée, le phoque moine y était très abondant, depuis des temps immémoriaux : des fossiles attestent son existence depuis 15 millions d'années et les hommes l'ont représenté sur les parois de la grotte Cosquer, il y a 18 000 ans. Le nom fameux de Phocée, cette cité d'où sont issus les légendaires fondateurs de Marseille, viendrait des hordes de phoques qui peuplaient les îles et les baies rocheuses dans l'Antiquité : le phoque est d'ailleurs représenté sur des monnaies antiques.

Représentation d'un phoque moine dans la grotte Cosquer

Chassé depuis toujours pour sa viande, sa graisse, sa peau, l'histoire du phoque est intimement liée à l'homme qui, notamment à une époque récente, l'a vu comme un concurrent à éliminer. Le phoque est en effet un carnivore se nourrissant essentiellement de poissons et de crustacés. Un adulte mange 15kg de poissons par jour. Les pêcheurs ont tôt fait d'accuser le phoque de venir se servir dans les filets et détruire les nasses : avec l'intensification de la pêche dès la fin du XIXe siècle, le phoque est, pour le pêcheur, un ennemi à abattre. Dès les années 1920-1930, les populations se raréfient, avant le déclin massif des années 1960. C'est dans ces années que la grotte de l'Orca, sous Pertusatu, est l'un des derniers sites de reproduction du phoque en Corse.

Un phoque représenté sur une hémi-obole grecque.

Au début des années 1970, un pêcheur de la région de Scandula, Nino le Sarde, revendique d'y avoir éliminé les derniers phoques de Corse, peu avant la création de la réserve naturelle.

L'extermination du phoque moine fut un véritable massacre, à coup de fusils de guerre, dynamite, tirs d'obus. C'était une guerre contre un animal accusé de piller la ressource destinée aux humains. Une histoire révélatrice d'une époque, d'un mode de pensée, et d'une perception de la nature essentiellement utilitariste.

Le phoque moine est aujourd'hui une espèce protégée qui ne subsiste qu'en quelques lieux reliques et dont le dernier endroit de reproduction connu en Corse était les Bouches de Bonifacio : C'est en 1974 qu'on y a observé le dernier phoque moine des eaux du détroit.

La question de savoir si cet animal a donné son nom aux récifs à l'entrée ouest des Bouches de Bonifacio (et à bien d'autres lieux marins) est encore discutée. Selon certains, il faudrait voir dans ces appellations (*i monacchi* – les moines) une allusion aux communautés d'ermites qui occupaient des lieux retirés : pour le cas du récif des Moines, ce serait en rapport avec la communauté installée à la Trinité, ou du moins au caractère retiré (éloigné) de ces récifs par rapport au rivage, à l'instar des îlots du même nom (*i monacchi*) dans l'archipel de la Maddalena, parfois nommés *i speduti* (les perdus).
Cette hypothèse serait renforcée par le fait que le phoque moine est nommé, en certains lieux de Corse, *u vechju marinu* (le vieux marin), ou dans le secteur des Bouches *bue marinu* (bœuf marin), *occhju marinu* (œil), *porcu marinu* (porc) : rien à voir, donc, avec le nom français, phoque moine. Toutefois certains chercheurs invitent à ne pas exclure la relation du toponyme avec l'animal… qui pourrait d'ailleurs ne pas être le phoque, puisque le nom « moine » désigne également le requin griset (*Hexanchus griseus*), présent dans toute la méditerranée. Rien n'est donc certain, et l'allusion aux phoques, autrefois si nombreux, qui affectionnent les rochers et les grottes, ne peut être totalement exclue.

Une navigation ancienne

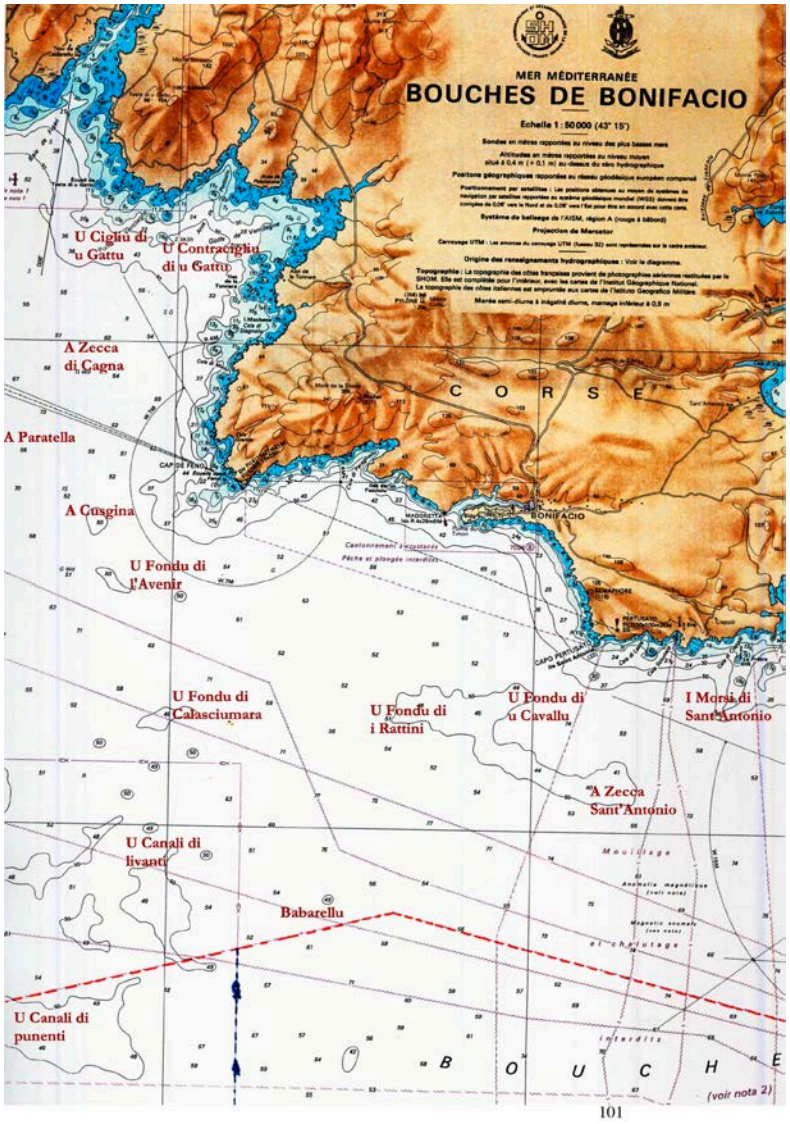
Sans remonter aux époques préhistoriques, puisqu'il y a 25000 ans Corse et Sardaigne n'étaient pas séparées, les premiers témoignages de navigation dans les eaux du détroit sont très anciens. La trace la plus fameuse n'est pas des moindres puisqu'il s'agit d'un épisode de l'Odyssée, lorsque Ulysse et ses compagnons sont confrontés aux géants Lestrygons. En effet, pour la plupart des commentateurs de l'Odyssée, le port décrit dans le chant 10 de l'Odyssée, au pays Lestrygon, est le goulet de Bonifacio, dont la physionomie si remarquable était évidemment un repère bien connu des navigateurs de l'Antiquité :
« *Nous entrons dans ce port bien connu des marins : une double falaise, à pic et sans coupure, se dresse tout autour, et deux caps allongés, qui se font vis-à-vis au-devant de l'entrée, en étranglent la bouche. Ma flotte s'y engage et s'en va jusqu'au fond, gaillards contre gaillards s'amarrer côte à côte : pas de houle en ce creux, pas de flot, pas de ride ; partout un calme blanc. Seul je reste au-dehors, avec mon noir vaisseau ; sous le cap de l'entrée je mets l'amarre en roche.* » Les Lestrygons sont des géants et leur roi, Antipathès, « *n'a qu'une pensée » : « tuer sans merci* » Ulysse et ses compagnons pour les manger. À son appel, « *les Lestrygons robustes, moins hommes que géants, (..) du haut des falaises nous accablent de blocs de roche à charge d'homme : équipages mourants et vaisseaux fracassés, un tumulte de mort monte de notre flotte. Puis, ayant harponné mes gens comme des thons, la flotte les emporte à l'horrible festin*[1] ».

Ulysse parvient à trancher le câble d'amarrage et, à force de rames, son navire « *fait voler l'écume* » et parvient à regagner le large. Un épisode peu flatteur pour les habitants de la presqu'île mais qui image merveilleusement l'impression que pouvait produire ce goulet étroit, et les falaises blanches d'où se sont détachés des rochers monstrueux, aujourd'hui plantés dans la mer (*u diu grossu, u diu marmilu*).

Les Lestrygons…
et les blocs comme jetés de la falaise

[1] Un épisode qui raconte en outre que la pratique de la pêche côtière au thon était pratiqué dès cette époque en Méditerranée (cf. *A tunara*)

Sans remonter aussi loin qu'Ulysse et les légendaires Lestrygons, l'ancienneté de la navigation et de la pêche dans les Bouches est prouvé par le nombre de thalassonymes dont la précision dessine une véritable topographie sous-marine et montre la connaissance approfondie qu'ont acquis les pêcheurs de leur large zone de pêche, depuis Roccapina jusqu'à Porto-Vecchio… une zone qui recouvre quasiment le territoire de la Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio.



