

Tempête du 23 mars 1836

I. Synthèse de l'événement

Date de début d'événement : 23 mars 1836

Date de fin d'événement : 28 mars 1836

Type d'événement : tempête d'origine atlantique de type **ND** (classification Drevetton)

Départements touchés ou régions :



Tout le territoire français est impacté à un moment ou un autre mais le littoral atlantique subit le plus fort de la tempête.

Résumé :

Le 23 mars une violente tempête ravage tout le littoral atlantique. Les vents violents durent jusqu'au 28 mars, ils impactent tout le pays.

L'ouragan s'accompagne de vents très violents responsables de nombreux dégâts particulièrement le long des côtes atlantiques jusqu'au Cotentin.

Les fortes pluies provoquent des coulées de boue, des crues ainsi que la destruction de maison et villages jusque dans le nord-est du pays.

Intensité maximum	Durée	Surface du territoire métropolitain touché	Indice de sévérité
Au moins 120 km/h	5 jours	Tout le territoire	???

II. Informations fragmentaires recueillies

Le 23 mars, 78 marins partis pour la pêche d'hiver en haute mer, pêche dite de la péougue, périssent lors du naufrage de leurs chaloupes au large de La Teste (commune de Gironde proche d'Arcachon, commune qui n'existait pas à l'époque).



Au large de son port de départ, le naufrage des sept chaloupes a fait 65 veuves et 118 orphelins (Illustration Cécile LÉNA)

Divers articles dans les *Annales Maritimes et Coloniales, volume 22*, font référence à des vents violents le 28 mars 1836, à l'origine de naufrages et de navires en grande difficulté des côtes de Manche au littoral atlantique.

Sont explicitement cités :

le Cap Frehel et Saint-Cast (Côtes d'Armor)
Brest
Quiberon
Le Croisic (Loire-Atlantique)

Ce même jour, le 28 mars 1836 à 9 h du matin à Damas-devant-Dompaire (88), un incendie associé à la tempête ravage une partie du village (destruction totale de l'église, du presbytère et de 10 maisons).

Un article écrit par Beth Walton, de l'*Australian Meteorological Association*, cite le printemps 1836 comme riche en tempêtes sévères en Manche. Il signale des valeurs numériques pour la journée du 27 mars avec des vents de 63 nœuds (117 km/h) pour des creux de 16 mètres

III. Références bibliographiques ou médiatiques

Quelques extraits des Annales Maritimes et Coloniales, volume 22,

Lors de la tempête qui a éclaté dans la nuit du 27 au 28 mars 1836, huit pêcheurs des bateaux *le Saint-Esprit* et *la Grâce-de-Dieu*, de Saint-Cast, luttèrent sur les débris de leurs barques submergées, lorsque les sieurs Meunier et Dargorne, entendant leurs cris, se précipitèrent dans les flots et réussirent, après de pénibles efforts et au moyen de cordages, à transporter sur le rivage les huit naufragés, que la frayeur et la fatigue avaient déjà épuisés.
Une médaille d'argent pour chacun des deux sauveteurs. (Le 29 août 1836).

CABELDUC, capitaine du chasse-marée *l'Adeline*, du Croisic.
Malgré la violente tempête du 28 mars 1836, le sieur Cabelduc ne perdit point de vue le chasse-marée *le Charles*, qui était en détresse, et au moment où ce bâtiment allait couler, il manœuvra de manière à l'aborder. Au risque de perdre son bâtiment, *l'Adeline*; il parvint à sauver l'équipage.
Médaille d'or, le 18 août 1836.

BARBAROUX (Étienne-Cosme), sergent-portier au fort Penhièvre, et DUQUESNOY (Louis-Prosper), gendarme.
Lors du naufrage du chasse-marée *l'Alfred*, arrivé à Quiberon dans la nuit du 27 au 28 mars 1836, les sieurs Barbaroux et Duquesnoy ont montré un courage remarquable, en secourant l'équipage de ce navire, et ont fait preuve d'humanité en donnant aux naufragés tous les secours nécessaires.
Deux médailles d'argent pour ces deux sauveteurs, le 22 septembre 1836.

MARÉCHAL, mousse.
Le chasse-marée *l'Espérance*, monté de quatre hommes d'équipage, se trouvait, le 28 mars 1836, à trois ou quatre lieues dans le N. du cap Fréhel, lorsqu'il fut assailli, avec une extrême violence, par une tempête. Il manœuvra de manière à accoster un bâtiment qui passait à quelque distance. Trois hommes sautèrent à bord de ce bâtiment, le brick de l'État *la Charmante*; le quatrième, le mousse Maréchal, était encore sur le chasse-marée, quand un coup de vent sépara les deux bâtiments.
Il était trois heures de l'après-midi quand le mousse fut

1149 ANNALES MARITIMES.
abandonné; le sentiment de sa conservation lui donna du courage, il gouverna vers la terre avec un succès inespéré. L'eau entrant dans la chambre par une ouverture résultant du choc des ancres, il quitta le gouvernail pour pomper, et la pompe pour diriger le gouvernail. Ce fut par cette double opération qu'il empêcha le bâtiment de couler et qu'il réussit à conduire *l'Espérance* devant Granville, où les pilotes le firent entrer bientôt après.
Médaille d'argent et gratification, le 28 juillet 1836.

LE PLOMB (Yves-Marie), pilote lamaneur de Brest.
Dans la nuit du 27 au 28 mars 1836, la corvette *la Nièvre* a couru les plus grands dangers par suite d'un violent coup de vent. Le pilote lamaneur Le Plomb s'est rendu, malgré le mauvais temps, à bord de la corvette pour offrir le secours de son expérience locale, en cas que ce bâtiment rompit son dernier câble.
Médaille d'argent et gratification, le 23 mai 1836.

Australian Meteorological Association

(<http://boundforsouthaustralia.net.au/journey-content/severe-storms-in-spring-1836.html>)

Extract

The gales and foul weather continued for more than a week, with the most violent conditions yet to come. [At 3.00pm on Sunday 27 March](#) the [John Pirie](#) diarist described the wind turning southwest and strengthening to the 'perfect Hurricane' with the seas raised to the 'greatest possible pitch of Madness'. On the Beaufort wind scale, developed in 1804, 'hurricane strength' is the highest category with winds in excess of **63 knots and wave heights greater than 16 metres**. From the two accounts, it appears the [John Pirie](#) endured near hurricane strength southwest to northwest winds, with occasional hurricane strength squalls for almost 24 hours. During this time mountainous waves broke over the ship again and again, at one stage completely overwhelming it – the only course of action was to break the bulwark to allow the water to escape before its weight sank the vessel. Under such extreme conditions, the Captain could do nothing but steer before the wind – eastward – a path which would take them into the Bay of Biscay. It was not until 4.00 pm the next day, when the wind had abated a little but still with heavy seas, that they could 'heave to' and labour westward into the wind, away from the danger of being close to shore. On Wednesday, with the winds turning southwesterly (but still possibly galeforce and with high seas and heavy swell), they set sail for the English coast, finally finding safe anchorage at Dartmouth, Saturday 2 April, greatly shaken but thankful to be alive.

The [Duke of York](#), sheltering at Torbay during this period, did not go unscathed. The great storm of the 27 to 28 March broke its sea anchor cable and windlass, while other sheltering ships lost masts, and one vessel was dashed against the shore.

Written by Beth Walton, Australian Meteorological Association