

Bretagne, Côtes-d'Armor
Perros-Guirec
Île-aux-Moines

Phare des Sept-Îles, dit Phare de l'île aux Moines (Perros-Guirec)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA22007134
Date de l'enquête initiale : 2006
Date(s) de rédaction : 2006
Cadre de l'étude : inventaire préliminaire Perros-Guirec
Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : phare

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : isolé
Références cadastrales :

Historique

L'ancien phare : en 1831, dans sa Lettre-programme, Léonor Fresnel (1790-1869), succédant à son frère, Augustin, à la Commission des phares, reconnaît l'urgente nécessité de construire un fanal à feu fixe sur l'île-aux-Moines et sur la plateaux des Héaux de Bréhat, *afin que les deux fanaux fussent mis en activité dès le 1er septembre, époque des retours des expéditions de Terre-Neuve. L'adjudication du phare des Sept-Îles, situé au point culminant de l'île aux Moines, fut obtenue en 1833. Le 1er mai 1835 : un feu à éclat long blanc toutes les 3 minutes éclaire le plateau des Sept-Îles. La lanterne est posée sur une tour cylindrique de 11 m de hauteur, construite entre 1832 et 1835. Il ne s'agit donc pas d'une tour de l'ancien monastère occupé au 15ème siècle en ces lieux. En 1844, un roufle en bois est construit autour de la tour pour abriter les gardiens. Le 10 septembre 1854 : un feu fixe blanc varié par des éclats longs blancs toutes les 3 minutes sur une nouvelle tour carrée de 15 m de hauteur, est accolée à la tour cylindrique de 1835, cependant, le phare s'avère encore trop court pour une portée à hauteur totale du feu d'atterrissage de 59, 20 mètres. Le projet est approuvé par décision ministérielle du 9 mai 1853 au sieur Trousepe pour un total de 21 980 francs. Dans l'enceinte de la tour sont installés le magasin aux huiles et deux chambres pour les gardiens. Cependant, les exigences légitimes de la défense de l'île ont été jusqu'en 1878 une gêne pour les constructions nécessaires à l'éclairage. En 1883-84, il est projeté d'électrifier le phare et de construire un 2ème feu sur l'île Rouzic (projet sans suites). En 1893, le feu est désormais gardé par une famille et de nouveaux logements sont construits après la destruction du roufle en bois : travaux autorisés par la décision du 2 mai 1893. Un passage vitré joignit l'habitation de la tour et le nouveau logement annexe. Ce passage fut remplacé en 1927 par un autre passage en béton armé. Les dépendances du sud-est furent aussi construites cette année 1893. Les dépendances du nord ne furent réalisées qu'en 1901, à usage de buanderie et de bergerie. La cale débarcadère fut construite en 1897 ainsi que le chemin d'accès au phare par lequel une bande de 4 mètres de large fut concédée en jouissance temporaire sans redevance par le Département de la Guerre au Service des phares et balises. Par la suite le chemin ainsi que le phare et ses dépendances, une parcelle de terrain attenant à l'ancienne caserne furent cédées aux Ponts et Chaussées par le Ministère de la Guerre, lors du déclassement de l'île. En 1901, la toiture en zinc du phare primitif fut refaite et la toiture en ardoises de fibro-ciment clouées du logement des gardiens fut réparée. En 1941, également, la toiture des annexes fut enlevée par la tempête ainsi que la charpente. Le 3 mai 1904 : un feu lenticulaire plus puissant, 3 éclats blancs toutes les 5 secondes, est établi. La ventilation de la lanterne fut améliorée en 1908 par l'installation de 5 ventouses et par une nouvelle boule. Le phare subit des dégâts assez importants lors de l'incendie de 1928 : la lanterne fut fendue. Les 13 prismes cassés de l'optique furent aussi remplacés en 1931. En 1938, la foudre tomba sur le phare. Un radio-phare fut installé en 1938, poste radio-maritime changé en 1942 avant que la marine allemande ne prenne possession du phare (AD 22 S Supl. 613). Le phare est détruit le 4 août 1944 par les troupes allemandes. Il est reconstruit entre 1949 et 1952 sur un plan de l'architecte*

malouin Auffret en collaboration avec les ingénieurs de la DDE, H. Condemine et G. Grattesat. Le 28 juin 1952, le feu est rétabli avec les mêmes caractéristiques. Le phare actuel des Sept-Îles sur l'île aux Moines est un phare reconstruit après guerre entre 1949 et 1952 par l'ingénieur André le Braz de Lézardrieux, d'après le plan de l'ingénieur Auffret. En avril 1957 des aérogénérateurs sont mis en place ; c'est ce système qui fonctionne encore aujourd'hui. Il faut encore préciser que l'environnement du phare est propriété du Conservatoire du littoral, qui en a confié la gestion à la commune de Perros-Guirec.

