



Carnet de Voyage : DUNKERQUE du vendredi 26 au dimanche 28 mars 2010

VENDREDI 26 MARS

Un évènement exceptionnel, le décès de Christian COMPAIN, a marqué cette sortie durant ce week-end à Dunkerque. De plus nous n'étions que 10 à participer à ce voyage. Aussi après un dernier hommage à Christian au funérarium de Nanterre, nous avons pris la direction de Dunkerque à bord de trois voitures en laissant le soin au Président de nous représenter lors de la cérémonie du samedi matin.

L'arrivée à Dunkerque a été un peu tardive, mais à l'hôtel « Gens de Mer », cela est courant et notre diner nous a remis un peu de nos émotions.

SAMEDI 27 MARS :

Organisée par l'Office du Tourisme de Dunkerque, cette journée a été un peu venteuse mais ensoleillée contrairement aux prévisions de fin de semaine.



A 10h00, nous embarquons dans le bus pour la visite de Dunkerque. Il faut se rappeler que Dunkerque est une très ancienne ville du Nord de la France, plus de mille ans mais que sa situation sur le Pas de Calais lui a de temps conféré une position militaire stratégique qui fait que Dunkerque a subi de tout temps des guerres avec surtout les Espagnols, les Anglais et les Allemands quand elle était française.

En quittant l'hôtel nous passons devant le dernier vestige des remparts de Vauban, la tour du menteur. Pourquoi menteur ? Dans les temps anciens, cette tour avait un phare qui donnait, volontairement de temps à autre, de mauvaises informations aux navires qui alors s'échouaient sur la côte pour la joie des pilliers d'épaves ! Dunkerque était une cité corsaire avec son plus connu Jean Bart.

En arrivant sur la « Grand Place », nous sommes au pied du beffroi et de l'Église Saint Eloi. Saint Eloi (588-660) orfèvre et ministre de Dagobert, évangélisa le nord du royaume franc à une époque où Dunkerque n'existait pas, le terrain étant encore sous les eaux. L'origine de Dunkerque vient des deux hameaux de pêcheurs qui se créèrent avec chacun une chapelle après le retrait des eaux au Xe siècle.

L'Église Saint Eloi a été construite en XVe siècle et englobait alors l'actuel beffroi. Elle fut détruite en 1558 par les troupes françaises du Maréchal Thermes, sauf la tour/beffroi et quelques pans de la nef. Mais dès 1560, la municipalité décide la reconstruction en gothique flamboyant avec trois nefs et un chœur entouré d'un déambulatoire donnant accès à cinq chapelles. Mais le manque d'argent un mur avec deux portes ferme l'église à l'ouest. Le Beffroi est donc séparé de l'ensemble. Puis en 1782, l'église s'agrandit encore avec l'architecte Louis Victor, prix de Rome et la façade de style temple grecque est terminée mais remplacée en un siècle plus tard car la pierre employée ne résistait pas à l'air salin de Dunkerque.

Les deux guerres mondiales, surtout



celle de 39/45, ont détruit une fois de plus Saint Eloi et la reconstruction de l'Eglise Saint Eloi a été achevée en 1985. Actuellement, il n'y manque plus que la restauration des vitraux.

Mais Dunkerque c'est aussi Jean Bart dont la sépulture a été mise en évidence en 1782 lors des travaux effectués dans le Chœur. Jean Bart est né à Dunkerque en 1650. C'était un solide gaillard de 1,90 m qui débuta comme mousse à 12 ½ ans dans la marine hollandaise ! Il vint dans la marine française lors de la déclaration de guerre par Louis XIV aux Hollandais. En tant que corsaire, il se mit à la disposition du Roi. Son haut fait d'armes sera le 29 juin 1694 lors de la bataille du Texel. Il prit aux Hollandais 100 navires de blé qui sauvèrent la France de la Famine ! En septembre de la même année, Louis XIV l'anoblit et il finit sa vie Chef de la Marine du Roi à Dunkerque, victime d'une pleurésie le 27 avril 1702 et enterré dans le chœur de l'Eglise Saint Eloi.

Notre visite de Dunkerque se poursuit par la visite de Malo les Bains qui se développa à



la fin du XIXe siècle en station balnéaire, une révolution pour l'époque. Entre autres particularités, la banlieue Malo de Dunkerque construite à l'est n'était que des maisons de pêcheurs et de maraichers en bois. Certaines constructions ont résisté au temps et de belles villas en bois sont encore visibles, elles étaient le symbole de la réussite de leur propriétaire.

