

De quelques phares en Mer d'Iroise

Ignacio de la SERNA¹

*Procureur Général près la Cour d'Appel de Mons
Maître de conférences à l'Université catholique de Louvain*

I. L'origine des phares en mer d'Iroise

Le phare le plus célèbre est sans doute celui d'Alexandrie, considéré comme une des sept merveilles du monde antique. Construit au 2^{ème} siècle avant Jésus-Christ, à la pointe de l'île de Pharos, haut de 135 mètres, il brillera près de quinze siècles avant qu'un tremblement de terre ne le détruise en 1302.

Le long du littoral français, ce sont vraisemblablement des moines qui, par charité chrétienne, ont les premiers allumés des feux pour guider les marins et contrer ainsi les pilliers d'épaves.

Certains phares ont également été construits pour assurer une surveillance du littoral. Ils ont alors un rôle plus « militaire » et se présentent souvent comme une tour de guet. Ils sont l'occasion pour la monarchie en place d'affirmer son pouvoir.

Mais petit à petit, une motivation plus commerciale va prendre le dessus. C'est avant tout pour éviter que de riches cargaisons venant de pays lointains, ayant échappé aux tempêtes et pirates, ne fassent naufrage à l'abord des côtes juste avant de pouvoir rejoindre le port.

Nous verrons que bien souvent ce sont un ou des naufrages qui ont précédé la construction d'un phare en mer. Pour ainsi dire, presque

¹. Communication présentée à titre exclusivement scientifique devant l'Académie le 27 juin 2016. Deze bijdrage werd op 27 juni 2016 uitsluitend ten wetenschappelijke titel voor de Academie gepresenteerd.

chaque rocher sur lequel un phare a été construit a été d'abord à l'origine d'un naufrage¹.

La mer d'Iroise compte le plus de phares de mer. Cela participe du souci des autorités françaises de faire de Brest le grand port transatlantique de la France et d'Europe. Mais cela nécessite que les bateaux puissent arriver au port de jour comme de nuit et en toutes circonstances. Avec les bateaux à voile, impossible de garantir la durée d'une traversée, cela dépendant du vent. Mais avec les bateaux à vapeur, les compagnies maritimes s'engagent à effectuer le trajet en un temps déterminé, ce qui requiert un port dont l'accès sécurisé grâce aux phares, est possible à tout moment.

II. *Le classement des phares*

Il y a plus ou moins une bonne trentaine de phares isolés en pleine mer au large des côtes françaises. Plus de la moitié se trouvent en Bretagne. Les gardiens ont opéré une classification qui leur est propre et qui n'a rien à voir avec celle de l'administration des phares et balises². Les « Paradis » comprennent les phares à terre où les gardiens pouvaient vivre avec leur famille et c'est là qu'ils terminaient leur carrière après avoir passé quelques années dans les phares de mer. Viennent ensuite les « purgatoires », qui sont des phares de mer isolés, mais situés sur une île. Ils ne sont pas de tout repos pour les gardiens mais le métier s'y exerce relativement bien. Enfin, « les enfers » sont désignés par les gardiens comme des phares situés en pleine mer excluant toute sortie des gardiens de par leur situation et qui ont parfois subi des tragédies (Ar-Men, La Jument d'Ouessant). La vie quotidienne des gardiens y est très rude, principalement lorsque la mer se déchaîne.

L'administration des phares et balises opère une toute autre classification, soit suivant la situation géographique, soit suivant les signaux lumineux du phare soit suivant le type d'éclairage. Certains phares ont pour mission de signaler un danger comme des rochers ou un banc de sable. D'autres renseignent l'approche d'un port ou encore le début ou la fin d'une route

1. Le naufrage du Drummond Castle sur les pierres vertes en 1896 – 243 victimes – est à l'origine de la construction des phares de la Jument et de Kéréon.

2. Louis Le Cunff, « Feux de Mer », in *Le roman des phares*, omnibus, 2001, p. 533 ;

maritime. Il y a ainsi trois catégories. La première comprend ceux de pleine mer ou d'atterrissage, la deuxième regroupe ceux qui indiquent les chenaux d'accès à la côte et la troisième vise ceux qui signalent l'entrée des ports.

III. Le feu

Jusqu'au XVIII^{ème} siècle, les combustibles qui alimentent les tours à feu sont le bois, la tourbe, le charbon, l'huile. Puis ce sont la vapeur de pétrole, le gaz butane et l'électricité.

Pour assurer au mieux la diffusion des rayons de lumière, des miroirs sphériques en cuivre ont été ajoutés dans la lanterne afin de réfléchir la lumière.

Augustin Fresnel a véritablement révolutionné le système d'éclairage en utilisant le système dit de la lentille à échelons pour multiplier la puissance de la lumière.