Période(s) principale(s) : 2e quart 10e siècle

Dates : 1835 (daté par travaux historiques), 1854 (daté par travaux historiques), 1952 (daté par travaux historiques)

Auteur(s) de l'oeuvre : Fresnel (ingénieur, attribution par travaux historiques), Auffret (ingénieur, attribution par travaux historiques)

Description

Description du nouveau phare : la tour et le bâtiment ont été reconstruits en maçonnerie de moellons ordinaires de nature granitique. Les moellons employés proviennent pour la plupart de la démolition de l'ancien édifice et pour l'autre part de la démolition de l'ancienne caserne située sur l'île. Le béton armé a aussi été utilisé conjointement avec la maçonnerie car il offre une plus grande facilité d'utilisation et des possibilités que ne fournit pas la maçonnerie. Le garde corps de la plate forme supérieure de la tour est en bronze. La pierre granitique utilisée est le matériau local. Elle résiste bien aux intempéries. Le grain et la couleur de cette pierre donne un parement agréable à l'oeil et en harmonie avec le site environnant. Couverture en bois recouverte de plastique armé afin d'utiliser l'eau de pluie recueillie sur la toiture à des fins domestiques. La tour cylindrique du nouveau phare est construite en granite gris de pierres de taille (granite extrait d'une carrière de l'Île-aux-Moines), jointoillé avec de larges joints peints en blanc. Les logements et bâtiments techniques annexes forment deux ailes à angle droit de la tour du phare, encadrée à l'une de ses extrémités. Ils sont construits en moellons taillés et en granite gris et rouge (granite rouge provenant de la Clarté). Avec la sombre pierre insulaire ont été édifiés, en moellon, la plus grande partie des murs de la maison des gardiens et des parements vus de la tour. Le granite rouge continental a été réservé d'une part au soubassement de la maison des gardiens, ainsi que la corniche sous le toit et à la balustrade de l'accès ; d'autre part, au soubassement de la tour (en moellon) et à son cordon basal (en pierres de taille) ; ce même granite rouge forme les marches et le dallage en pierre de taille de l'entrée principale du phare, l'entourage de la porte intérieure donnant accès à la tour, les très belles marches de l'escalier circulaire de cette tour et les superbes éléments de la plate-forme supérieure (Louis Chauris, Association bretonne, tome 109, 2000). Ces bâtiments sans étage, de forme parallélépipédique rectangle, ont un toit plat en terrasse et offrent de nombreuses ouvertures au sud (fenêtres en matériaux synthétiques). La hauteur du phare est de 20 mètres au-dessus du niveau du sol. La hauteur de la tour au niveau des plus hautes mers est de 61 mètres et la hauteur du foyer 58, 50 mètres. Optique tournante à 3 panneaux de 0, 30 m de distance focale. Lampe aux halogènes de 650 w, 220 v. Les Sept-Îles : feu blanc à 3 éclats toutes les 15 secondes, portée 24 milles (44 km).

Éléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : granite ; moellon

Plan : plan régulier en L

Type(s) de couverture : terrasse

Énergies : énergie éolienne

Typologies et état de conservation

État de conservation : bon état

Décor

Techniques : maçonnerie

Statut, intérêt et protection

Le phare des Sept-Îles mérite d'être signalé comme le dernier phare en mer habité par des gardiens en Côtes d'Armor et en Bretagne.

Intérêt de l'oeuvre : à signaler

Statut de la propriété : propriété de l'Etat

Références documentaires

Documents d'archive

- AD Côtes d'Armor : **S suppl. 613-614**. Le phare des Sept-Îles : construction d'un fanal provisoire. Projet de construction d'un phare (plans, dessins) : phare au Sept-îles (Île aux Moines et Île Rouzic).
- AD Côtes d'Armor : **S 11 S 7-142**. Le phare des Sept-Îles.
- Archives Nationales : **F/14/19997**. Le phare des Sept-Îles.

Documents figurés

- **Le Pilote français**
BEAUTEMPS-BEAUPRE, Charles-François. **Le Pilote français**. Paris : Imprimerie Royale, 1847.