Ce quartier de Dunkerque est construit à l'emplacement de la bataille des dunes qui eut lieu le 26 juin 1658 entre les Espagnols qui avaient envahi quelque temps auparavant Dunkerque et une alliance des armées françaises sur terre et anglaises sur mer qui ont conjuguées leur artillerie pour les défaire. Ce jour est historique pour Dunkerque car le matin elle était espagnole, dans l'après-midi elle était française mais la revendication des Anglais au succès de cette bataille l'a rendu anglaise par traité en soirée ! Dunkerque devint définitivement française lors de son rachat pour cinq millions de livres aux Anglais le 27 octobre 1662.

Après une petite promenade sur la plage de quinze kilomètres, quelques centaines de mètres, nous avons regagné le bassin du Commerce, le plus ancien du port, pour un somptueux déjeuner au restaurant « Le Corsaire » que nous vous recommandons si vous passez par Dunkerque un jour.

L'après-midi a débuté à 14h30. En effet, le Président Josse nous a rejoint après la cérémonie de ce samedi matin pour notre regretté ami, Christian Compain qui nous accompagnait en pensée pendant cette visite.



Ainsi, nous embarquons à bord du « Texel » pour la visite d'une partie du port, nous dirons « le vieux port » ! Dans celui-ci nous commençons par le bassin de plaisance en admirant au passage les pièces à flot du Musée Portuaire: un ancien remorqueur, le vieux bateau phare « Sandettie » qui était, dans le temps, amarré sur les bancs de sables dans le Pas de Calais, et la « Duchesse Anne » que la France a reçu en dommages de guerre de l'Allemagne. Ancien navire école de la Kriegmarine, ex « Grossherzogin Elisabeth », il a été ainsi rebaptisé en arrivant

à Lorient où il a été utilisé pour divers services mais surtout de magasins pour la marine nationale (Lorient, Brest puis Lorient). Le Musée portuaire de Dunkerque l'a acquis en 1981 pour le franc symbolique et une association a pris en charge le ragrément du voilier qui n'était qu'une coque à Brest !



Puis nous visitons les différentes darses creusées sur instruction de M. Freycinet, ministre, qui fit que Dunkerque sera et est toujours le 3^e port maritime de France. Le bassin minéralier est très impressionnant avec ces minéraliers qui apportent le minerai ou le charbon d'un point quelconque du monde. Dunkerque possède un des deux complexes sidérurgiques de France, voulu par le Président de Gaulle dans les années 60. Déjà le prix du minerai venant du bout du monde était moins cher que celui qui était extrait sous notre sol ! Le port de Dunkerque possédait des chantiers navals bien avant Louis XIV mais ceux-ci ont disparu dans les années 1980 pour seulement de la réparation navale avec ses cales sèches. Une base de centrales éoliennes offshore existe aussi. Hélas, nous ne visiterons pas le nouveau Dunkerque qui est, à l'ouest, à Gravelines et où se trouve le port des containers où transitent près de 85% des marchandises en dehors des pondéreux et du brut de pétrole et la centrale de Gravelines bien connu des anciens d'Entrepose !

A la suite de cette visite, nous terminons cette journée par la visite du Musée Portuaire qui illustre bien toute l'histoire de Dunkerque dont nous vous avons extrait le récit ci-dessus.

Après cette belle journée de visite, nous regagnons harasser notre hôtel « Gens de Mer » pour un dîner 'festif'.