L'éclairage est devenu rotatif en faisant tourner les réflecteurs autour de la source lumineuse grâce à un mécanisme d'horlogerie à poids. Chaque phare ayant désormais le rythme de ses éclats, il pouvait être clairement identifié par le navire, permettant ainsi au capitaine du navire de se repérer plus facilement. L'accélération de la rotation a été rendue possible grâce au système de l'optique flottant sur une cuve de mercure ce qui éliminait ainsi frottements et usure.

Petit à petit, les phares ont été automatisés : le premier fut celui d'Ar-Men en 1990 et le dernier, celui de Kéréon en 2004.

IV. La délicate manœuvre d'entrée ou de sortie des gardiens

La plupart des phares de Mer d'Iroise sont équipés d'un « cartahu » qui permet d'effectuer les relèves et le ravitaillement¹.

¹. Le Cartahu est un filin utilisé sur les navires pour manœuvrer des charges lourdes ;

Lorsque la vedette des Ponts et Chaussées ne peut accoster au pied du phare, il faut prendre le « ballon » et ça c'est du sport ! « Dans le langage des gardiens, le « ballon » désigne une sorte d'escarpolette qui se déplace le long d'un filin tendu entre le phare et le bateau ravitailleur. Un treuil placé sur la tour permet d'amener le gardien placé à califourchon sur le gros bouchon de liège et cramponné à la drisse qui descend de la poulie »¹. Par gros temps, cette manœuvre se révèle être un sport délicat et parfois périlleux. En effet, « selon la position du bateau-ravitailleur, tantôt au creux, tantôt au sommet de la lame, le filin conducteur se tend et se détend. Et le malheureux passager, suspendu au-dessus de l'abîme, comme une araignée au bout de son fil, se trouve plus d'une fois plongé dans l'eau glacée qui monte en hautes gerbes, à l'assaut de la tour. C'est alors qu'il faut tenir bon la drisse. Le moindre vertige, le moindre étourdissement serait fatal »². Outre la résistance du gardien, il faut aussi compter sur la dextérité du capitaine du bateau qui doit manœuvrer, anticiper les vagues pour éviter à la fois que la vedette ne se fracasse contre les rochers et que le gardien ne tombe à l'eau. Plus d'une fois, il est arrivé qu'en raison du gros temps, le bateau-ravitailleur soit contraint de faire demi-tour, les gardiens devant attendre une amélioration de la météo pour la relève.

Il convient ici d'évoquer la figure de Henri Le Gall. Jusqu'en 1933, la relève et les ravitaillements étaient assurés par des bateaux loués. En 1933, ce sont les « Velléda » bateaux acquis par l'administration des phares et balises qui vont assurer la tâche. Henri Le Gall, originaire de l'île de Sein va prendre les commandes de la nouvelle « Vellédella 3 ». C'est lui qui fera les rotations vers Ar-Men et la Vieille. Et il est appelé aussi vers Ouessant lorsque la « Ouessantine » n'est pas disponible. Il devient maître dans la technique d'approche. Il sera surnommé « le virtuose de la mer ». Il sait quand cela passera ou ne passera pas. C'est lui qui dessinera et établira le nouveau cahier des charges la « Velléda 4 » qu'il pilotera jusqu'à sa pension en mars 1983.

On peut deviner les sentiments qui liaient les gardiens aux marins de la relève. Sentiments rarement exprimés par des mots mais ô combien discernables dans ces attitudes de complicité souvent faussement

1. Louis Le Cunff, *op. cit.*, p. 531 ;

2. Louis Le Cunff, *op. cit.*, p. 531 ;

ironiques, que des vigoureuses tapes dans le dos soulignaient bruyamment. Ce sont en quelques sortes des « héros » comme les marins de la SNSM ou ceux de l'abeille Bourbon. Mais ces gens de mer ne le reconnaîtront. Ils déclareront toujours qu'ils ne font que leur travail. C'est la « pudeur du marin » dit Charles Claden¹.

V. La vie quotidienne d'un gardien de phare

Elle tourne principalement autour de ce que j'appellerais « la cérémonie du feu ». Les instructions de l'administration des Phares et Balises sont très détaillées et très strictes. Elles prévoient les heures précises d'allumage et d'extinction des feux et toutes les manipulations qui se rattachent à ces opérations. Le feu doit être allumé depuis l'heure correspondant au « demi-crêpuscule » du soir jusqu'au « demi-crêpuscule » du matin. Le crêpuscule est le moment qui suit le coucher du soleil et celui qui précède son lever. La durée de cette période varie selon la situation géographique du phare et plus précisément selon la latitude. Dans chaque phare se trouve un tableau de la durée crépusculaire ainsi qu'un annuaire des marées de côtes de France reprenant les heures de lever et de coucher du soleil.

Chaque phare dispose d'un point de repère situé à une distance plus ou moins grande. Lorsque ce point de repère disparaît de la vue des gardiens, ils doivent mettre en route le dispositif d'éclairage même si c'est en pleine journée. Cela se passe régulièrement en cas de brume.