Bibliographie

- CHAURIS, LOUIS. **Sur les pierres de construction de trois grands phares au large des côtes trégorroises : les Héaux, les Sept-Îles et les Triagoz**. Rennes : Association bretonne, tome 109, 2000. p. 513-518
- FICHOU, Jean-Christophe, LE HENAFF, Noël, MEVEL, Xavier. **Phares, histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France**. Douarnenez : éditions Le Chasse-Marée / Ar Men, 1999.
- PRIGENT, Guy (dir.). **Phares et Balises**. Catalogue de l'exposition présentée au Château de la Roche-Jagu, 2002. Rennes : Apogée, 2002.
- RACINE, Françoise. **La construction du phare des Sept-Îles**. In *Phares et balises*, sous la dir. de Guy Prigent. Catalogue de l'exposition présentée au Château de la Roche-Jagu, 2002. Rennes : Apogée, 2002. p. 39-41, 124-125
- REYNAUD, Léonce. **Mémoire sur l'éclairage et le balisage des côtes de France**. Paris : Imprimerie impériale, 1864.
- SALEMBIER, Jean-Jacques. **Sept-Îles : sept époques**. Lannion : Imprim, 1994.

Annexe 1

La construction du phare premier des Sept-Iles 1831 : une « urgente nécessité (texte de Françoise Racine, publié dans le catalogue de l'exposition "Phares et Balises", La Roche-Jagu, 2002) :

A Paris, le 5 avril 1831, Léonor Fresnel, directeur de la commission des phares, rédige une lettre-programme : *La commission des phares, d'après les observations que nous lui avons présentées, M. Beautemps-Beaupré et moi, sur la situation de l'éclairage des côtes de Bretagne, a reconnu l'urgente nécessité d'établir un fanal à feu fixe varié par des éclats sur l'île-aux-Moines*. Avant tout, il faut se préoccuper de son emplacement car l'archipel présente trois îles d'une altitude de 35 à 45 mètres au-dessus du niveau des plus hautes marées. Léonor Fresnel en examine les avantages et les inconvénients. L'île Rouzic, jugée trop distante des Triagoz est évincée, de même, l'île Bono qui pourtant « présenterait quelque avantage sous le rapport de l'altitude, en ce qu'elle n'est dominée d'aucun côté ». Léonor Fresnel opte pour l'île aux Moines : les raisons évoquées sont les économies et la facilité du service d'un simple fanal. En effet, une petite garnison y stationne et l'on envisage de confier le service de l'éclairage à l'un des militaires. Un seul gardien serait alors suffisant. En fait, c'est le choix de la puissance de l'appareil d'éclairage, plus ou moins grande, qui induit le type de construction de la tour. Léonor Fresnel annonce que la hauteur de la tourelle du fanal *devra être limitée par la condition de dominer entièrement l'île Bono et j'estime par aperçu qu'il suffira d'élever le fanal à sept ou huit mètres*

au-dessus du sol. Au surplus, si l'élévation produite par le point culminant de l'île Bono n'embrassait qu'un espace angulaire de cinq à six degrés, je pense qu'elle serait sans inconvénient, autant du moins qu'on aurait prévenu les navigateurs. Pour la construction, il est décidé d'utiliser des moellons prélevés sur place. Trois mineurs seront chargés d'extraire chaque jour un mètre cube de granit de choix afin de réaliser des pierres de taille employées pour l'escalier à noyau plein, la corniche de la tourelle et les assises supérieures du soubassement de la lanterne. Une petite galerie extérieure facilitera le nettoyage journalier des glaces.

Dans l'intérêt de la navigation, Léonor Fresnel aimerait voir ses projets (Héaux et Sept-Îles) aboutir rapidement « et que les deux fanaux fussent mis en activité dès le 1er septembre, époque des retours des expéditions de Terre-Neuve. Mais il ne sera pas si simple de transporter ouvriers et matériaux. De plus, l'île aux Moines dépendant du ministère de la Guerre, l'exécution du phare sera retardée par pour des raisons administratives. Le fanal des Sept-Îles sera allumé le 1er mai 1835. Quant aux économies, des 7 000 à 8 000 francs estimés, on passera à 23 000 francs.