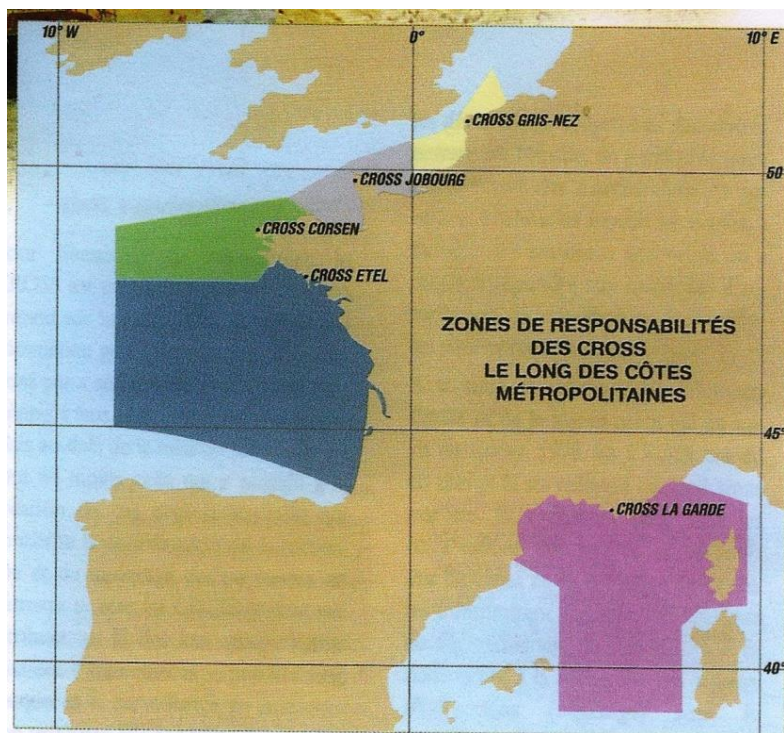
DIMANCHE 28 MARS

Après un bon petit déjeuner, les trois voitures prennent la route à 8 h45, c'est très tôt car cette nuit nous sommes passés à l'heure d'été, une heure de sommeil en moins !

Environ 70 km cap à l'ouest, dans la brume nous atteignons le pays des deux caps : blanc et gris. A 10h00 nous nous présentons à la porte du

CROSS GRIS-NEZ

Nous vous présentons ci-après l'organisation des CROSS de France et plus spécialement celui du Cap Gris-Nez.

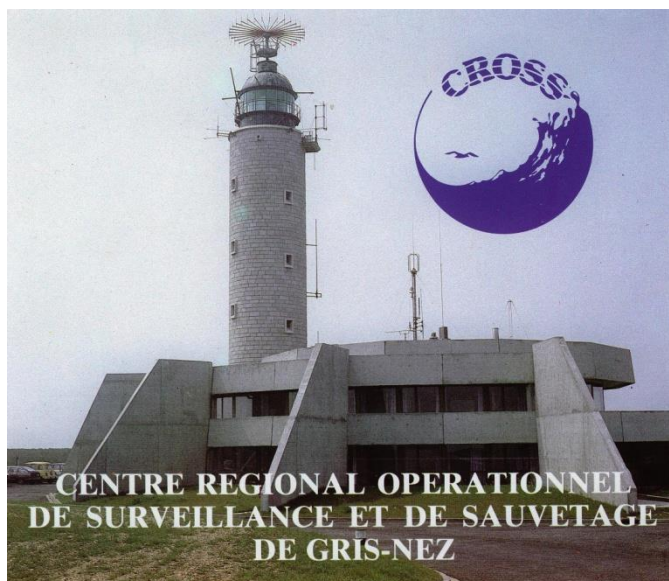


CROSS

Les gardiens du large

Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) à travers les différentes missions qui leur sont confiées sont la pierre angulaire des opérations de secours et de contrôle en mer.

Le CROSS GRIS-NEZ, centre de contrôle de la voie maritime la plus fréquentée du monde, voit et contrôle en collaboration avec les centres étrangers de Douvres (GB) et Ostende (B) un trafic maritime montant / descendant vers/de la Mer du Nord en deux rails comme à Ouessant. Mais en plus il y a le trafic transversal entre le continent et la Grande Bretagne et la navigation de plaisance et les bateaux de pêche. Ainsi le CROSS GRIS-NEZ traite, chaque année, 1 500 contrevenants, suit 7 500 navires à cargaison dangereuse et diffuse 21 000 bulletins d'information...