Le gardien de service doit se rendre dans la lanterne un peu avant l'heure du crêpuscule pour y préparer l'allumage du feu. C'est un véritable rituel² :

- Enlever la housse qui recouvre l'appareil optique ;

¹. Charles Claden, alias « Carlos », ancien commandant des remorqueurs de haute mer, l'abeille Flandre et l'abeille Bourbon. Voyez les livres de Hervé Hamont « l'abeille d'Ouessant » et de Charles Claden « Au bout de la remorque ». Voyez enfin le reportage sur l'abeille Flandre « Chasseurs de tempête ».

². Ceci est le rituel de l'allumage à l'époque où les feux fonctionnaient au « pétrole incandescence ». Pour obtenir la combustion, le pétrole devait être préalablement chauffé et vaporisé.

De quelques phares en Mer d'Iroise

- Contrôler le réservoir de pétrole rempli le matin (après le nettoyage du brûleur) à l'aide des bidons entreposés dans le soubassement du phare ;
- Vérifier que le manomètre d'air indique une pression de 7 kg ;
- Placer sous le générateur, une lampe à chauffer garnie d'alcool ;
- Allumer ;
- Laisser le pétrole chauffer pendant 8 à 10 minutes puis ouvrir le robinet du détendeur ainsi que le robinet qui régit le débit du pétrole ;
- Dès que le jet de vapeur se manifeste sur la toile métallique, y mettre le feu.
- Retirer la lampe de chauffe et attendre que la gerbe de flamme atteigne la hauteur convenable ;
- Relever les stores ;
- Embrayer la machine de rotation avec la roue de commande de l'appareil optique et mettre la machine en mouvement¹ ;

Une fois l'allumage effectué, le gardien doit rester un certain temps dans la lanterne pour s'assurer que le feu et les appareils de rotation fonctionnent normalement. Ce n'est que quand il a la certitude que tout fonctionne bien qu'il peut quitter la lanterne pour aller s'asseoir dans la salle de veille. Il doit toujours rester en mesure de contrôler la ventilation de la lanterne et le bon fonctionnement du feu.

Le gardien de quart ne peut en aucune manière quitter la salle de veille. Au changement de quart, il doit toujours attendre le gardien qui va le remplacer.

Le premier quart se déroule souvent de l'allumage jusqu'à 2 heures du matin, le deuxième de 2 heures du matin jusqu'à 12 heures.

¹. La rotation de l'appareil optique qui flotte sur une cuve à mercure est assurée par un système comparable à celui d'une gigantesque horloge. Les poids sont remontés à la main ou par après automatiquement à l'aide d'un petit moteur électrique.

La vie de gardien de phare est donc une vie de solitaire. Bien souvent, ils se croisent mais ne sont pas ensemble. Généralement deux par phare. 14 jours au phare, 7 jours de repos à terre, 7 jours au phare, 7 jours de repos à terre.

Par gros temps il est arrivé que la relève ne puisse se faire et certains gardiens sont restés jusqu'à 100 jours sans interruption dans leur phare.

Il faut imaginer le mugissement de la corne de brume, le fracas des vagues sur la tour, l'humidité des murs suintant d'eau de mer, sentir l'odeur de pétrole dans la lanterne pour se rendre compte que ce métier n'était pas possible pour tout le monde.

Durant la journée, les gardiens s'adonnent à des tâches d'entretien et certains pêchent quand ils en ont le temps ou encore se livrent à certains loisirs (maquettes, dessins, peintures etc).

Un livre de Jean-Pierre Abraham décrit superbement ce que pouvait représenter la vie d'un gardien de phare au quotidien¹.

VI. Les caractéristiques et l'histoire de quelques phares

1. Ar-Men

Situation : 5 Miles au large de l'île de Sein – Finistère Sud

Position : 48°03'0''N – 4°59'9''W

Mise en service 1881

Hauteur de la tour : 37 mètres

Portée 23 Miles

Caractéristiques : 3 éclats blancs / 20 secondes

Optique : Fresnel

Corne de brume : 3 sons / 60 secondes

Automatisation : 1990

¹. Jean-Pierre Abraham, « Ar Men ».

L'île de Sein, au large de la pointe du Raz est un véritable radeau de roches et de sable. Elle est minuscule : 1200 mètres de long, 800 mètres de large. Elle est séparée du grand large par la chaussée de Sein et du continent par le Raz-de-Sein.

Région très dangereuse pour la navigation comme le révèle ce vieux dicton : « Qui voit Sein, voit sa fin ». L'Hydrographe et cartographe Beautemps-Beaupré écrivait à propos de la chaussée de Sein : « *Le grand plateau de roche connu sous le nom de chaussée de Sein est tellement dangereux que nous pouvons affirmer que tout navigateur qui le traversera, sans le secours d'un bon pilote de l'île de Sein, ne devra son salut qu'à un heureux hasard...* »

Le phare d'Ar-Men se situe à l'extrémité de la chaussée de Sein soit à plus ou moins 5 Miles au large de l'île de Sein. La chaussée de Sein, très dangereuse pour la navigation, est le prolongement vers l'Ouest de formations granitiques de la pointe du Raz. Ar-Men est un des phares les plus célèbres en raison de son isolement et des difficultés considérables qu'ont généré sa construction. Il fut parfois appelé par les gardiens « l'enfer des enfers » tant la vie à bord y était rude surtout par gros temps lorsque les assauts de la houle faisaient trembler tout l'édifice.