1853 : il faut exhausser le phare

Vingt ans après l'exécution du premier phare, les ingénieurs souhaitent remédier au masquage partiel de la lanterne par le point culminant de Bono. Fresnel, en 1831, avait noté ce défaut mais sous-estimé la gêne occasionnée. En 1853, l'administration décide de faire construire une nouvelle tour. Celle-ci, de forme carrée, sera accolée à la première. La plate-forme supportant la lanterne s'élèvera à quinze mètres au-dessus du sol. L'escalier du nouveau phare sera établi de manière à desservir les chambres se trouvant dans l'ancienne tour. Pour cela, il faudra démolir toute la partie supérieure de la tour d'origine, c'est-à-dire la première plate-forme et le local du fanal puis la recouvrir par une charpente en partie circulaire, se rattachant à la tour carrée par un toit à deux égouts. La nouvelle tour sera construite en pierres de taille pour toutes les parties devant supporter un poids important, comme les linteaux ou encore les chaînes d'angle. Pour le reste, on utilisera des moellons. *Les pierres de taille proviendront des carrières de granit de l'Île-Grande et y seront prises dans les meilleurs bancs. Les pierres d'appareil proviendront en particulier de la carrière dite Crec'h Keranec près de Keralin*. La couleur de ces pierres sera uniformément le gris-blanc, sans mélange de jaune ou de rouge. La pierre sera du grain le plus fin de la carrière, bien homogène, sans fil ni moies* et devra rendre un son clair sous le choc d'une pince. Les moellons proviendront des carrières granitiques que l'on ouvrira dans l'île aux Moines. On ne devra introduire dans les parements que des moellons ayant au moins 20 cm de lit et 15 cm d'épaisseur.* Non prévue à l'origine, une somme de 488,95 francs est allouée pour le dallage en marbre de la chambre de l'appareil, ainsi que cela se pratique d'ordinaire maintenant. Gagnant 7,20 m de hauteur par rapport à l'ancien, le nouveau phare des Sept-Îles est allumé le 10 septembre 1854 au soir. Le feu, de 4^e ordre, passe au 3^e ordre.

De retour des Sept-Îles où il vient d'installer le nouveau feu, le conducteur Delacroix annonce que celui-ci est encore masqué partiellement par le sommet de Rouzic. Pour bien faire, le feu, d'une hauteur totale de 59,20 m, devrait à nouveau être exhaussé de six mètres. L'ingénieur en chef s'indigne : *Ce serait regrettable et annoncerait une légèreté fort blâmable de la part de l'ingénieur qui vous a fourni le renseignement contenu dans votre lettre du 10 septembre 1851. Il faut que les navigateurs en soient prévenus lors de la prochaine publication du livret des phares et que cette circonstance exceptionnelle soit marquée sur la carte des Phares qu'on termine en ce moment.*

Août 1944, les Allemands font sauter le phare

En 1883, on pense établir un phare électrique, plus puissant sur l'île Rouzic. Ce projet sera sans suite. Au tournant de la Seconde Guerre mondiale, en 1942, en prévision d'un débarquement Allié, les armées d'occupation minent les principaux phares des Côtes-du-Nord qu'elles firent sauter au moment de la Libération. Perros-Guirec n'échappera pas à ce désastre avec, le 4 août 1944, la destruction du phare de l'île aux Moines. De même que pour le petit phare de Ploumanac'h (Mean Ruz), on érige un feu provisoire, installé en haut d'un pylône métallique. Les travaux de reconstruction se poursuivent de 1949 à 1952 et en juillet 1952, la lanterne du nouveau phare peut balayer le large.

*Léonor Fresnel (1790-1869). En 1827, il succède à son frère, Augustin, à la commission des Phares

*Louis Chauris produit une lettre datée 19 août 1833, où il est précisé que *l'on ne peut espérer trouver sur l'île aux Moines que le moellon seulement.* Les pierres de taille proviendront de l'île Morvil (Île-Grande). Association Bretonne. T. CIX- 2 000. P.514.

*Keralies ?

*Moie : partie tendre dans une pierre dure.

Sources : Archives de la DDE, Phares et Balises, conservées aux AD 22, série S Supplément 613.

Annexe 2

Sur les six phares en mer encore habités : Chausey, kéréon, l'île Vierge, Cordouan, la Chiapa, le phare des Sept-Îles reste l'unique phare des Côtes d'Armor, où se relaient les quatre gardiens, contrôleurs François Jouas Poutrel, Philippe Camuzard, Dominique Boclé, Christian Sur les six phares en mer encore habités : Chausey, kéréon, l'île Vierge, Cordouan, la Chiapa, le phare des Sept-Îles reste l'unique phare des Côtes d'Armor, où se relaient les quatre gardiens, contrôleurs François Jouas Poutrel, Philippe Camuzard, Dominique Boclé, Christian Toupin.