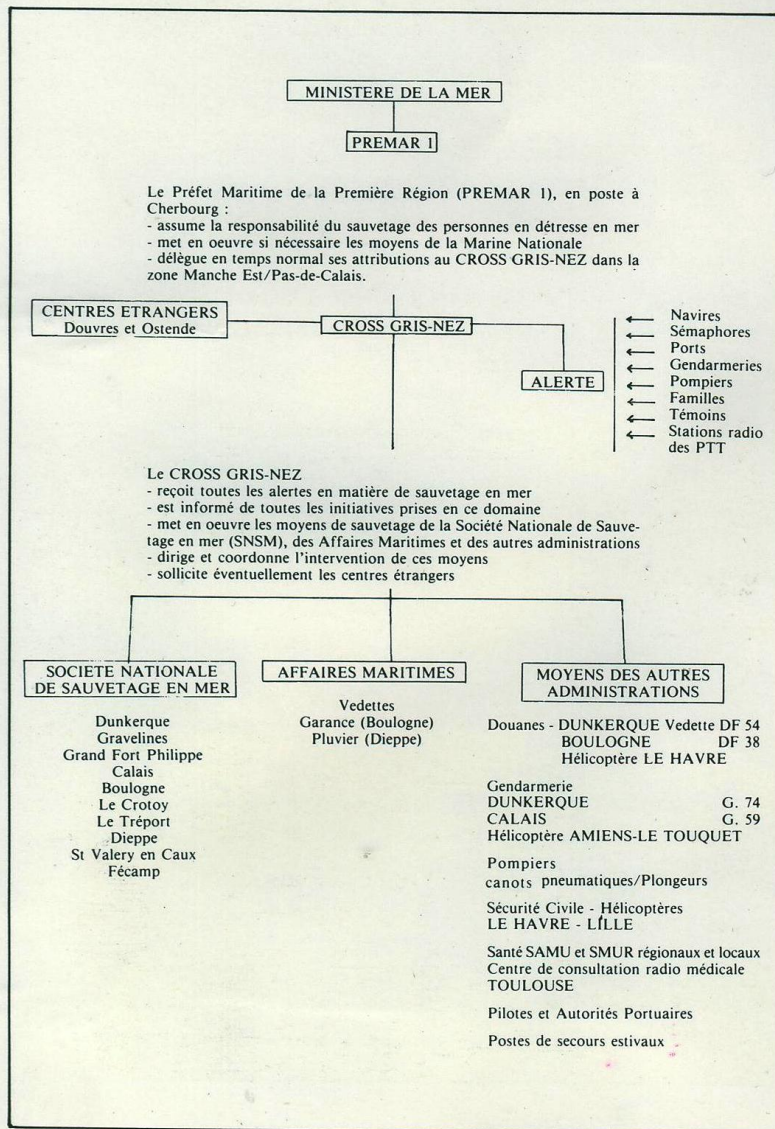


A cette mission de 'gendarme' s'ajoute la mission « RECHERCHES et SAUVETAGES maritimes ». cette mission est définie par la Convention internationale de Hambourg (1979) :

- ✚ assurent une permanence opérationnelle, (radio, radar, télex et téléphonique 24 heures sur 24 toute l'année,
- ✚ tiennent à jour la liste complète des moyens d'interventions disponibles,
- ✚ reçoivent les alertes et toutes les informations relatives à la recherche et au sauvetage,
- ✚ prennent, par délégation du Préfet Maritime, la direction de toute opération de recherche ou de sauvetage, à moins qu'en raison des circonstances celui-ci ne décide de conduire lui-même les opérations.

Les CROSS disposent d'abord du concours des moyens navals et aériens du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, du Ministère de la Défense et de la Société Nationale de Sauvetage en MER (SNSM).

ORGANISATION DU SAUVETAGE DES PERSONNES EN DETRESSE EN MER DANS LA ZONE DE COMPETENCE DU CROSS GRIS-NEZ



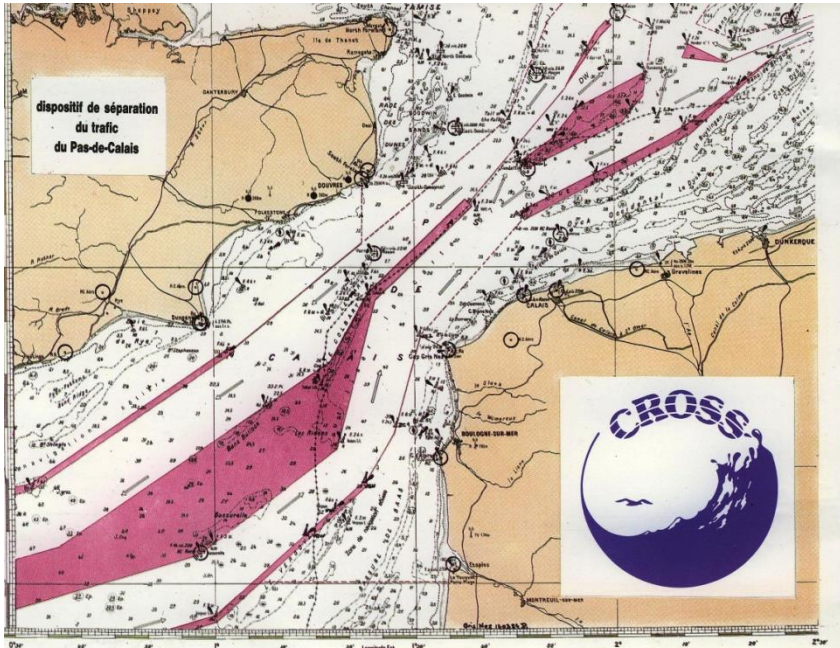
Nous sommes reçu par la chef du Cross, M. C. Nadaud qui nous résume la mission du/des CROSS de France en liaison avec les organisations similaires des autres pays. C'est ainsi que nous apprenons que le CROSS GRIS NEZ, le plus important, reçoit tous les messages de détresses ou d'abordages / pirateries de tous les navires français de par le monde via les satellites.