Le patrimoine des thalassonymes a fait l'objet d'une étude où l'on voit comment les gens de mer nomment les reliefs marins.
On y trouve des références aux reliefs terrestres :
u Sumu (la plateforme),
a Muntagnüra (la colline),
a Cianüra (la plaine),
u Poggiu di schioggi (les éboulis rocheux),
a Cascaia di rocca (la falaise)…
On trouve également beaucoup de références aux ressources de la mer, poissons et autres produits de la pêche, ce qui n'est pas étonnant : *cara di chiorneri, cara di zerri, a magrunaggia, a tartuga*…

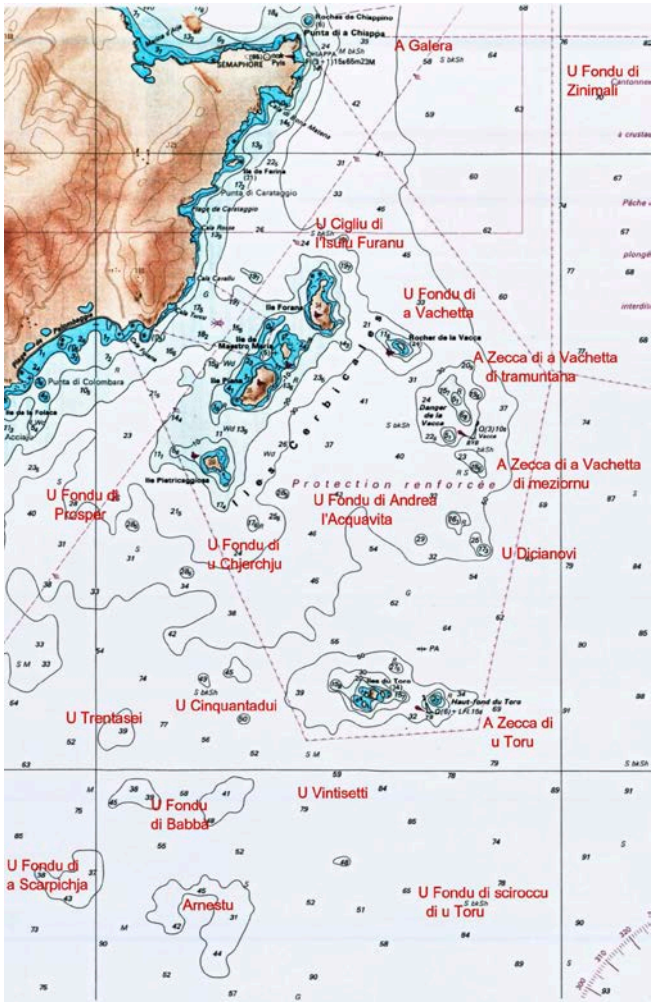
La précision peut être très grande dans la toponymie des fonds marins : les pêcheurs et marins distinguent ainsi les fonds recouverts d'herbiers de posidonie (*u Morsu d'algua*) qui comportent des clairières (*i Fussatti*) des fonds de cailloux (*e Pree*), des fonds rocheux (*i Schiogetti*) et des fonds de galets (*e Giarine*).

Parfois, un événement laisse une trace dans les mémoires, via une appellation : on trouve par exemple *u fondu di l'Avenir*, du nom de ce brick naufragé à l'entrée du goulet (*cf. Brève histoire du phare de la Madoneta*).

Les fonds les plus lointains de la côte, entre 60 et 150 mètres de profondeur, ont été nommés plus récemment, entre le début du XXe siècle et les années 1970, lorsque les bateaux, plus performants ont permis de s'aventurer plus loin, et peut-être aussi parce que la ressource se raréfiait le long des côtes. On y distingue les les grands fonds (*i Fundali*), les fonds coralligènes (*Fondi di macciotti*), les fonds détritiques di large (*i Malifondu*), avec leurs tombants (*e Scalumaie*), leurs fosses (*e Fussaie*), leurs fonds de vase (*i Fondi fangosi*), etc.

La référence aux amers et aux lieux nommés sur les cartes terrestres sert à distinguer les zones les unes des autres : *u sumu di cala Sciumara* (la plateforme de Cala Sciumara), *a fussaia di l'Isula Ciana* (la fosse de l'Ile Piana), *a scalumaia di a Puraggia* (la falaise sous-marine de l'ile Poraggia).

Ainsi, c'est toute une géographie sous-marine précise qui se dessine dans les Bouches de Bonifacio et qui raconte l'ancienneté et la richesse de la relation à la mer.



Quelques exemples de thalassonymes dans les Bouches de Bonifacio

Le trafic dans les Bouches de Bonifacio

Les nombreuses épaves, notamment antiques (grecques et romaines..) qui parsèment le fond des Bouches de Bonifacio témoignent certes des dangers naturels qui émaillent le passage (notamment à l'époque romaine, puisque Rome maîtrisant alors la Méditerranée, la navigation y était globalement sécurisée) mais aussi du nombre de navires qui transitent par le détroit et de l'importance stratégique de celui-ci lors des conflits territoriaux ou mondiaux : c'est une frontière entre la France et L'Italie aujourd'hui, entre la Corse, la Sardaigne et la Ligurie autrefois. Au cœur de la Méditerranée, les Bouches de Bonifacio furent avant tout un lieu de passage entre ouest et est, pour le commerce, la circulation des productions entre ce qui est aujourd'hui d'un côté la France et l'Espagne, de l'autre l'Italie, la Grèce et les Balkans (et au-delà…), entre Rome et la Gaule dans l'Antiquité. Les Bouches furent aussi le théâtre de nombreux épisodes de la guerre de course au Moyen-Age (à laquelle d'ailleurs les Bonifaciens participèrent) ou d'épisodes opposant les puissances cherchant à s'approprier le territoire corse.

Au Moyen-Age, un commerce triangulaire s'est développé entre Bonifacio, la Sardaigne et la Ligurie (Gênes) : de petits transports maritimes acheminaient blé, orge, légumes, peau, laine, viande salée, bétail sur pied, fromages... Pendant des siècles, ce commerce a prospéré. À cette époque, des droits de douane existaient entre la Sardaigne et la Ligurie (l'Italie était bien loin d'avoir réalisé son unité : c'était l'époque des royaumes, des cités-états, etc.). En revanche, on commerçait librement entre Bonifacio et la Sardaigne, et les marchandises venant de Bonifacio, ville génoise, à destination de Gênes étaient exemptées de taxes. Ainsi, les Bonifaciens ramenaient de grandes quantités de fromage sarde, les salaient à Bonifacio et les faisaient mûrir dans les grottes. Après leur avoir apposé l'estampille « fromage de Bonifacio », ces fromages pouvaient gagner Gênes sans être taxés.

Les illustrations des cartes génoises, au XVIe siècle, donnent une idée des différents types de navires utilisés alors, grandes galères génoises ou petites embarcations légères à voiles latines.

Après l'entrée de la Corse dans le giron français au XVIIIe siècle, ce commerce, interdit, se transforma en contrebande : les embarcations bonifaciennes étaient bien adaptées à la formation de petites flotilles pouvant se faufiler dans les criques, manœuvrer rapidement et échapper à la patrouille : étroites, à rame, avec un faible tirant d'eau, elles étaient très maniables.
Les navires bonifaciens n'ont d'ailleurs pas hésité, dans des temps plus anciens, à servir la guerre de course. Au XVe siècle, les noms des navires dévoilent leur destination : *Lion, Louve, Dragon, Cheval, Faucon, Epervier, Bonaventura, L'Argenteria* sont des noms de navires corsaires, tandis que les navires marchands officiels portent des noms de saints : *Santa Maria, Santa Croce, San Francesco*…

La contrebande se développa notamment à partir des îles de la Maddalena, devenues sardes au XVIIIe siècle : une population de 200 personnes, venues de Bonifacio, pêcheurs de corail, bergers, artisans et commerçants s'y était installée au tout début du XVIIe siècle. Les Bonifaciens se considéraient « chez eux » sur l'archipel de la Maddalena, mais l'essor de la contrebande dans les années 1720 incita les autorités sardes à tenter de mettre de l'ordre. Le roi de Sardaigne profita du déclin génois et de l'arrivée des Français en Corse pour prendre possession des « îles intermédiaires » en octobre 1767 : La Maddalena, Santo Stefano, Caprera et leurs îlots satellites. C'est à partir de ce moment que les premières fortifications furent bâties sur la Maddalena. Cela n'empêcha pas la contrebande de perdurer, les Bonifaciens ayant leurs habitudes sur les îles, et la Maddalena étant principalement peuplée de familles d'origine bonifacienne.

La contrebande se déroulait ainsi : les Bonifaciens allaient en Sardaigne charger leurs navires de bovins, chevaux, moutons, chèvres, lard, viande salée, cuirs et peaux, œufs, volaille, eau-de-vie, vin cuit, blé, orge, paille, thon salé, bois de cerf, tabac en feuilles, suif, pâtes, briques. Une partie des marchandises ne faisait que transiter par Bonifacio, notamment les fromages et le lard, avant de rejoindre les ports génois et toscans, d'où les contrebandiers ramenaient épices et produits manufacturés : draperies, soieries, mercerie, quincaillerie, débarquées principalement en Sardaigne. Cette contrebande visait à échapper aux lourdes taxes imposées par les Piémontais. Les liens très forts qui existaient entre Sardes et Bonifaciens, si proches géographiquement et culturellement (particulièrement à la Maddalena) favorisaient ce trafic illicite : il était bien plus naturel pour les Bonifaciens d'aller se fournir en Sardaigne que de traverser les montagnes corses.
Les bergers sardes profitaient pleinement de la venue des contrebandiers bonifaciens qui leur évitait d'avoir à organiser l'exportation de leurs productions. Ils avaient construit des dépôts près des points clandestins d'embarquement et, contre le paiement d'un « droit », prévenaient les contrebandiers corses de la présence des felouques royales sardes.
La répression n'empêchait pas, en cette fin du XVIIIe siècle, que les Bonifaciens prennent des risques à pratiquer la contrebande : les échanges de coups de feu et les captures de navires n'étaient pas rares. Bonifacio tenta donc de récupérer la Maddalena en faisant des demandes auprès de l'Etat français, sans succès, la France ne souhaitant pas abîmer ses relations avec le royaume de Sardaigne pour « quelques îlots pelés ».

Toutefois, en 1792, sous la Convention, la France, encouragée par la victoire de Valmy, décida de s'emparer de la Sardaigne et monta une expédition de diversion à la Maddalena, sous le commandement de Pierre-Paul Colonna Cesari assisté du lieutenant Napoléon Bonaparte, en charge de l'artillerie. Seize petits bâtiments, felouques, brigantins et navires de transport, étaient censés investir la Maddalena. Mais le vent s'étant levé, la flotte dû faire demi-tour… pour retenter le débarquement 3 jours plus tard. L'effet de surprise totalement éventé, les Français subirent le feu des Sardes qui les attendaient et l'expédition se transforma en fiasco, les assiégeant devenant assiégés, les marins se mutinant contre leurs chefs… Ce fut la retraite vers Bonifacio, honteuse et humiliante.
Bonaparte en garda une certaine amertume. Une fois empereur, il fit installer une surveillance du détroit (assurée par deux bricks et une corvette), regrettant sa position de faiblesse : « la marine sarde est plus forte que la mienne, c'est une véritable honte ».