Ce sont les très nombreux naufrages dans les parages qui pousseront les autorités à construire le phare d'Ar-Men et celui de la Vieille. Il y avait bien un feu sur la pointe du Raz et un feu sur l'île de Sein et si les marins savaient qu'il fallait bien se tenir à grande distance de cet alignement lumineux pour éviter de tomber sur les écueils, rien ne leur permettait d'estimer cet écart nécessaire vers le large.

Il faudra aux bâtisseurs d'Ar-Men 14 années pour **réaliser l'impossible**, pour ériger cette tour qui défie l'océan (de 1867 à 1881).

Ce sont l'inspecteur Joly et son collaborateur Lacroix qui furent chargés de l'édification du phare. Ce fut la roche portant le nom d'Ar-Men qui fut choisie pour recevoir les fondations mais le travail est rendu difficile en raison de la houle et du fait qu'Ar-Men ne se découvre que 5 fois par an, aux grandes marées à basses eaux. Intelligent et rusé, l'ingénieur Joly parvient à gagner la confiance de quelques sénans qui viendront prêter main forte pour la construction de la tour.

La première étape consiste à percer des trous dans la roche pour y sceller des barres de fer qui serviront à fixer la maçonnerie. Les travaux vont

durer longtemps. Souvent, l'accostage n'est permis que peu de fois par an, en fonction des marées et régulièrement, il faut refaire en début de saison ce que les tempêtes hivernales ont détruit ou abîmé. En moyenne, pour les fondations, les ouvriers ne pouvaient travailler que 10 heures par an. A plusieurs reprises, la chaloupe transportant les ouvriers se retourna mais à chaque fois ceux-ci purent être sauvés à l'exception de l'un d'entre eux, enlevé par une déferlante. Sa ceinture de sécurité n'avait pas été correctement attachée.

Le phare est inauguré en 1881. Mais les ingénieurs sont inquiets Le diamètre de la base de la tour est trop étroit par rapport à la hauteur de la tour. La crainte est que l'assaut des vagues durant les tempêtes hivernales finissent par briser la tour. C'est finalement le directeur de l'administration des phares et balises, Léon Bourdelles qui décide de renforcer la base. Ce second chantier débute en 1897 et s'achèvera en 1902. Ce sont ces travaux de consolidation visant à lui donner un soubassement plus large qui ont permis au phare de briller encore aujourd'hui au bout de la chaussée de Sein.

Le phare connut quelques tragédies, comme un gardien emporté par une lame et le feu qui ravagea le phare en 1923. Heureusement, les gardiens seront indemnes et finiront par maîtriser le sinistre.

2. La Vieille

Situation : Raz-de-Sein – Finistère Sud

Position : 48°02'5''N – 4°45'4''W

Mise en service 1887

Hauteur de la tour : 27 mètres

Portée : 18 milles (secteur blanc) 13 milles (secteur rouge) 14 milles (secteur vert)

Caractéristiques : 3 occultations blanc, rouge, vert / 12 secondes

Optique : Fresnel

Corne de brume : 3 sons / 60 secondes

Automatisation : 1995

Tandis qu'Armen garde la chaussée de Sein, la Vieille garde le Raz-de-Sein. Elle fut construite sur un rocher appelé « Gorlebella » et bien souvent les marins donnent encore au phare ce nom.

Si l'accostage pour grimper sur le rocher « Gorlebella » fut toujours une entreprise particulièrement difficile, une fois la roche taillée, la construction du phare fut plus aisée et se fit beaucoup plus rapidement, soit en 5 années (de 1882 à 1887). Il faut dire que la construction du phare d'Ar-Men située 18 km plus loin à vol d'oiseau s'est achevée en 1881 et que l'expérience qu'en ont tiré les ouvriers et les ingénieurs a été fort utile pour le chantier de la « Vieille ».

La tour présente une forme quadrangulaire et trapue, légèrement crénelée et qui s'élargit vers la base. Cette forme voulue par ses concepteurs permet de le distinguer très clairement, même par mauvais temps, de son voisin Tévennec.

Un épisode de l'histoire du phare de la Vieille mérite d'être souligné. Depuis leurs inaugurations, les phares sont généralement gardés par des autochtones bien valides et connaissant extrêmement bien les dangers des récifs avoisinants. Cependant, le Président Poincaré et ses ministres décidèrent de confier en priorité la garde des phares en mer aux mutilés de la guerre 14-18. Le 30 janvier 1923, lors du Conseil des Ministres, fut signée par le Président la loi sur les emplois réservés qui assimilait purement et simplement le métier de gardien de phare aux fonctions de garde champêtre, de facteur rural ou d'ouvrier aux écritures au bureau de Bienfaisance de la Seine. Il faut vraiment mal connaître la vie quotidienne de gardien de phares pour prendre pareille décision !