Une cinquantaine de personnes assurent le service continu du CROSS, à la manière des services à bord des navires. Chacune des personnes font leur quart et reste à bord pendant une période d'une à deux semaines. Ainsi, le CROSS est doté d'un service hôtel/restauration pour le bien-être de l'équipage. Bien que civil, l'organisation est bien militaire et le personnel de surveillance est surtout recruté parmi les meilleurs des innombrables sémaphores de France. La veille exige beaucoup de patience ! mais il faut être prêt à réagir à la moindre alerte :

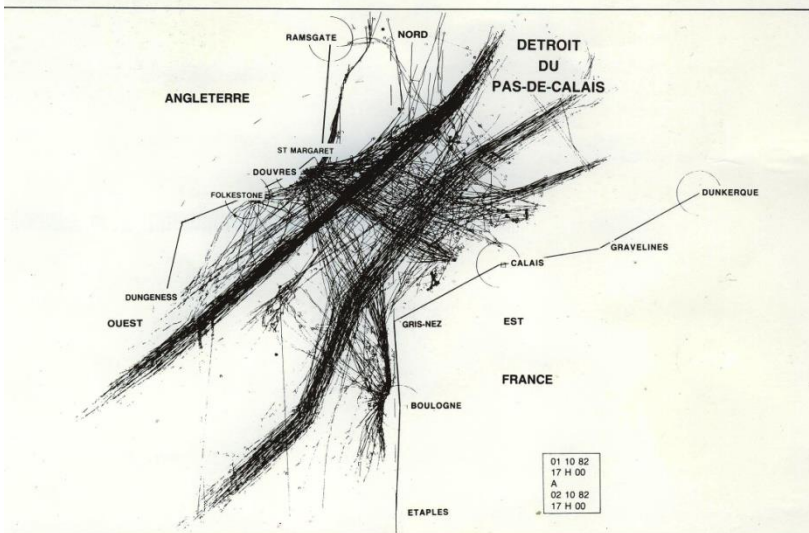
✚ Vérifier la véracité de l'alerte et son

importance,

- ✚ Informer les autorités compétentes,
- ✚ Déclencher et coordonner les moyens à déployer en rapport avec l'alerte,
- ✚ Conclure sur les conséquences !



dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais



4 heures dans le Pas-de-Calais : tracé informatique du trafic

C'est ainsi que notre hôte a illustré ces évènements en nous contant l'histoire de bateau qui semblait être fantôme et semblait naviguer sur la Manche d'une manière telle qu'il semblait que des évènements important s'étaient passés à bord ! avec des moyens aériens et navals, il fût décidé de monter à bord du bateau 'fou' qui ne répondait à aucun message. Résultats : les marins à bord étaient tous malades et les douanes qui étaient montés à bord ont du piloter le bateau vers le port plus proche.

Ainsi beaucoup d'incidents/accidents sont prévenus grâce à la vigilance des CROSS. Cette organisation a été créée en France dans les années 60 !

La visite de la salle de contrôle termine notre intrusion dans ce centre. Après une heure trente, nous remercions notre hôte pour cette

conférence sur la sécurité maritime.



Nous reprenons la route avec un soleil revenu vers Wizemieux pour un déjeuner dominical que notre organisateur James Garan nous a réservé et nous nous séparons vers 15h00 pour rentrer en Ile de France.

Quel beau week-end ! Merci James.

Quelques photos souvenirs du Groupe !