Un cimetière d'épaves

Beaucoup d'épaves des Bouches de Bonifacio sont celles de petits navires de commerce, notamment romains (plus d'une trentaine d'épaves romaines recensées dans les Bouches). La fouille d'une épave datée du XVIIe siècle, découverte en 2015 dans l'anse de Paragan pourra peut-être permettre d'en savoir plus sur la navigation commerciale dans les Bouches à cette époque.

Fouille à Paragan

Les plongeurs affectionnent les « grandes » épaves », qui témoignent notamment des épisodes guerriers. Les deux guerres mondiales du XXe siècle ont laissé derrière elles les preuves de l'importance stratégique du détroit bonifacien : le contre-torpilleur *Cassini* coulé par un sous-marin allemand à l'est des Bouches le 28 février 1917, le *Da Noli* et le *Vivaldi*, contre-torpilleurs italiens victimes des tirs depuis les falaises et des mines flottantes allemandes, le 9 septembre 1943, à peine l'armistice signée entre les Alliés et l'Italie… (voir la synthèse *Bocca di Valle* pour le récit de cet épisode).

Certains naufrages ont donné lieu à la production d'ex-voto. C'est le cas notamment de l'Avenir, brick français qui a fait naufrage à l'entrée du port, devant la Madoneta, le 21 mars 1899 (cf. *Brève histoire du phare de la Madoneta*)

Carte des grandes épaves dans les Bouches de Bonifacio

La défense et les opérations militaires dans les Bouches de Bonifacio

Un certain nombre des épaves qui gisent dans les Bouches de Bonifacio sont des navires militaires naufragés pendant les guerres et notamment les opérations militaires de la Seconde Guerre Mondiale. *Pour plus de détail sur le système de défense côté français, voir l'annexe « Bocca di Valle ».*
Toutefois, une opération particulière est à relater ici : **l'opération « Mincemeat »** (« chair à pâté »). Cette extraordinaire opération d'intoxication a été imaginée par l'armée anglaise en 1943 : il s'agissait de faire croire à l'Etat Major nazi que le débarquement allié en Méditerranée aurait lieu en Grèce et en Sardaigne, alors qu'en réalité le débarquement était prévu en Sicile. Mincemeat a eu pour effet de maintenir un contingent italien important pour la défense des Bouches de Bonifacio.

Pour l'anecdote, cette opération a une double inspiration :

- un fait réel : le crash, sur les côtes espagnoles, d'un avion transportant deux officiers chargés de documents ultra-secrets, et dont les corps sont récupérés par les autorités franquistes, officiellement neutres mais officieusement favorables aux puissances de l'Axe… Les documents récupérés sur les cadavres avaient été transmis aux nazis.
- Le *Memo de la truite*, rédigé par l'amiral John Godfrey, chef des services de renseignement de la Royal Navy, comparant l'espion au pêcheur de truite qui doit être patient et tromper sa proie pour appâter l'ennemi. Godfrey a co-écrit ce memo avec son collaborateur Ian Fleming (le créateur de James Bond).

L'intoxication est d'envergure : il s'agit de faire croire à la mort d'un agent spécial anglais, sur le corps duquel on retrouverait des documents confidentiels annonçant le débarquement en Grèce. Les difficultés sont nombreuses. Charles Christopher Cholmondeley (secrétaire du comité « Double Cross » au MI5) est le cerveau de la supercherie Mincemeat, aidé de Ewen Montagu, capitaine de Frégate. En octobre 1942, Cholmondeley expose son projet : l'échouage du cadavre d'un pseudo officier britannique censé avoir péri dans un accident d'avion.
Les difficultés sont nombreuses : il faut que l'affaire soit crédible. Ainsi, on invente une armée britannique virtuelle, la 12ème armée des Balkans, censée envahir ce territoire. On fabrique la légende du major William Martin, avec force détails (papiers d'identification, fiancée, découvert bancaire, courriers…). La principale difficulté consiste à trouver un cadavre anonyme, d'un individu relativement jeune, et mort noyé. Début 1943, un médecin légiste trouve le candidat presque idéal en la personne de Glyndwr Michael, un vagabond du Pays-Bas qui s'est suicidé en avalant de la mort-aux-rats (contenant du phosphore, qui ne laisse pas de trace). Après quelques manipulations, le cadavre est compatible avec une mort par noyade. Mais il ne peut être congelé, ce qui aurait laissé des traces visibles à l'autopsie. Il faut donc aller vite. Le temps de peaufiner la légende du Major Martin, le cadavre est conservé dans un bac d'eau, avec des glaçons pour ralentir sa putréfaction, et le 4 mai, le corps du pseudo major Martin est largué par un sous-marin à proximité de Huelva, sur la côte espagnole.

L'Espagne ayant récupéré le corps, les documents sont analysés par les services allemands : tout est vérifié, y compris les tickets de théâtre. Malgré les doutes de l'analyste allemand chargé d'attester de la véracité des documents, l'intoxication fonctionne[2]. Hitler persuada Mussolini que le débarquement allié n'aurait pas lieu en Sicile, comme le Duce le pensait, et lui ordonna de renforcer les dispositifs de défense italiens en Sardaigne et en Corse, notamment dans les Bouches de Bonifacio. De son côté, il envoya Rommel en Grèce et détourna de Sicile plusieurs navires pour les affecter à la surveillance des côtes grecques.

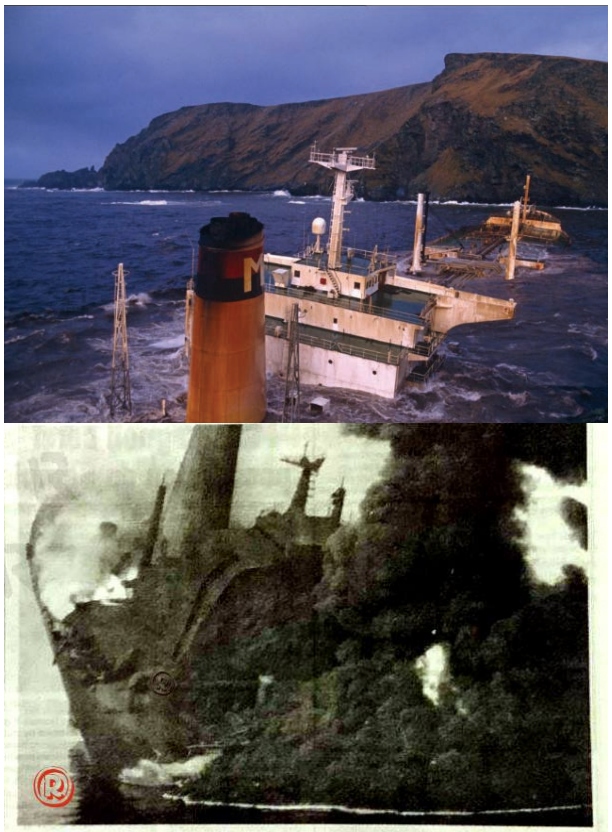
Les historiens s'accordent pour dire que cette opération d'intoxication a permis le succès du débarquement en Sicile : les Allemands étaient tellement persuadés que les Alliés débarqueraient à la fois en Sardaigne et en Grèce que, alors même que les troupes avaient débarqué en Sicile, les officiers refusèrent de dégarnir les troupes affectées à la Sardaigne, la Corse et la Grèce. Et c'est ainsi qu'à Bonifacio, des troupes fascistes occupaient les systèmes défensifs… en vain, puisque celles-ci ne serviront qu'après la reddition italienne et l'alliance avec les Alliés : ce sont deux navires italiens, le *Da Noli* et le *Vivaldi* qui furent mitraillés par les Allemands ayant les fortifications de Bocca di Valle.

[2] On sait désormais que cet officier, un fervent chrétien, a menti sciemment à Hitler, révolté par les exactions commises par le pouvoir nazi. Il participera à la conspiration contre le Führer en 1944.

Maîtriser la navigation dans les Bouches

Aujourd'hui, le détroit des Bouches de Bonifacio fait partie de l'Initiative des Détroits d'Europe (European Straits Initiative) qui regroupe 11 détroits européens (parmi lesquels Douvres, Gibraltar…), et dont les objectifs s'articulent autour des questions de coopération transfrontalière (économique, environnementale…) :

- reconnaître la spécificité des détroits européens dans les politiques nationales et régionales,
- encourager l'échange d'expériences notamment à travers de projet de coopération européenne.



La catastrophe qui frappe les îles Shetland a redonné un profil inquiétant à celle qui menace e Bocche di Bunifaziu. La menace est à ce point réelle que les gouvernements français et italien, sous la pression de l'opinion publique insulaire, en Corse et en Sardaigne, ont fini par en prendre conscience. Madame Segolène Royal ministre mitterrandien va rencontrer son homologue italien. Le temps des parlottes, des promesses de dernière heure, est révolu. La Corse

Chaque année, plus de 3000 bateaux transportant des cargaisons dangereuses (hydrocarbures, produits chimiques…) traversent les Bouches. Quinze ans après l'Amoco Cadiz et sa marée noire, le naufrage du pétrolier Braer le 5 janvier 1993, alors qu'il passait dans le détroit des îles Shetland relance le débat sur le passage des pétroliers dans les Bouches de Bonifacio, une question soulevée depuis longtemps par les écologistes corses.
Dès la fin du mois de janvier 1993, l'Italie et la France interdisent le passage des Bouches de Bonifacio aux tankers (et autres navires transportant des matières dangereuses) battant pavillon français ou italien. Mais compte tenu du statut international des Bouches, cette interdiction ne peut s'appliquer aux bateaux battant pavillon de pays tiers.

En 1993, les nationalistes et écologistes corses s'emparent du naufrage du Braer dans les Shetland pour réclamer de nouvelles règles de navigation dans les Bouches de Bonifacio.