Mais, le rôle des phares et des balises n'a pas changé : guider le marin qui vient du large, dans les méandres géographiques du littoral et de la mer côtière, l'aider à reconnaître la côte et ses dangers, aligner des repères visuels,

baliser les chemins de la mer, qui mènent au port, en en mettant de l'ordre dans ce chaos maritime, dans cette complexité géographique et atlantique...

Le phare multiplie les ondes lumineuses, participe de la triangulation de l'espace océanique, rend intelligible ce monde de signes, libère l'espace, en apportant des certitudes et des évidences lumineuses au navigateur. (Guy Prigent).

Annexe 3

Pierre Tassel et les Sept-Îles : une histoire de phare avant l'heure (synthèse d'après les recherches de Salembier et de Olivier Levasseur) :

Les projets de phares n'ont pas toujours une origine négociante, les initiatives peuvent être individuelles. Un bon exemple est la lettre qu'écrivit en 1734 Pierre Tassel au Lieutenant général de l'amirauté de Tréguier. Tassel est un personnage étonnant qui réside avec sa famille dans l'archipel depuis 1727. Il assure la fonction de pilote côtier mais aussi plus ou moins efficacement, la lutte contre la contrebande et les corsaires anglo-normands. Observateur infatigable, il propose dans sa lettre de fortifier l'île aux Moines, mais surtout d'y établir un phare. Selon lui, il faut *établir un feu dans l'endroit le plus élevé d'ou l'on peut voir jusqu'à my-Manche d'un tems clair. Tous les bâtimens entrant dans la Manche viennent toujours reconnoître les Sept-Isles qui sont les écueils les plus dangereux de toute la coste de Bretagne, y ayant des traînées de bancs de rochers au Ouest et Ouest-Nord-Ouest des dites isles cachées sous l'eau*. Il ne faut pas se laisser abuser par les arguments avancés, ce n'est pas l'endroit le plus dangereux de la côte, par le simple fait que les navires ne les abordent que rarement. Il n'y a guère de port d'importance dans les parages (à l'exception peut-être de Tréguier et de Perros-Guirec à la fin du siècle). Pourtant, selon Tassel, *il y périt tous les ans une quantité de navires. Le feu proposé donneroit connoissance des tous les autres risques de la Manche*.

L'auteur évoque même le financement de l'entretien du feu, et ici encore, l'exemple anglais est présent : *il conviendrait pour l'entretien de ce feu d'établir un droit qui seroit payé par tous les bâtimens de toutes nations qui y passeroient, bien entendu que les étrangers payeroient le double des françois, comme cela se pratique en Angleterre. Le produit de ces droits après la défense des feux acquittée, tourneroit au profit de Son Altesse Sérénissime Monseigneur le Comte de Toulouse. Tous les gens de mer conviennent non seulement de l'utilité mais mesme de la nécessité de cet établissement pour la seureté de la navigation*. Ces propositions, reformulées par Provost de Boisbilly, sont transmises à l'Intendant de la Marine à Brest. La première trouvera un écho favorable, puisque les premières fortifications construites datent de 1740, mais le projet de phare attendra près d'un siècle (1835) avant de voir le jour dans le cadre du programme national de signalisation maritime impulsé par l'Amiral Rossel et favorisé par les travaux de Fresnel.

Nous soupçonnons tout de même l'amirauté de Tréguier d'avoir piloté cette demande, sinon d'en être à l'origine. Tassel sera récompensé en devenant le premier gardien de la garnison militaire des Sept-îles.

Annexe 4

Descriptif : élévation et distribution intérieure par niveau du nouveau phare des Sept-Îles :

Le bâtiment formant les deux ailes ne possède qu'un niveau. Sa disposition en forme de L a permis de séparer les deux fonctions fondamentales du phare à savoir les locaux d'habitation et de service évitant aux gardiens qui y vivent d'être dérangés par les odeurs de carburant et permettant la visite technique de l'édifice tout en respectant le domaine privé des gardiens.

La tour s'élevant au sommet de l'angle droit formé par les deux ailes du bâtiment contenant le logement et les pièces de service est extérieurement de section carrée. Elle présente un vide intérieur cylindrique ayant un diamètre intérieur de 2 mètres contenant l'escalier d'accès à la plate-forme supérieure entourant la lanterne. L'escalier ayant un fort poteau central contribue à la stabilité et à la solidité de l'édifice. Elle est liée au bâtiment par deux contreforts.