La loi parut au journal officiel le 7 février 1923. C'est ainsi que de vieux poilus et de nombreux mutilés, rescapés de la bataille de la Somme, de Verdun, du Chemin des Dames, auxquels ils manquaient le plus souvent, un bras ou une jambe, furent affectés à des emplois dans les P.T.T., dans les Ministères, dans les musées et dans les phares.

Deux mutilés de guerre corses, Mandolini et Ferracci, se retrouvèrent affectés en 1925 à la garde du phare de la Vieille. Mandolini n'a plus l'usage d'un bras et Ferracci a toujours une balle logée dans le corps. Tous les deux souffraient des poumons ce qui ne rend pas aisé la montée des

120 marches menant des réservoirs de pétrole à la salle de veille. Malgré, les certificats d'inaptitude remis à l'administration, celle-ci ne voulut rien entendre, faisant comprendre aux deux corses qu'ils avaient bien de la chance d'avoir un emploi réservé.

En décembre 1925, une tempête se déchaîne sur les côtes de Bretagne et le Raz-de-Sein se transforme en un chaudron bouillonnant de houle, d'écumes, de lames, de vent et de pluie. Pendant plusieurs jours, le phare n'est plus visible tant les éléments sont déchaînés. Le hasard fait que les deux mutilés sont seuls à bord, le gardien-chef étant en congé. Un jour, à la faveur d'une éclaircie, l'on aperçoit le drapeau noir qui flotte au sommet de la tour, signe d'une grande détresse. Impossible de les secourir, un bateau parvient tout au plus à leur hisser quelques paquets de vivre qui seront copieusement rincés lors de l'ascension. Dans la nuit du 19 au 20 février, une goélette de Paimpol, « La Surprise » va se fracasser sur les rochers de l'Enfer de Plogoff situés à proximité du phare. Plusieurs patrons de pêche affirmèrent qu'à plusieurs reprises, le phare s'était éteint et que la corne de brume n'avait pas fonctionné régulièrement. Ce naufrage mis en exergue la terrible vie de ces mutilés de guerre forcés d'être gardiens et la France s'émut de leurs conditions. Il fallut encore attendre quelques années pour que le Parlement retire des emplois réservés le métier de gardien de phare. Quant à Mandolini et Terracci, l'administration des phares et balises prit soin de les affecter à un poste à terre.

Depuis le 14 novembre 1995, le phare de la Vieille est télé-contrôlé depuis l'île de Sein.

3. Tévennec

Situation : Raz de sein – Finistère Sud

Position : 48°04'17'' N – 4°47'43'' W)

Mise en service : 1874

Hauteur de la tour : petite tour dépassant d'une maison au sommet d'un rocher, 28 m au-dessus de l'eau

Portée : 9 Milles (secteur blanc) 6 Milles (secteur rouge)

Caractéristiques : scintillant blanc avec secteur rouge couvrant l'île de Sein et feu auxiliaire directionnel (1 éclat/4secondes, portée 12 miles) balisant l'approche du Raz de Sein depuis le sud.

Automatisation : 1910

Le phare de Tévennec est situé à la pointe occidentale de la Bretagne dans la partie nord du Raz de Sein. Avec le phare de la Vieille situé plus au Sud, il sécurise ce dangereux passage.

Il a été inscrit monument historique par arrêté du 31 décembre 2015.

Beaucoup de bateaux ont fait naufrage autour de ce phare. Les courants du nord du Raz-de-Sein portent sur Tévennec et malheur au marin dont l'esquif tombe en panne : il finira généralement sur les cailloux de Tévennec. Les morts à cet endroit se comptent par milliers depuis quelques siècles. C'est ainsi que dans la nuit et par forte tempête, le 16 décembre 1796, le vaisseau de ligne « Le Séduisant » vint se fracasser avec plus de mille hommes de troupe à son bord. Vaisseau de ligne de 74 canons de la marine royale française, premier de sa classe (1782-1796), il quitte Brest avec d'autres navires pour aller soutenir les patriotes irlandais en lutte contre l'Angleterre. Pour échapper aux anglais, le capitaine choisit une route au sud avec bifurcation à l'Ouest. Elle sera fatale au prestigieux navire qui coulera à proximité du rocher sur lequel se trouve l'actuel phare de Tévennec. Sur les 1300 hommes d'équipage, entre 600 et 700 furent sauvés par les marins de l'île de Sein. Pour récompenser l'action héroïque des îliens, le Ministre de la Marine Laurent Truguet ordonnera le ravitaillement régulier de l'île et dispensera les jeunes sénans de service militaire loin de leur résidence pourvu qu'ils participent aux actions de sauvetage.