En 1996, le Fénes (céréalier panaméen) s'échoue dans les Lavezzi, déversant sur plus d'un hectare des couches de blé de plusieurs dizaines de centimètres qui enfouissent l'herbier de posidonie et toute la faune associée.
En 2011, la France obtient auprès de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) le classement des Bouches de Bonifacio en ZMPV (Zone Maritime Particulièrement Vulnérable), ce qui permet à la France et L'Italie d'y imposer, entre autres, le pilotage obligatoire ou le contrôle des marchandises dangereuses à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

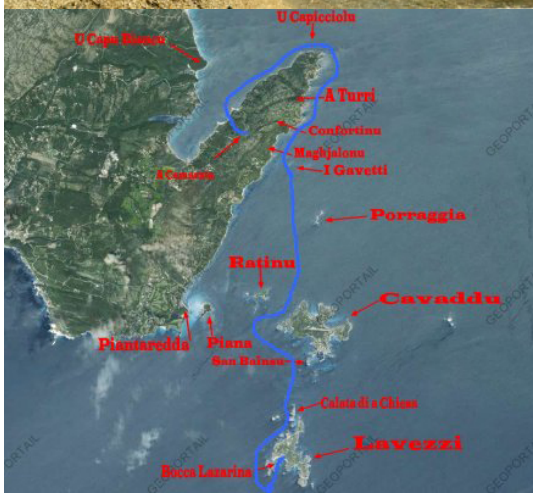
Une navigation particulière : la transhumance

À l'époque moderne, une fois la menace barbaresque évanouie, les îles Lavezzi sont devenues des terres recherchées par les bergers qui y pratiquaient une transhumance marine : on emmenait les brebis aux Lavezzi pour y profiter des pâturages marins, au printemps. Un poème récent, en bonifacien, de Ghjuvan Fredericu Terrazzoni intitulé *U pastori Bonifazincu* raconte cette tradition ancienne, aujourd'hui disparue :

Quandu a fini di maghju
Ci annuncia l'istatina,
E chì u so dolci raghju
Appacia l'onda turchina,
Appruntemu u viaghju
(etc.)

À la fin du XIXe et jusqu'au milieu du XXe siècles, l'archipel des Lavezzi appartenait à la famille Tertian qui en louaient les terres aux bergers comme pâtures. Ils y pratiquaient principalement une transhumance de brebis élevées pour leur lait (destiné à la fabrication du brocciu), même si dans les années 1930, un dénommé Noël Culioli a élevé porcs et de bœufs aux Lavezzi. La famille Terrazzoni, qui élève encore aujourd'hui des brebis à Sant'Amanza, a fait partie de ces éleveurs transhumants.

Jean Terrazzoni (grand père de Ghjuvan Fredericu Terrazzoni) était berger à Sant'Amanza : dans les années 1950-60, il effectuait la transhumance des brebis, depuis Sant'Amanza jusqu'aux Lavezzi.



Jean Terrazzoni
et le parcours de sa transhumance printanière

Petite note sur les Lavezzi…

Notons que dans les années 1930, avec la signature d'accords entre Pierre Laval et l'Italie mussolinienne, une rumeur enfle qui veut que les Lavezzi (où Noël Culioli élevait ses porcs et bœufs) seraient vendues à des Italiens ou des Allemands. Le curé de la paroisse Saint-Erasme de Bonifacio, Bernard Maestroni (Prè Bernà), organise, avec la complicité du patron de la vedette « Salomé », M. Callonico, un pèlerinage au cimetière de la Sémillante, sur les îles : lors de son sermon, le prêtre exhorte tous les Français à « s'unir face au péril extérieur ». La rumeur était-elle fondée ? En tous les cas, les îles ne furent pas vendues et restèrent dans le giron français.

Signaler les dangers des Bouches : les deux premiers phares

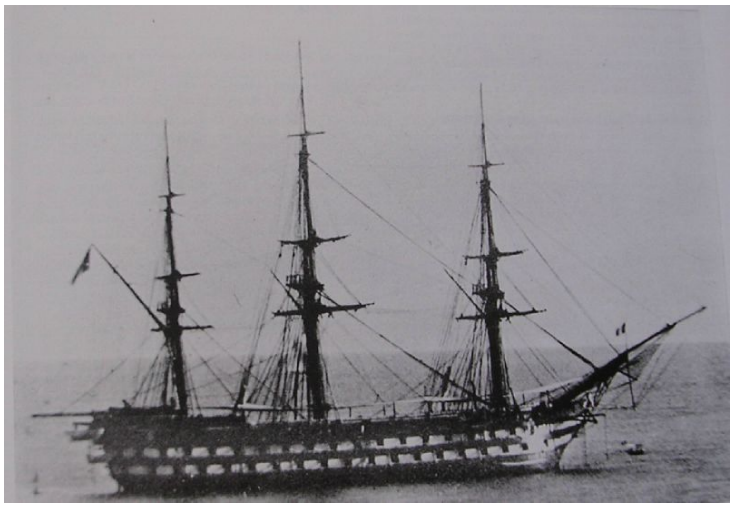
(lire également la Synthèse *Pertusatu*)
Deux phares sont allumés presque simultanément de chaque côté du détroit :

- le phare de Pertusatu côté corse
- le phare de Capo Testa côté sarde

La construction de Pertusatu est actée lors du tour de Corse réalisé en 1838 par la commission des phares, à bord du vapeur la Chimère sous les ordres du commandant Decoffre. Le site de Pertusatu avait déjà été repéré par les services des Phares et Balises en 1837. La commission décide, lors de l'expédition de la Chimère, de demander au roi de Sardaigne l'édification, de l'autre côté du détroit, d'un phare : ce sera Capo Testa, allumé quelques mois après Pertusatu, ce qui prouve l'intérêt commun des deux pays pour sécuriser le passage des Bouches de Bonifacio, très fréquenté.
Ces deux phares sont dits en France « de premier ordre » puisque leur portée excède 20 milles. Pertusatu est le phare le puissant de Corse, avec une portée de 25 milles.
Ces deux grands phares et le petit fanal de la Madoneta, allumé en 1854, sont les seuls établissements de signalisation maritime des Bouches de Bonifacio en 1855, lorsque se produit un événement qui va avoir de grandes conséquences sur tout le dispositif de signalisation mis en place dans la seconde moitié du XIXe siècle.

1855 : le naufrage de la Sémillante

La plus célèbre épave gisant dans les Bouches est sans conteste celle de la Sémillante. Le naufrage de cette frégate, en 1855, dix ans après l'allumage des premiers phares des Bouches (Pertusatu et Capo Testa) est certainement l'événement le plus fameux et le plus marquant des tragédies qui affectèrent le détroit. Les monuments et la cérémonie annuelle, chaque 15 février, maintiennent vivante la mémoire de ce naufrage, le plus meurtrier du littoral corse.

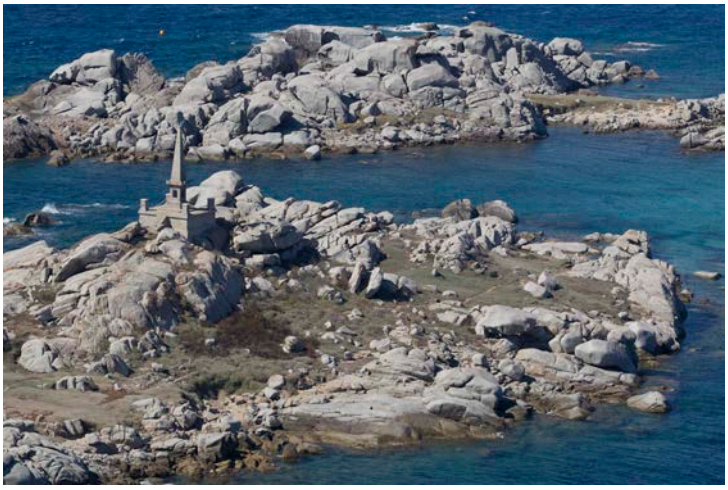


Frégate à trois mâts du type de la Sémillante

La Sémillante était une frégate militaire, un trois-mâts à coque de bois armé de 60 canons, longue de 54 mètres et large de 14 mètres. Construite en 1827, elle est lancée en 1841.
Le 14 février 1855, elle quitte Toulon sur ordre, malgré l'annonce du mauvais temps, avec un équipage de 293 hommes, 16 passagers et 393 soldats, sous le commandement du Capitaine Jugan, marin expérimenté. Au large des côtes de Corse, pris dans la tempête, le capitaine décide d'engager le navire dans les Bouches de Bonifacio pour y chercher un abri à l'est, les vents venant de l'ouest. Mais alors que la nuit tombe, le vent s'oriente sud-ouest et se transforme en véritable ouragan qui emporte les toits des maisons bonifacienne, arrache les arbres et fait même s'effondrer une maison, provoquant un mort. Des témoins racontent que les vagues franchissent le col Saint-Roch et dévalent jusque dans le port.

Prise dans la tourmente, la Sémillante ne peut plus manœuvrer. Bientôt elle disparaît à la vue de tous : le dernier à la voir est le gardien du feu de Capo Testa (en Sardaigne), à l'entrée ouest du goulet. La seule certitude est que la Sémillante se brise littéralement sur les îlots des Lavezzi probablement dans la nuit du 15 au 16 février. Il n'y a aucun survivant. Durant les jours qui suivent la tempête, on retrouve des corps mutilés, démembrés et souvent non identifiables. Le bilan de la catastrophe est lourd : 702 morts, 560 corps repêchés et inhumés pour la plupart dans le cimetière des îles Lavezzi ou proches de leur lieu de découverte, comme par exemple le Capu di Fenu, plus de 140 corps perdus en mer. Les seuls corps identifiables sont ceux du capitaine Jugan et de l'aumônier.

Une pyramide commémorative est édifiée dès 1856 sur l'îlot tandis qu'une plaque mémorielle, accompagnée de deux canons, est installée postérieurement, sur les remparts de la citadelle de Bonifacio.



La pyramide de la Sémillante sur les Lavezzi.

Les soldats de la Sémillante partaient pour la Crimée où ils devaient renforcer les troupes engagées là-bas. L'écho suscité par la catastrophe est considérable, et Napoléon III, alors empereur des Français, demande aux scientifiques si l'on aurait pu prévoir la violence de la tempête. La science météorologique était alors quasiment inexistante. On fait appel à un astronome célèbre, Urbain le Verrier, découvreur de la planète Neptune, chargé d'étudier cette tempête (en tant que phénomène céleste, croyait-on).