Les deux ailes du bâtiment sont de dimensions différentes. L'une d'elles, la plus grande abrite les pièces de l'habitation qui se composent de trois chambres de gardien, une chambre réservée pour les agents de passage, une salle commune et une cuisine. Ces deux dernières pièces sont séparées par des placards bas et par une hotte d'évacuation. Dans l'autre aile se trouvent les locaux de service comprenant la salle des machines, la salle des accumulateurs, un bureau, un magasin et un atelier. Ces deux ailes s'ouvrent sur un large vestibule appelé aussi vestibule d'honneur. Cette pièce mettant en communication les deux parties de l'édifice donne accès à l'escalier situé dans la tour. Elle a aussi été aménagée pour que les visiteurs puissent y trouver repos. En sous-sol il a été aménagé une cave et un garage.

Circulations et ouvertures :

Une entrée privée donne directement accès dans les pièces d'habitation et en l'occurrence dans la salle commune. Elle est placée à l'extrémité de l'aile la plus longue, située à l'ouest, au-dessus et à gauche de l'entrée de la cave. On y accède par un petit escalier en maçonnerie muni d'une balustrade. Une autre entrée est pratiquée dans la façade principale et permet de déboucher directement dans le vestibule et de là d'accéder aux escaliers de la tour.

La cave est accessible de l'extérieur et de l'intérieur de l'édifice. La descente extérieure lui donnant accès est placée à l'extrémité ouest du bâtiment et donc de l'aile la plus longue. La porte de cette entrée est assez large pour qu'une voiture puisse y pénétrer.

Tout l'édifice est largement éclairé par de larges baies vitrées disposées en bandeau aussi bien sur la façade de l'entrée au sud que sur celle opposée et que sur les faces latérales. Le vestibule d'honneur est largement éclairé du côté du large par des portes vitrées.

L'escalier de la tour est éclairé par des fenêtres carrées ménagées dans la face sud dans un renforcement rectangulaire vertical. La tour possède aussi quatre fenêtres rectangulaires sur sa face nord.

Annexe 5

Les étapes de la reconstruction du phare des Sept-Îles

Dès la fin de la guerre le Service des Phares et Balises va employer son énergie à la remise en fonctionnement des phares et feux français détruits ou ayant subi de graves dommages. Dans un premier temps, dès le mois d'octobre 1944 le Directeur du Service des Phares et Balises, A de Rouville, demanda le réallumage provisoire de tous les feux ainsi qu'un rapport précis des destructions occasionnées par la guerre. On assista alors sur tout le territoire à une reconstruction massive pour redonner à la vie maritime ses lettres de noblesse acquises tout au long du siècle passé. En janvier 1946, on alluma un feu provisoire établi sur un pylône métallique installé à proximité de l'ancien phare détruit en attendant la reconstruction définitive d'un nouvel édifice abritant l'appareil d'éclairage. Les dispositions projetées pour le nouveau feu à construire devaient tenir compte de sa situation géographique. "En effet, ce phare est vu de la côte située au sud et cette côte comprend la région de Perros-Guirec, Ploumanac'h, Trégastel, très fréquentée l'été, à cause de ses plages et de son caractère particulièrement pittoresque. Susceptible d'être visité, le phare serait un attrait de plus pour cette région et l'occasion d'une promenade en mer pour les estivants". Aussi, la question esthétique a joué un rôle important lors de la réalisation du projet dont l'étude fut confiée à un architecte de Saint-Malo, H. Auffret, travaillant en collaboration avec les ingénieurs du département. L'édifice devait offrir non seulement de loin une silhouette convenable mais aussi une disposition intérieure permettant la visite de l'édifice tout en présentant un certain attrait pour le visiteur.

Les projets de reconstruction vont se succéder de 1946 à 1948 sans jamais satisfaire l'Administration concernée. Enfin un projet des ouvrages à exécuter présenté par les ingénieurs en octobre 1948 sera approuvé par une décision ministérielle en date du 2 septembre 1949. Il s'agissait de construire une tour contenant un escalier d'accès à une plate-forme supérieure supportant la lanterne. L'édifice devait en outre abriter un logement de gardien et des locaux de service.