La construction du phare de Tévennec a débuté en 1869 pour se terminer en 1875. En fait, lorsque les conditions météo empêchaient les ouvriers de travailler sur le chantier d'Ar-Men, ils venaient sur celui de Tévennec et plus tard de la Vieille. Les plans ont été dessinés par l'ingénieur Paul Joly également responsable de l'architecture d'Ar-Men. Les plans prévoient une tour carrée de 11 mètres pour le phare lui-même et une maison d'habitation destinée au gardien, jouxtant la tour. La maison comprend une cuisine, deux petites chambres et un grenier.

Ce n'est pas véritablement un phare de haute mer classé parmi les enfers, mais il n'appartient pas non plus à la catégorie des purgatoires, situés en mer mais sur une île. Tévennec n'est pas vraiment sur une île mais accroché à un éperon rocheux balayé par les vagues lorsqu'il fait gros temps. C'est un haut lieu des superstitions et croyances bretonnes et des tas d'histoires plus sinistres les unes que les autres se racontent à son sujet. Il a la réputation d'être un phare hanté. Plusieurs gardiens qui y ont séjourné sont devenus fous. L'on y entendrait les cris lugubres des âmes des naufragés qui ont péri dans les parages. Régulièrement des prêtres sont venus bénir le rocher mais en vain.

Comme les gardiens qui restaient seuls y devenaient fous, l'administration décida d'y installer un ménage. Y vécurent ainsi un gardien, sa femme et trois enfants. Puis l'administration des phares et balises se rendant compte de la dureté de la vie sur place, le phare fut automatisé dès 1910.

Quant aux cris des âmes des naufragés, il semble plutôt que ce soit le bruit de l'eau et de l'air dans quelques anfractuosités rocheuses à fleur d'eau ou même le cri de quelques mouettes, perçus comme « Kerscuit, Kerscuit », ce qui signifie en breton « va-t-en, va-t-en ».

Récemment, Marc Pointud, Président de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises a séjourné deux mois à bord du phare pour y faire des réparations. L'objectif est de rendre à nouveau le phare accessible pour une résidence d'artiste.

4. *Les Pierres Noires*

Situation : Sud de l'archipel de Molène – Finistère Nord – Nord Iroise

Position : 48°18'7''N – 4°54'9''W

Mise en service 1872

Hauteur de la tour : 28 m

Portée 19 M

Caractéristiques : 1 éclat rouge / 5 secondes

Optique : Fresnel

Corne de brume : 2 sons / 60 secondes

Date d'automatisation : 1992

Planté sur un rocher isolé, au large de la pointe Saint-Mathieu, un peu au-dessous de l'archipel de Molène, juste à cet endroit où les eaux de la Manche et de l'Atlantique viennent se mêler pour former ce terrible courant, véritable fleuve dans la mer qui porte le nom d'Iroise. Il éclaire et sécurise la pointe de Saint-Mathieu et sa chaussée.

Construit sur le modèle des forteresses médiévales, silhouette un peu trapue, dominant le petit archipel rocheux dit des pierres noires, c'est d'abord le sommet crénelé qui apparaît de loin. La tour est blanche dans sa moitié inférieure et rouge jusqu'au sommet. Il donne une impression de robustesse qui se confirme par la nature des matériaux utilisés pour sa construction : le granit de Kersanton, celui-là même utilisé pour l'édification des églises et des calvaires en Bretagne¹. C'est un des premiers phares en mer à ne pas utiliser la technique de la base évasée.

La construction de ce phare se situe dans le même contexte que celui du Four². Afin d'éviter de devoir faire le tour et de naviguer au large d'Ouessant où la mer est toujours plus formée, les nombreux caboteurs et bateaux de pêche préfèrent longer la côte ce qui présente un gain de temps considérable. Mais celle-ci est parsemée de dangers car elle est présente tant au nord qu'au sud des hauts fonds. Les seuls feux en place étaient celui de Saint-Mathieu et de Kermorvan, tout à fait insuffisants pour prévenir des catastrophes. Il convient de signaler au Nord les roches d'Argenton et de Portsall, au Sud, la chaussée des Pierres Noires. C'est dans ce contexte que fût décidée la construction du phare des Pierres Noires et du phare du Four.

La construction du phare des Pierres Noires a commencé en 1865 pour s'achever en 1872. Au départ, il était envisagé de bâtir le phare sur la roche « diamant » mais le projet fût abandonné, l'écueil étant trop bas sur l'eau

1. Louis Le Cunff, *op. cit.*, p. 532

2. Phare du Four : il fut construit entre les années 1868 et 1873 pour sécuriser le chenal du Four, passe située entre la pointe Saint-Mathieu et l'île de Béniguet, interdite à la navigation des navires hauturiers qui doivent emprunter le rail d'Ouessant.

et de diamètre trop réduit. Ce fut la roche de la grande Pierre Noire qui fut choisie plus facile pour l'accostage et pour la construction.

Suite à deux naufrages en 1875¹ par temps de brume, le phare fut équipé de trompettes anglaises et il fut peint en 1910 pour être **plus visible**.