Il retrace le parcours de la tempête, née sur l'Atlantique, provoquant un violent mistral en Méditerranée et soudainement amplifiée à l'arrivée dans les Bouches par l'effet Venturi bien connu des marins. La conclusion de Le Verrier est qu'en utilisant le télégraphe électrique et les sémaphores existants, si un bulletin d'alerte météo avait été émis depuis les régions côtières de l'Atlantique, on aurait pu prévenir les ports et empêcher la Sémillante d'appareiller. Pour les historiens, cette étude marque **l'acte de naissance des premiers bulletins météorologiques.**

Le balisage des Bouches

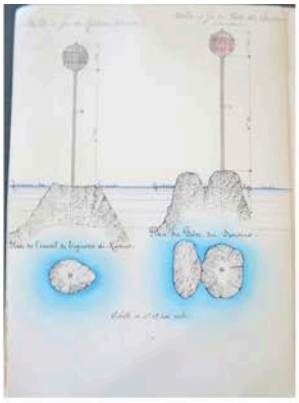
Le tragique naufrage de la Sémillante a une conséquence immédiate : en 1857, une commission internationale se réunit et définit les ouvrages à construire « *pour compléter l'éclairage et le balisage des Bouches de Bonifacio dont de douloureux sinistres ont révélé les dangers* ». La France est chargée d'édifier :

- à l'entrée du golfe de Porto-Vecchio, deux tours en maçonnerie sur les écueils de la Pecorella et de Chiappina,
- deux balises en fer sur deux écueils : le Tignoso di Ratino et le Prete di Sprono,
- quatre bouées à cloche sur les hauts fonds des Moines, les écueils des Lavezzi, le Toro et la Vacca,
- quatre petites bouées sur les écueils du prêtre d'Olmeto, de Gavetti, de Peraja et de Benedetto.

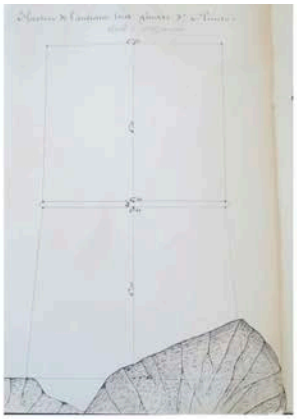
La dépense globale est estimée, en 1859, à un minimum de 70 000 francs. Une somme largement sous-estimée puisqu'on sait que la seule tourelle des Moines coûtera environ 74000 francs au terme de plusieurs campagnes de construction dans des conditions difficiles… et qu'elle sera remplacée par la tour actuelle pour une dépense supplémentaire de 92000 francs.

Le faible niveau des estimations est probablement voulu par le service des Phares et Balises, qui argumente pour pousser le ministre des Travaux Publics à valider ces projets. On le lit entre les lignes, dans le rapport du chef de Service des Phares et balises du 2 février 1859 : « *il s'agit d'un balisage de la plus haute importance ; les circonstances politiques peuvent encore obliger la marine de l'Etat à fréquenter les Bouches de Bonifacio ; un sinistre analogue à celui de la Sémillante pourrait faire peser sur votre administration une terrible responsabilité ; enfin le gouvernement Sarde s'est mis en mesure d'exécuter dans un bref délai les travaux à sa charge, lesquels sont beaucoup plus dispendieux que ceux dont il s'agit (en France).* » Pour confirmer les propos du chef de service Phares et Balises à Ajaccio, deux phares importants sont bâtis en 1858 côté sarde, soit trois ans à peine après le naufrage de la Sémillante : le phare de Razzoli, qui dispose d'un secteur rouge signalant les Lavezzi pour les bateaux venant de l'ouest, et le phare de Capo Ferro, situé sur l'archipel de la Maddalena, qui n'est allumé qu'en 1861. Ces édifices ont nécessité des investissements très importants du gouvernement italien.

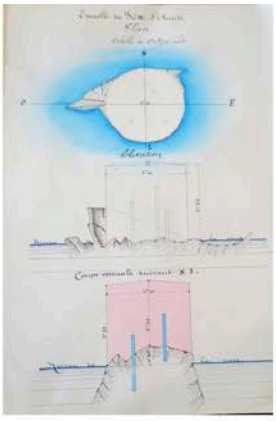
Le service a gain de cause puisqu'en 1882, un état des lieux du balisage réalisé par l'ingénieur Zevaco, accompagné de dessins, prouve que la plupart des balises ont été édifiées et complètent l'éclairage des phares et fanaux déjà existants, Pertusatu (1844) et Madoneta (1854) dans le détroit, la Chiappa (1845) à l'entrée des Bouches côté est.



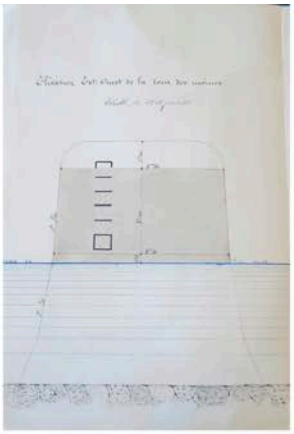
Balise en fer de Sprono 1860 – 1870 francs Balise en fer de Ratino – 1859 – 2370 francs



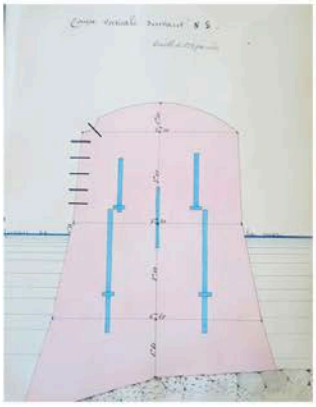
Tour d'Olmeto – réparée et peinte pour servir d'amer 646 francs



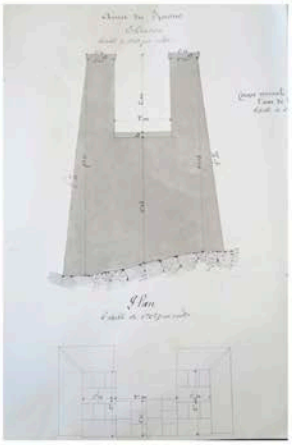
Tourelle maçonnée du prêtre d'Olmeto 1869 – 2488 francs



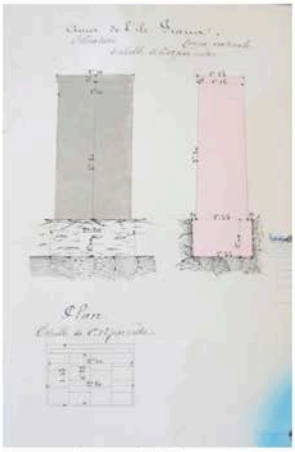
Tourelle des Moines Premiers travaux 1862 à 1867 pour 64362 francs Sommet béton 1868 pour 9003 francs



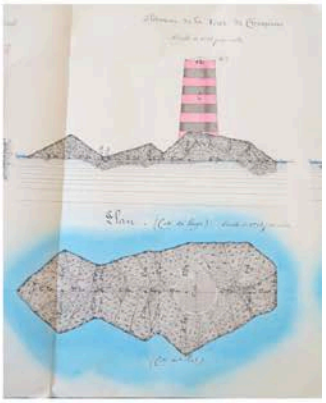
Tourelle des Moines (coupe)



Amer de Sprono 1869 – 1606 francs

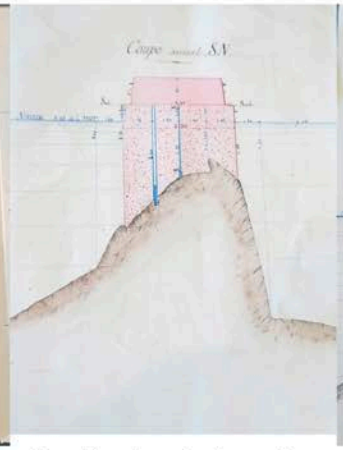


Amer de Piana 1869 – 420 francs

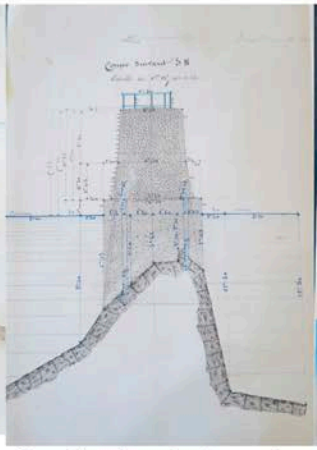


Tour de Chiapino 1859 – 2478 francs

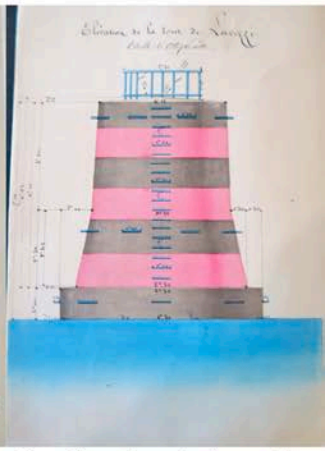
Tour de Pecorella 1859- 2489 francs



Première tour des Lavezzi 1869-70 – 61044 francs Emportée par la tempête du 20 septembre 1874



Deuxième tour des Lavezzi 1876-77 – 92000 francs



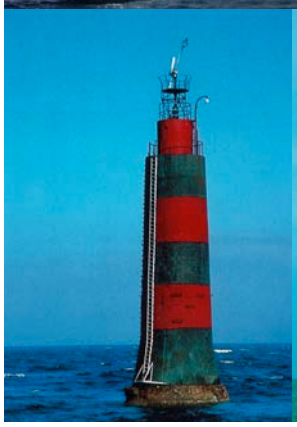
Deuxième tour des Lavezzi

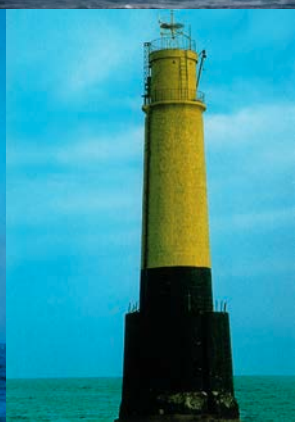
Le dispositif prévu en 1959 est donc édifié en quasi-totalité, achevé en 1870, même si la tour des Lavezzi, emportée en 1874, est rebâtie entièrement en 1876-77. Il sera complété :

- en 1874 avec l'allumage du fanal de Fenu et du phare des Lavezzi
- en 1892 avec l'allumage du phare de Senetosa
- en 1906 avec l'achèvement de la nouvelle tour des Moines

