

Les phares

Gardiens de nos nuits, gardiens de nos vies.



Cet article a été publié dans la revue trimestrielle, "Le Pennou Pell", n° 17 d'octobre 2010, diffusée par l'APMB (Amicale des Plaisanciers des Marinas de Brest), à plus de 400 exemplaires, sous forme "papier" ou "électronique", à ses adhérents et sympathisants.

Vous l'avez certainement lu dans la presse, le phare de Cordouan, le "Versailles des mers", le "phare des rois", le "roi des phares", est le dernier phare de nos côtes à être entièrement automatisé.

Ce phare, le plus vieux en France, construit en 1611, se tient à égale distance des côtes girondines et charentaises, à 7 kilomètres en mer.

Cette automatisation totale marque la fin d'une époque, riche d'histoires, d'aventures, de drames.

C'est d'abord l'histoire de leurs constructions, souvent dans des conditions extrêmes, surtout pour ceux situés en mer. Par exemple, en 1904, la première année de la construction du phare de la Jument, à l'entrée Ouest du courant du

Fromveur, il a fallu accoster 17 fois sur la roche de la Jument pour seulement 52 heures de travail. Le phare verra la lumière le 15 octobre 1911.

Encore plus difficile et périlleuse, la construction du phare d'Ar-Men (le rocher ou la pierre en breton) qui marque l'Ouest de la chaussée de Sein.

En 1867, année du début de sa construction (il sera mis en service le 30 août 1881), il n'y aura que 15 trous de percés, en 8 heures de travail effectif, après 9 débarquements réussis sur la roche, en 13 tentatives.

Mais c'est surtout l'histoire des gardiens de phare. L'histoire de ces hommes courageux, hors du commun, qui, toute leur vie durant, ont veillé, ont gardé nos nuits, ont gardé nos vies.

L'automatisation des phares, pour

des raisons d'abord économiques, est le terme de cette aventure humaine.

Ainsi, Serge Andron, Chef de phare à Cordouan, devient un des derniers représentants de cette noble profession, après 31 années de service.

Profession ou sacerdoce ? La littérature regorge d'histoires sur la vie et souvent hélas aussi, sur la mort dans des conditions souvent cruelles de ces hommes.

La mission principale de ces hommes était bien sur de veiller à l'allumage du feu, de veiller sûr la "Lumière" ; mission qu'effectivement peut assumer l'automatisation.

Mais ils assuraient aussi la surveillance de la mer et des navires croisant au large de leur feu. Combien de marins, de bateaux sauvés grâce à eux ? Là, l'automatisation ne peut rien.

Ils assuraient encore une surveillance de la météo et de la visibilité, déclenchant quand nécessaire la corne de brume. Corne de brume que l'on entend de moins en moins car non réparée en cas de panne...

Ils assuraient enfin l'entretien de leur phare. Là encore, l'automatisation ne peut rien.

la seconde Guerre Mondiale) puis 20 jours en mer et 10 jours à terre jusqu'à 1971 où le temps de service a été ramené à 14 jours en mer et 7 jours à terre.

Mais ce temps "normal" de service doit être confronté à l'expression favorite des gardiens et des marins : "temps permettant"... Souvent les conditions de mer empêchaient tout ravitaillement, toute relève. A Ar-Men, le "record" du temps passé sur le phare a été de plus de 100 jours !

L'épopée de ces hommes se termine aujourd'hui avec l'automatisation des phares.

Est-ce un bien ? Est-ce un mal ? L'avenir nous le dira. Mais quid de la conservation de ces merveilles, de ces monuments que sont les phares, nos phares ?

Il est à craindre que par mesure d'économie, qu'au prétexte de l'existence de moyens électroniques de navigation, les phares, nos phares tombent en ruines et disparaissent à jamais du paysage marin. Sans la « Lumière » des phares, la nuit régnera à jamais sur nos côtes.



Qu'était la vie de ces hommes ?

Avant d'en dire quelques mots, il faut d'abord savoir que les gardiens classaient les phares en trois catégories : les "enfers", les "purgatoires" et les "paradis".

Les "enfers" sont les phares construits en pleine mer. Ce sont les plus difficiles d'accès. A ce titre, le phare d'Ar-Men avait droit à un classement particulier : "l'Enfer des Enfers"...

Les "purgatoires" sont ceux construits sur les îles.

Enfin, les "paradis" sont ceux construits sur le continent.

Généralement, les gardiens débutaient sur les "enfers" puis, à l'ancienneté, passaient sur les "purgatoires" et terminaient leurs carrières sur les "paradis".

C'est évidemment sur les "enfers" que la vie des gardiens était la plus pénible et la plus dangereuse. Normalement par équipe de deux, ils passaient 30 jours en mer et 10 jours à terre (jusqu'à



Quelques sites intéressants :

Les phares de France

<http://phares-de-france.pagesperso-orange.fr/index.html>

Serge Andron, dernier gardien de phare à Cordouan

<http://www.civismemoria.fr/contribution/?module=contrib&contrib=920>

Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises

<http://www.pharesetbalises.org/GENERAL/cadregeneral.html>