Le phare à reconstruire étant plus imposant que l'ancien, il fallut dans un premier temps reconstruire la cale de débarquement et élargir l'ancien sentier menant au phare pour faciliter l'accès à l'édifice, l'exécution des travaux et la fourniture des matériaux. La cale de débarcadère fut réalisée en 1947 et le sentier de 4 mètres de large en 1948. Les travaux de reconstruction de l'édifice effectués en régie débutèrent en automne 1949 et s'achevèrent en 1952. Ils furent menés en alternance avec ceux du chantier des Roches-Douvres. Les ouvriers travaillant pendant la belle saison à la reconstruction de ce dernier étaient employés pendant l'automne et l'hiver au phare des Sept-Îles pour utiliser au mieux le personnel.

Les transformations architecturales :

L'ancien phare était placé sur l'extrémité est de l'île aux Moines, la plus grande de l'archipel des Sept-Îles, à deux milles et demi environ au nord de la pointe de Ploumanac'h et à 6 milles environ du port de plaisance de Perros-Guirec. Le phare était construit au point le plus élevé de l'île aux Moines. Le nouveau phare n'a pas été reconstruit exactement au même emplacement que l'ancien mais sur un plateau situé à 4 mètres dans l'est et à 14,20 mètres dans le nord de ce dernier.

La reconstruction du phare des Sept-Îles a été étudiée de manière très fonctionnelle en tenant compte des divers paramètres auxquels devait répondre le nouvel édifice. L'ancien édifice était un ensemble complexe de constructions séparées ayant chacune leur propre fonction. Plus spacieux que l'ancien, le nouvel édifice contient dans le même bâtiment toutes les pièces servant au bon fonctionnement du service du feu. De plus, on prit soin dans la distribution intérieure de séparer les différentes parties du bâtiment affectées à des fonctions différentes. C'est pour cela qu'on adopta la forme d'un plan en L facilitant cette disposition et rendant autonome chacune des parties constituant l'édifice, à savoir le logement et les locaux de service.

La tour et le bâtiment ont été reconstruits en maçonnerie de moellons ordinaires de nature granitique. Les moellons employés proviennent pour la plupart de la démolition de l'ancien édifice et pour l'autre part de la démolition de l'ancienne caserne située sur l'île. Le béton armé a aussi été utilisé conjointement avec la maçonnerie car il offre une plus grande facilité d'utilisation et des possibilités que ne fournit pas la maçonnerie.

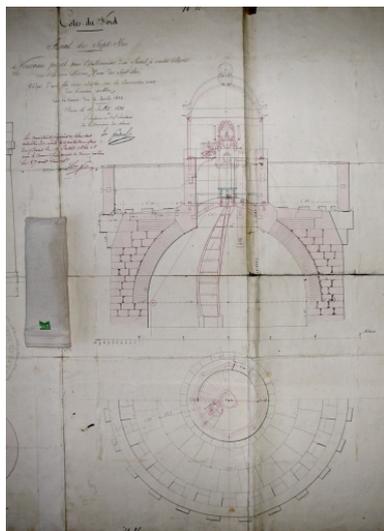
Le garde-corps de la plate-forme supérieure, de la tour est en bronze.

La pierre granitique utilisée est le matériau local. Elle résiste bien aux intempéries. Le grain et la couleur de cette pierre donnent un parement agréable à l'oeil et en harmonie avec le site environnant.

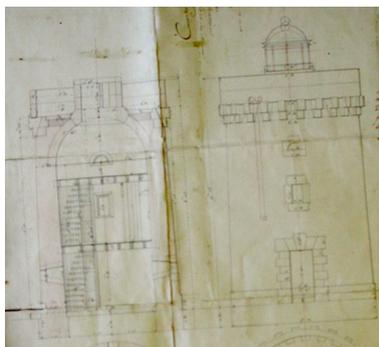
Annexe 6

20062208476NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208498NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208359NUCB : Collection particulière, .
20062208352NUCB : Collection particulière, .
20062208351NUCB : Collection particulière, .
20062208348NUCB : Archives nationales, F14 17512.
20062208499NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208502NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208503NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208501NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208500NUCB : Archives nationales, S. Art. 613-614.
20062208505NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Série S614.
20062208504NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Série S614.
20062208369NUCB : Archives départementales des Côtes-d'Armor, Série S614.
20062207959NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208349NUCB : Collection particulière, .
20062208350NUCB : Collection particulière, .
20062208346NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208353NUCB : Collection particulière
20062208368NUCB : Collection particulière
20062208347NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208345NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208340NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208341NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208344NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208864NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208343NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20062208342NUCB : Direction départementales de l'Équipement (Côtes-d'Armor)
20072205697NUCB : Collection particulière