La tourelle des Lavezzi est dotée, en 1903, d'une nouveau système automatique dont l'installation est très complexe : Ricetti, conducteur subdivisionnaire qui procède au réglage de l'appareil, met plusieurs mois à obtenir un résultat satisfaisant. L'appareil, doté d'un système de roulement sur cuve de mercure, très précis, et pourvu d'un appareillage électrique, est en effet sensible aux oscillations et tremblements qui affectent la tour : « *D'après les incidents que nous avons signalés, nous croyons que la lanterne, située à environ 13 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer, doit éprouver, sous l'influence des vents violents, des trépidations pouvant nuire quelquefois au bon fonctionnement d'un mécanisme aussi délicat, à moins que la tour balise, qui a plus de 10 mètres de hauteur au-dessus des fondations, n'éprouve elle-même des oscillations, sous l'effet des fortes lames ; la roche qui la soutient étant accore, pouvant contribuer en quelque sorte à en augmenter la puissance.* »

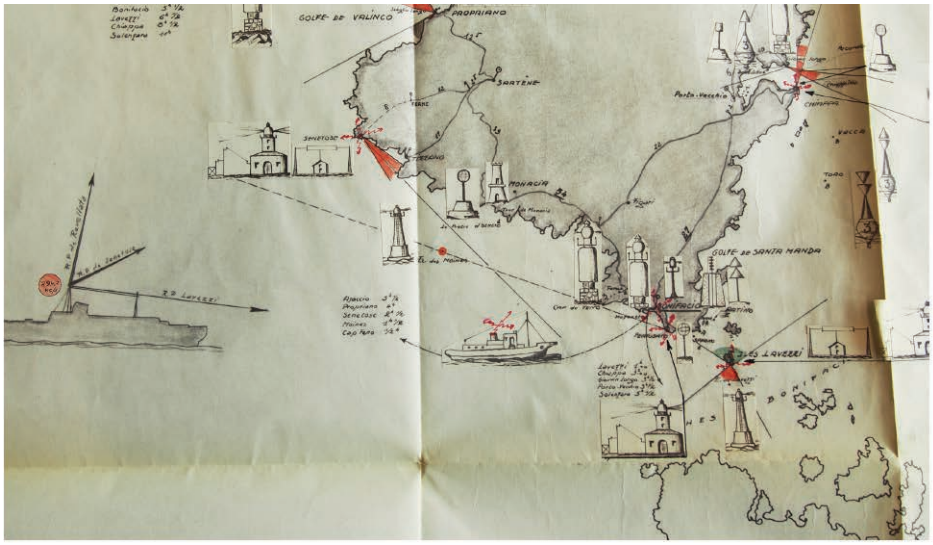
Amer du Sprono
Balise des Lavezzi / Balise des Moines

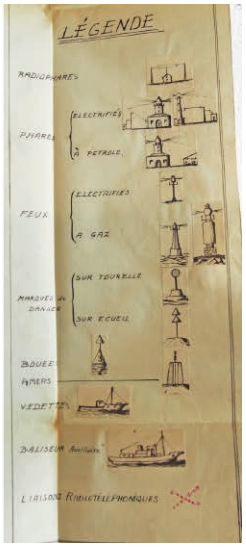




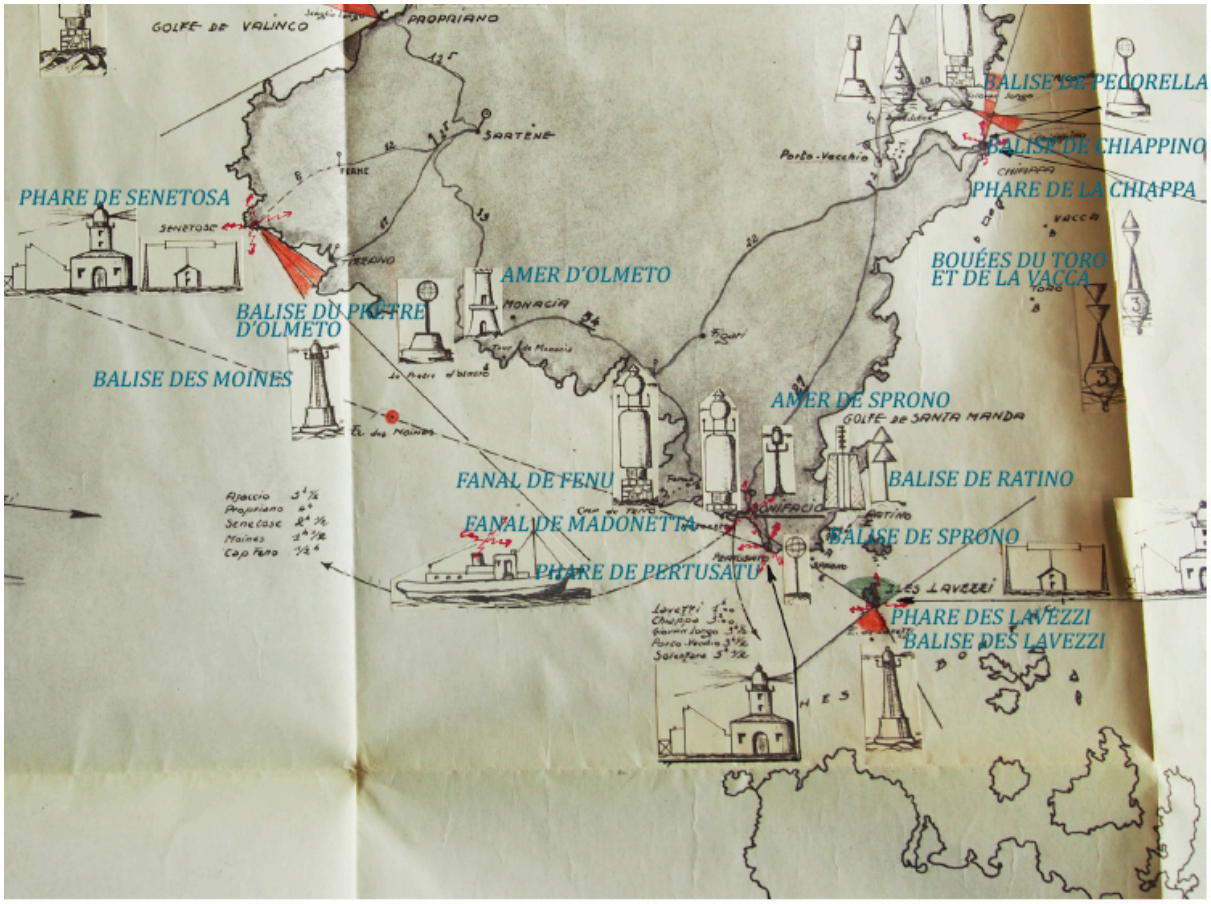
Le balisage complet au début du XXe siècle, côté Corse est donc le suivant (à l'exclusion du balisage du goulet de Bonifacio proprement dit) :

- **quatre phares** : Pertusatu (1844), Chiappa (1845), Lavezzi (1874), Senetosa (1892),
- **deux fanaux** : Madoneta (1854), Fenu (1874),
- **sept balises et tourelles** : Lavezzi (1869-1877), Moines (1862-1906), Chiapina et Pecorella (1859), Ratino (1859), Sprono (1860), Prêtre d'Olmeto (1869),
- **quatre amers**, progressivement déclassés : Sprono, Piana, Senetosa, Olmeto.





Cette carte des années 1960 fait l'état des lieux du balisage des Bouches de Bonifacio, y compris les vedettes et baliseurs à disposition du service.

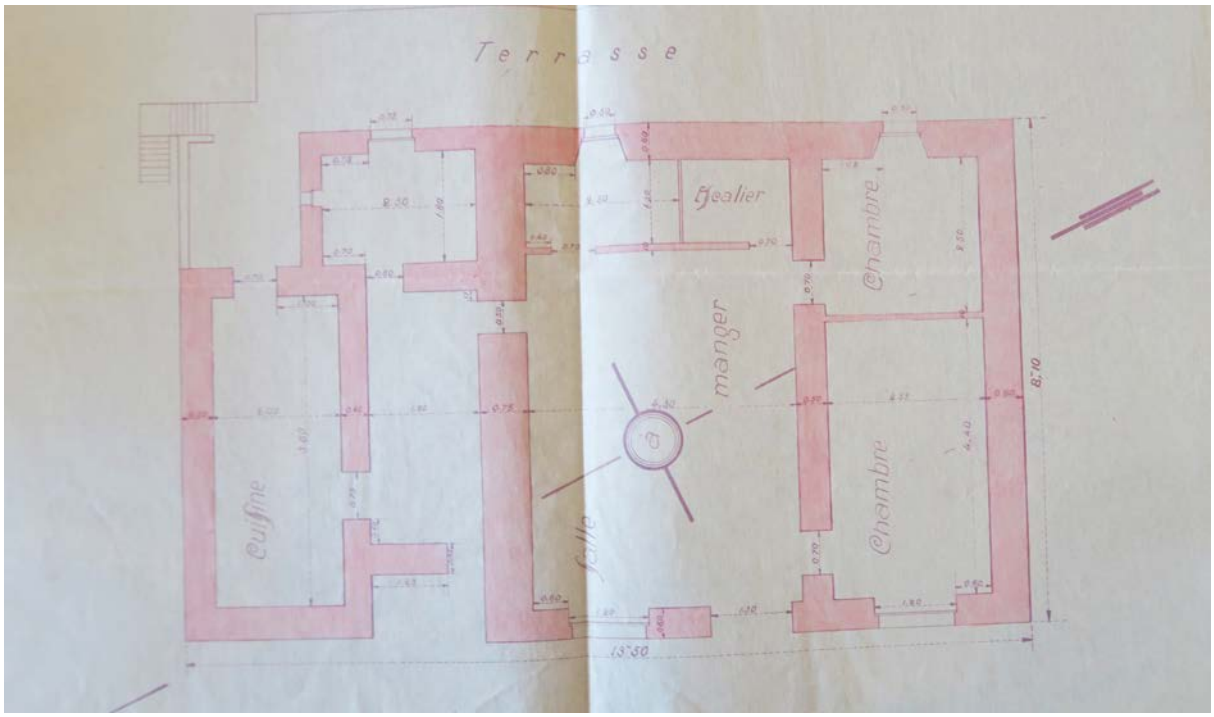


Détail : l'ensemble des établissements de signalisation maritime des Bouches de Bonifacio, fin du XXe siècle