Le Phare des Pierres noires a la particularité d'avoir une sorte de télésiège « le cagibi » qui passait par le rocher à l'avant plan. Le trajet au-dessus des flots en furie pouvait durer jusqu'à dix minutes qui devaient sembler longues...

5. La Jument

Situation : Passage du Fromveur, côté Sud-Ouest d'Ouessant – Finistère Nord

Position : 48°25'4''N – 5°08'1''W

Mise en service : 1911

Hauteur de la tour : 47 mètres

Portée 22 Miles

Caractéristiques : 3 éclats rouges / 15 secondes

Optique : Fresnel

Corne de brume : 3 sons / 60 secondes

Automatisation : 1991

Le Phare de la Jument balise le côté sud du passage du Fromveur, l'un des plus dangereux de Bretagne. En Breton, « Fromveur » signifie « grand torrent » ou encore « grand courant ». Il est situé entre l'archipel de Molène et l'île d'Ouessant, au nord de la Mer d'Iroise et est parsemé de courant souvent violents pouvant atteindre localement jusqu'à 9 nœuds. En outre, lorsque le vent souffle en direction opposée de la direction du

¹. Le "Queen of Colonies" et le "Ville de Bilbao" vont venir s'abîmer à proximité du phare en janvier et en septembre 1875

courant, la mer se creuse considérablement. Au sud du passage, se situe le phare de la Jument. Au nord, celui de Kéréon.

La création du rail d'Ouessant a eu pour objectif d'interdire aux gros bateaux d'emprunter le passage du Fromveur, un passage plus court pour entrer dans la Manche ou en sortir. Désormais, ils doivent passer au large d'Ouessant sous la bonne garde du Cross Corsen et de l'Abeille Bourbon.

La tour fut construite en un temps record pour pouvoir bénéficier de l'héritage Potron. Il fallut ensuite 20 ans pour la consolider et la stabiliser.

Dans la nuit du 15 au 16 juin 1896 survint un effroyable naufrage, celui du « Drummond Castle ». Alors que le paquebot anglais parti du Cap, en Afrique du Sud effectuait un voyage paisible, arrivé au large de Brest, il dut faire face à un brouillard très dense. Le navire s'éventra sur le récif de la chaussée des Pierres vertes, à l'Ouest de l'île de Molène. Le Commandant croyant en un échouement ordonna de mettre les chaloupes à la mer mais en 4 minutes le bateau gita fortement tant la voie d'eau était importante. En 15 minutes le bateau avait coulé. Quant aux chaloupes la rapidité du naufrage ne permit pas aux passagers de les utiliser.

258 personnes périrent, seules 3 survécurent. Une des explications fournies pour la cause du naufrage est que l'officier de quart confondit les pierres noires et les pierres vertes ce qui provoqua l'éventrement du bateau¹.

Les dictons populaires confirment la dangerosité des lieux : « Qui voit Ouessant voit son sang » et « Nul n'a passé le Fromveur sans avoir peur ».

Durant des années, le seul feu existant dans la région a été celui du Stiff, situé sur le point le plus élevé de l'île d'Ouessant.

Le 27 mars 1904 décédait à Paris le sieur Charles Eugène Potron, rentier, membre de la Société de Géographie de Paris. Le défunt laissait un testament olographe déposé au rang des minutes du Notaire Maître Albert Meunié à Paris. Une des clauses du testament était libellée en ces termes : « *Je soussigné Charles Eugène Potron, demeurant à Paris, rue du Sommerard, 11, lègue la somme de 400.000 francs, pour l'érection d'un phare bâti de matériaux de choix, pourvus d'appareils d'éclairage perfectionnés. Ce phare*

¹. Louis Le Cunff, *op. cit.*, p. 601.

s'élèvera sur le roc, dans un des parages les plus dangereux du littoral de l'Atlantique, comme ceux de l'île d'Ouessant. La désignation sera celle de la localité. On gravera sur le granit : Phare construit en vertu d'un legs de Charles Eugène Potron, membre de la société de géographie de Paris. Au cas où la construction du phare ne serait pas terminée dans un délai de 7 années, mon legs deviendrait nul et son montant devrait être versé à la Société centrale des Naufragés » .

L'administration accepta le legs et la construction d'un phare fut décidée sur le rocher « Ar-Gazec » qui signifie « La Jument » en breton, un rocher complètement submergé à marée haute mais découvert de 4 pieds aux basses mers.

Le cadeau du sieur Potron dont on ne connaît pas grand-chose empoisonnera la vie des ingénieurs responsables du chantier. Le délai imparti va provoquer une course contre la montre ! Le déroulement des travaux instaurant les fondations est difficile. La première année de la construction soit en 1904, les ouvriers ne purent accoster que 17 fois pour installer le début des fondations ce qui représente seulement 52 heures de travail. L'année suivante, en 1905, 59 accostages permirent de travailler sur la roche et de réaliser 6% de la maçonnerie totale. Tant bien que mal, dès que la belle saison arrive, les travaux se poursuivent sur le rocher de la Jument.