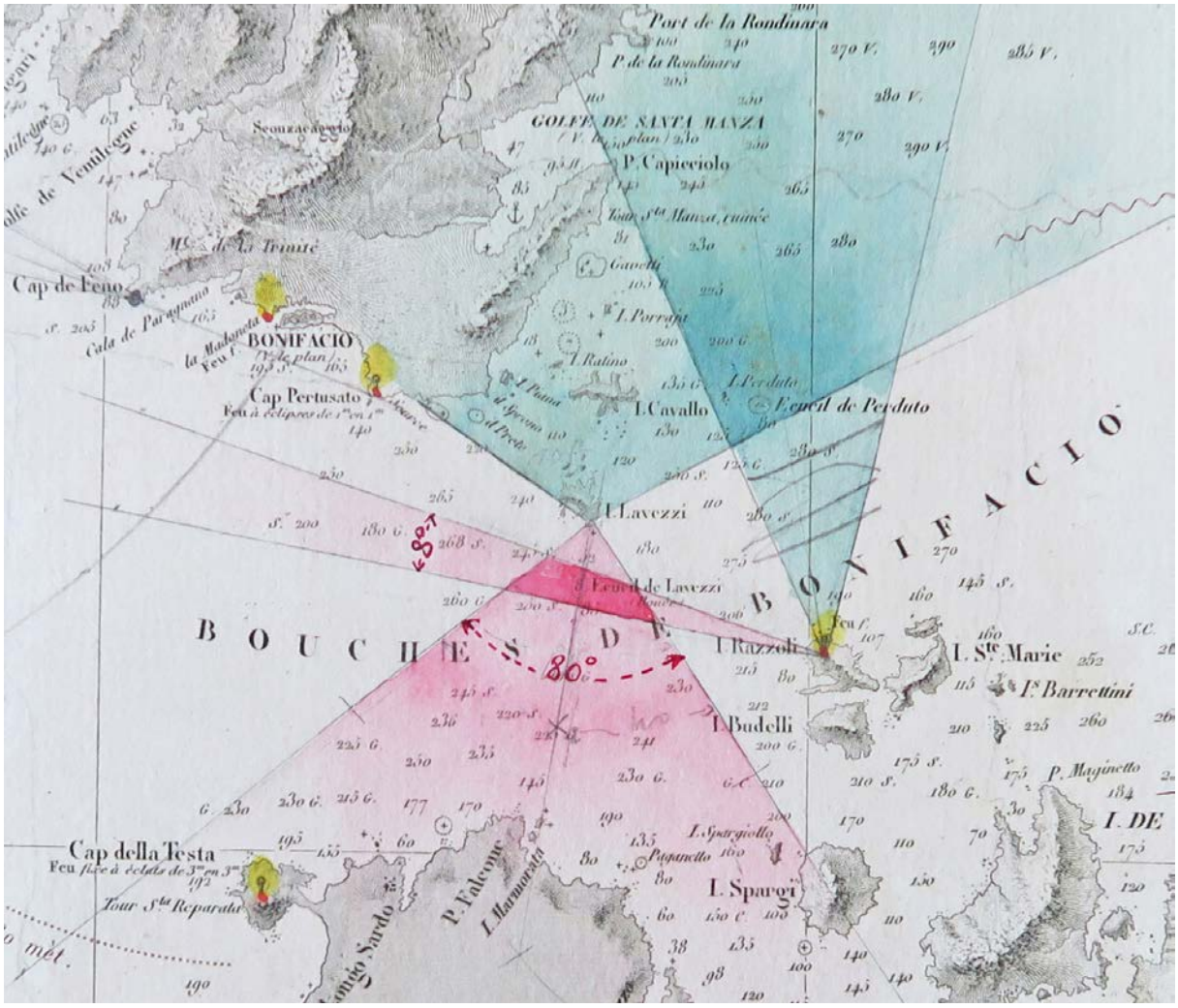
Le phare des Lavezzi

Sa construction est décidée au lendemain de la tragédie de la Sémillante, même si l'on peut supposer que la présence d'un phare sur les Lavezzi n'aurait peut-être pas empêché la tragédie compte tenu des effroyables conditions météorologiques lors de la fameuse tempête de mi-février 1855 : emporté par la force des vents et des vagues, le voilier ne pouvait visiblement plus manœuvrer.
Le phare n'est allumé que le 15 mai 1874, le même jour que le feu de Fenu, soit près de 20 ans après la catastrophe. Le modèle de phare adopté pour les Lavezzi est différent de celui en vigueur jusqu'alors dans les Bouches (Chiappa, Pertusatu, Madoneta). À l'origine, c'est un bâtiment rectangulaire flanqué d'une tour de section carrée en pignon, entièrement peint de blanc sauf la lanterne, à l'instar des autres phares à cette époque, tous peints de blanc et de noir. Au XXe siècle, à la particularité architecturale de la tour en pignon s'ajoute une peinture originale, faite de bandes horizontales rouges et blanches, quand les autres phares conservent une peinture plus « conventionnelle », corps blanc et sommet noir (Pertusatu, Fenu), rouge (Madoneta, Chiappa) ou vert (La Pietra). En outre, la signature visuelle du phare, situé sur une île au milieu des Bouches de Bonifacio, est très particulière. Il dispose de deux secteurs : un secteur vert en direction du nord et un secteur rouge en direction du sud. Avec une optique de 0,25 m de focale, sa portée est de 15 miles, soit à peine plus que le fanal de la Madoneta… Car le phare des Lavezzi est un petit phare de troisième ordre, dont la portée est bien inférieure à celle de Pertusatu, la Chiappa ou Senetosa. Son importance a toutefois justifié son gardiennage par deux gardiens.
A l'origine le feu des Lavezzi était fixe : simple feu blanc à secteurs vert et rouge. En 1911, avec l'arrivée de la vapeur de pétrole, l'optique est changée pour un feu à 2 occultations toutes les 8 secondes, qui conserve ses secteurs blanc, vert et rouge. Aujourd'hui, le feu, automatisé depuis 1986, est à 2 occultations toutes les 6 secondes.

Le phare des Lavezzi couvert de panneaux solaires assurant son autonomie. Le bâtiment à l'arrière est plus récent, construit au milieu du XXe siècle pour abriter les moteurs diesel.



Plan du phare des îles Lavezzi et carte des deux secteurs colorés qui interpénètrent ceux du phare de Razzoli sur l'archipel de la Maddalena



Pour leurs derniers gardiens, bien qu'étant sur une île et à proximité d'un lieu de mémoire tragique, le phare des Lavezzi était un paradis. Nini Culioli et Alain Guglieri, gardiens dans les années 1970-1980 se plaisaient à faire venir leurs familles sur l'île tout l'été. La proximité de Cavallo et de sa « jet-set » valait aux gardiens des visites inattendues, notamment celle de Brigitte Bardot… Une ambiance fort éloignée du souvenir de la Sémillante. C'est aussi ça, les Bouches de Bonifacio (voir le témoignage d'Alain Guglieri dans le diagnostic patrimonial du phare de Senetosa).

Nini Culioli, gardien-chef des Lavezzi, lors d'un passage du ravitailleur
Au fond, son second, Alain Guglieri

Le ravitaillement des phares des Bouches de Bonifacio était assuré par la vedette *Iles Lavezzi*. maintenance du balisage, d'abord de tous les équipements non gardiennés, puis des phares automatisés était le travail du baliseur *Iles Sanguinaires*.

Côté Sardaigne

Les phares de Sardaigne se distinguent des phares français par leur architecture et leur histoire : ils sont liés à la marine militaire, et pour la plupart encore gérés par elle, alors qu'en France, le service Phares et Balises dépend du ministère de l'équipement. Leur conception architecturale accorde une grande importance aux logements, qui s'élèvent souvent sur 2 étages, la tour n'en émergeant que de peu de hauteur. L'automatisation des phares a été suivie, en Italie, d'un départ précoce des gardiens, contrairement à la situation française où des phares automatisés ont conservés leurs gardiens, dont l'administration ne savait que faire, jusqu'aux 21ème siècle. La marine italienne n'a pas hésité, plutôt que restaurer les phares les plus anciens et en mauvais état car non habités, à les remplacer par des tours droites et non pourvues de logements, entièrement automatisées. Ainsi les phares des Bouches de Bonifacio, côté Sardaigne, ont des visages très différents, simples tours ou édifices massifs. Ils ne bénéficient pas du même attachement que les phares côté français, sans doute parce qu'ils sont rattachés à l'armée.
Trois phares importants et quatre feux signalent côté sarde, les dangers du passage des Bouches et plus particulièrement les abords de l'archipel de la Maddalena.

Capo Testa
1845

Razzoli
1858 (édifice de droite)
1974 (tour à gauche)

Capo Ferro
1861

Punta Filetto
1913

Barrettinelli di Fuori
1936

Isolotto Monaci
1936

Le Phare de Capo Testa, allumé en 1845, est le phare le plus à l'ouest des Bouches, côté sarde. Il est composé d'une tour carrée surmontant un bâtiment rectangulaire de deux étages, avec une hauteur totale de 23 mètres (67 mètres au-dessus de la mer). Il a été modernisé en 1955 et est toujours géré par la marine militaire. Portée 22 miles nautiques. Signature : 3 éclats blancs rapprochés toutes les 20 secondes.

Les phares de l'archipel de la Maddalena sont au nombre de six : deux phares proprement dits (d'après leur portée, selon l'équivalence française), les phares de Razzoli et de Capo Ferro, et quatre feux, Punta Filetto, Barrettinelli di Fuori, isolotto Monaci, Isole delle Bisce.