Le 28 mars 1911 est la date fatidique. Dès le 21 juillet 1910, l'exécuteur testamentaire, le notaire Meunié se manifeste auprès du directeur des phares et balises pour lui rappeler le délai fixé. Le notaire sera alors bombardé de rapport de chantiers et même invité à aller voir l'ouvrage. Grâce à quelques artifices quant aux réels avancements des travaux, le notaire dont la cause est acquise à l'administration car il se rend compte de la dureté des travaux, considère que le délai a été respecté. En réalité c'est seulement le 15 octobre 1911, soit un peu plus de 6 mois après le délai testamentaire, que le feu s'allume pour la première fois en haut du phare.

En fait le phare aura coûté près de 840.000 francs. L'Etat aura donc dû financer 440.000 francs.

Cependant, lors d'une tempête, la mer se mit à cogner si fort sur le phare que celui-ci en trembla fortement. Des vagues venaient se briser contre la base du phare et rejaillissaient le long de la tour, couvrant la coupole à 36

mètres de hauteur. Il s'avéra que la solidité de l'ouvrage n'était pas suffisante compte tenu de la violence de la mer par gros temps à cet endroit-là. Suite aux vibrations de plus en plus fortes, la cuve à mercure où reposait l'appareil optique fut bientôt agitée à son tour. Le métal liquide se répandit sur le plancher et commença à dégager de dangereuses vapeurs. Les vitres de la lanterne volèrent en éclat et ce fut un déluge d'eau et de mercure qui se déversa dans la tour. Les gardiens furent contraints d'allumer le feu de secours. Malgré tous les dégâts et la terreur des gardiens qui croyaient que le phare allait se briser, il faut souligner que jamais le feu ne cessa de briller.

Nul doute que tous ces ennuis proviennent d'une rapidité trop grande dans la construction pour respecter la clause testamentaire. La base du phare aurait dû être plus large ou alors au moins plus haute.

La consolidation du phare fut entreprise et réalisée grâce à un élargissement du soubassement et à l'installation de 3 énormes câbles intérieurs, scellés dans la roche et tendus sous une tension de 1000 tonnes. Le phare de la Jument est pour ainsi dire comme « une sorte de vaisseau de pierre ancré au fond de l'Atlantique par des câbles métalliques »¹.

Le 21 décembre 1989 le photographe Jean Guichard a immortalisé le phare de la Jument grâce à quelques clichés qui ont fait le tour du monde et qui montrent son gardien Théodore Malgorn, sur le pas de la porte en train d'observer l'hélicoptère alors qu'une vague déferlante s'apprête à submerger l'édifice.

Le 26 juillet 1991, les gardiens ont définitivement quitté le phare.

6. Kéréon

Situation : Passage du Fromveur, côté Molène

Position : 48°26'3''N – 5°01'6''W

Mise en service : 1916

Hauteur de la tour : 48 mètres

¹. Louis Le Cunff, *op. cit.*, p. 616.

Portée : 19 Miles (secteur blanc) 7 Miles (secteur rouge)

Caractéristiques : 2 éclats blancs, rouges / 24 secondes (le secteur rouge couvre l'archipel de Molène)

Optique : Fresnel

Corne de brume : 3 sons / 120 secondes

Automatisation : 2004

Surnommé le palace des mers en raison de son habitat luxueux et de sa construction onéreuse, le phare de Kéréon se trouve à l'entrée du passage du Fromveur, à proximité de l'île de Bannec qui fait partie de l'archipel de Molène.

La Commission des phares va autoriser le 17 juin 1907 l'établissement d'une tourelle en béton sur le rocher appelé en Breton « Men-Tensel » ce qui signifie « la roche hargneuse ». Ici aussi (mais à la différence de la Jument, une fois que les travaux de fondation étaient réalisés) l'administration reçut un legs de 580.000 francs de Madame Jules Baudry pour la construction du phare. Elle souhaitait ainsi honorer la mémoire de son grand-oncle, Charles-Marie le Dall de Kéréon, enseigne de vaisseau de la Royale, injustement condamné à mort à l'âge de 19 ans en 1774, durant le régime de la Terreur.

Pour ne pas réitérer les erreurs de stabilité du phare de la Jument, construit trop rapidement, les ingénieurs conçurent un soubassement beaucoup plus large et une tour nettement plus volumineuse.

L'endroit est dangereux. Un ouvrier périt en 1910 emporté par la mer, lors de la construction. Celle-ci s'achève en 1916.

Le surnom de « Palace des mers » est plus que justifié. Il est luxueusement aménagé. L'escalier tourne dans une cage aux murs ornés de mosaïque. La salle d'honneur, réservée à l'ingénieur, comporte au sol une rose des vents en marqueterie, acajou et poirier. Les chambres lambrissées ont 9 mètres de diamètre. Elles sont meublées de façon élégante et confortable. Quant aux armoires elles sont en chêne de Hongrie.

Le dernier gardien a quitté le phare le 29 janvier 2004. Il est désormais télécontrôlé par celui du Créach.