- **Phare de l'île Razzoli** (archipel Maddalena) – C'est le phare le plus au nord de la Sardaigne : en regard des îles Lavezzi, il dispose d'un secteur rouge qui signale les îles françaises. Le premier phare, allumé en 1858, est constitué d'une maison de 2 étages surmontée d'une tourelle et d'une lanterne, pour une hauteur totale de 12 mètres (77 mètres au-dessus du niveau de la mer). Dégradé, il n'a pas été restauré mais remplacé en 1974 par une simple tour cylindrique de 12 mètres de haut entièrement automatisée. Il est géré aujourd'hui par le Parc national de l'archipel de la Maddalena. Portée 19 milles (15 milles en rouge). Signature : 1 éclat blanc (ou rouge dans le secteur qui signale les Lavezzi) toutes les 2,5 secondes.
- **Phare de Capo Ferro,** construit en 1858 et allumé en 1861 par la marine militaire. Il se compose d'une tour cylindrique surplombant un bâtiment rectangulaire de deux étages, pour une hauteur totale de 18 mètres (52 mètres au-dessus du niveau de la mer). Aujourd'hui automatisé , sa portée est de 24 milles. Signature : 3 éclats blancs toutes les 15 secondes
- **Phare de Punta Filetto** sur l'île San Maria construit en 1913 est un grand bâtiment qui a abrité, outre les familles des gardiens, une école dans les années 1960. Il a été abandonné lors de son automatisation en 1972. Portée 10 miles nautiques. Signature : quatre éclats blancs rapprochés toutes les 20 secondes
- **Phare de Barrettinelli di Fuori,** construit en 1936 par la Marine militaire sur un îlot de l'archipel, détruit pendant la Seconde Guerre Mondiale. En 1960, remplacé par une tour à claire-voie qui cède la place dès 1961 au phare actuel, une tour cylindrique peinte en noir avec une bande rouge. Géré par la marine militaire. Portée 11 milles. Signature : 2 éclats blancs rapprochés toutes les 10 secondes
- **Phare de l'isolotto Monaci,** construit en 1936 au nord du phare de Capo Ferro par la Marine militaire. C'est une tour cylindrique blanche de 16 mètres de haut. Portée 11 milles, signature 1 éclat blanc et rouge toutes les 5 secondes.
- **Phare d'Isola delle Bisce,** construit en 1935 sur la rive sud de cette île de l'archipel, pour guider les navires dans le canal de la Bisce, entre l'île et le Capo Ferro. C'est une tour cylindrique de 8 mètres de haut, blanche au soubassement gris et à la galerie verte. Portée 8 milles, signature 1 éclat vert toutes les 3 secondes.

Les feux sur la côte sarde, face à l'archipel de la Maddalena, qui ne signalent pas spécifiquement le passage des Bouches mais aident la navigation entre la côte et l'archipel de la Maddalena.

- **Phare de Punta Sardegna** - Construit en 1913, il a été électrifié en 1935 et automatisé en 1975. Il se compose d'une tour quadrangulaire au sommet d'une maison de gardiens de deux étages. Il a eu une gardienne, Genoveffa Balzano en 1946-47. Portée 11 milles. Signature : 1 éclat blanc toutes les 5 secondes.
- **Phare de Punta Palau,** construit en 1935 et remplacé en 1960 par l'actuel bâtiment, une simple tour de 10 mètres de haut. Il est géré par la marine militaire. Portée 4 milles, signature 2 éclats blancs toutes les 10 secondes.
- **Phare de Capo d'Orso,** construit en 1924, simple tour blanche auquel était adjoint un bâtiment de service. Portée 10 milles, signature : un éclat blanc toutes les 3 secondes.

Le sémaphore de Pertusatu

Si les phares français sont des établissement civils (contrairement aux phares italiens qui relèvent pour la plupart de l'armée), les sémaphores sont des établissements militaires qui participent à la défense des côtes. Ils font partie d'un réseau mis en place au lendemain de la révolution française, alors que la France se bat contre l'Europe entière, et sont les successeurs, en Corse, des anciennes tours génoises.

Le sémaphore de la Mortella, restauré par le Conservatoire du littoral, avec son système Dupillon.

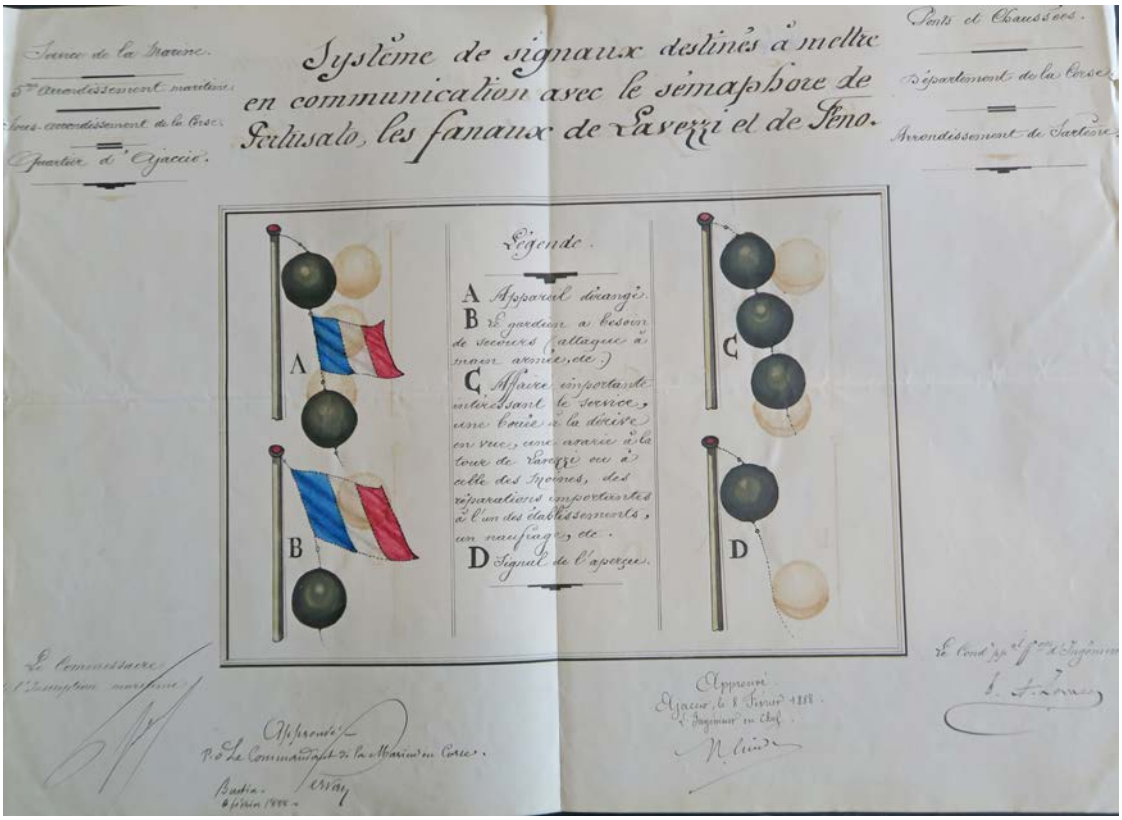
C'est à la demande de Napoléon qu'un système de surveillance des navires depuis la terre est mis en place à partir de 1806 : Charles Dupillon, officier d'artillerie, s'inspire du télégraphe de Chiappe et invente un système composé d'un mât sur lequel sont articulés 4 bras pouvant prendre 301 positions. Les premiers sémaphores Dupillon sont construits à partir de 1807. Gardiennés par deux gardiens, ils fonctionnent du lever au coucher du soleil.

En 1810, il existe cinq sémaphores en Corse : Cap Corse, la Parata, Pertusato, Cavallo, La Chiappa, Sagro. Deux sont affectés au détroit des Bouches de Bonifacio, ce qui n'est pas anodin et révèle l'extrême importance que la jeune République française accorde à cette zone frontière : Pertusatu est en effet bâti dès 1796.

Jugés superflus à la chute de l'Empire en 1815, les sémaphores sont réactivés à partir de 1862 : ils sont alors dotés de télégraphes. Chaque sémaphore utilise deux types de signaux en plus du télégraphe :

- les bras articulés Dupillon, utilisés par la marine de guerre,
- les pavillons colorés du code international de signaux élaboré en 1856.

À Pertusatu, en 1888, un système spécifique de communication de jour a été imaginé par la marine et les services des phares et balises entre les phares de Fenu / Lavezzi et le sémaphore de Pertusatu, suite à des attaques de gardiens s'étant produites au feu de Fenu (*cf. Brève histoire du feu de Fenu*) : le sémaphore étant équipé d'un télégraphe devait retransmettre les messages des gardiens aux autorités concernées.



Le système de communication mis en place entre le sémaphore, Fenu et Lavezzi en 1888.

Les services du télégraphe sont fermés dans tous les sémaphores en 1958 ; le système Dupillon est maintenu jusqu'à la fin des années 1960. En 1968, le sémaphore de Pertusatu est mis en sommeil tandis que Cavallo est encore actif. En 1988, c'est au tour de Cavallo d'être délaissé, Pertusatu est remis en service : le sémaphore est entièrement restauré et doté de nouveaux appareils en 2002.

Aujourd'hui sept sémaphores continuent de surveiller les côtes en Corse : Cap Corse, Sagro, Alistro, Chiappa, Pertusatu, la Parata et l'Ile Rousse.
Le sémaphore de Pertusatu est donc l'un des plus anciens de Corse, même si le bâtiment d'origine a été profondément remanié. Il est le sémaphore le plus méridional de France. Ce sémaphore de 1er ordre (car il est actif 24h/24) opère en collaboration avec la station de la Maddalena, en Sardaigne. Lorsque les phares étaient gardiennés, gardiens des sémaphores et gardiens des phares se partageaient la surveillance : aux premiers le jour, aux seconds la nuit. Seuls restent désormais les gardiens sémaphoriques, militaires de la Marine Nationale qui ont vu leur rôle s'étoffer avec l'accroissement du trafic sur toutes les mers du globe, et particulièrement dans les Bouches de Bonifacio.
Leurs missions sont larges :

- secours et sauvetage (veille sur les fréquences de détresse, coordination des actions avec les CROSS, diffusion de bulletins météo et des AVURNAV, AVertissements Urgents de NAVigation…)
- Régulation de trafic maritime et de l'activité de pêche (en veillant notamment au respect des règlementations et en surveillant les pollutions maritimes accidentelles)
- Surveillance du territoire, en relation avec les ports militaires (surveillance des navires suspects)
- Missions spécifiques : mesures météo, surveillance des incendies dans les zones littorales à risque, surveillance des sites archéologiques sous-marins

SOURCES

Archives départementales d'Ajaccio, cotes : 4S193
Archives Nationales, F/14/20259
Blog de François Canonici
Joncheray Anne et Jean-Pierre, *90 épaves en Corse*, éditions GAP
Gerigny Olivia, *Bilan de campagnes océanographiques dans les Bouches de Bonifacio*, université de Corte-CNRS , 2010
Collectif, *Bonifacio*, éd. Albiana
Emission de radio : *Mincemeat, une opération d'intoxication au cœur de la Seconde Guerre Mondiale*, Patrick Pesnot, Rendez-vous avec X, France Inter 2014
Etude thalassonymique (Office de l'Environnement de la Corse)
Mare Nostrum, les Corses et la mer, catalogue d'exposition, éd. Albiana / CTC, 2011 (article « Petit mémoire corse des monstres marins », par Vincent Maliet)

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