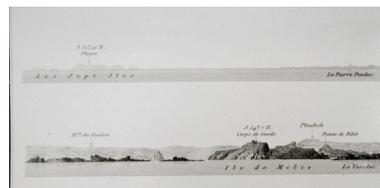
Illustrations



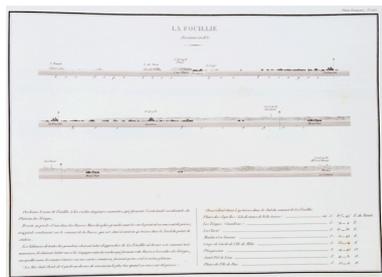
Dessin du fanal par Léonor Fresnel, 12 juillet 1832 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
L. Fresnel, Autr. Léonor Fresnel
IVR53_20062208476NUCB



Plan et coupe de la tourelle
par Léonor Fresnel, 12
juillet 1832 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot.
L. Fresnel, Autr. Léonor Fresnel
IVR53_20062208498NUCB

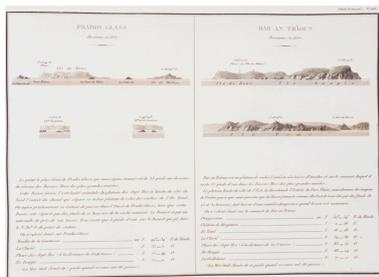


Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, 1837 : remarquer le phare, le moulin du Guilen, le corps de garde de Mlilio et la Pointe de Bihit, dans Le Pilote Français (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-François Beautemps-Beaupré, Autr. Charles-François Beautemps-Beaupré
IVR53_20062208359NUCB



Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, La Fouillie, 1837 : le Pilote Français (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-François Beautemps-Beaupré, Autr. Charles-François Beautemps-Beaupré

IVR53_20062208352NUCB



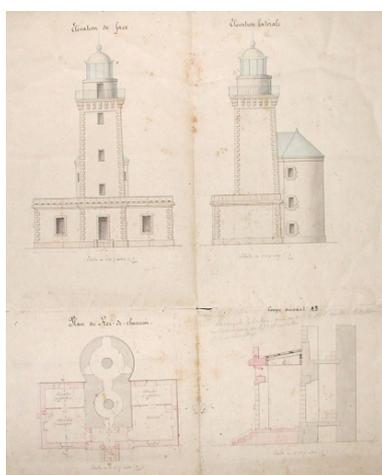
Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, Bono et Rouzic, 1837 : le Pilote Français (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-François Beautemps-Beaupré, Autr. Charles-François Beautemps-Beaupré

IVR53_20062208351NUCB



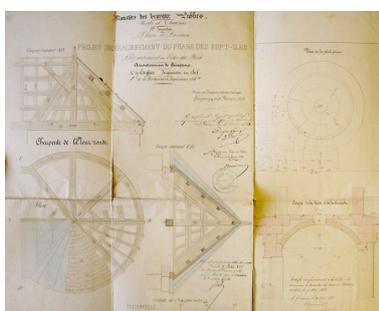
Dessin : le phare des Sept-Îles, élévation latérale, 1853 (Archives nationales)
Phot. Guy Prigent,

Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062208348NUCB



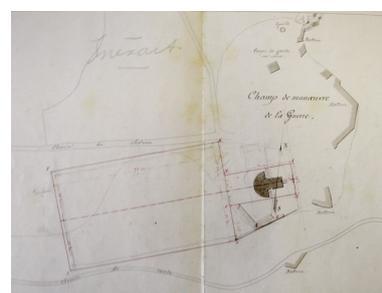
Plan : élévation de face et élévation latérale, plan du rdc. Par Pelaud (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Pelaud, Autr. Pelaud

IVR53_20062208499NUCB



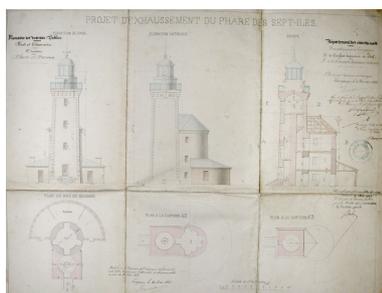
Projet d'exhaussement : la charpente de la tour ronde, 1853 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Léon Ruaulx de la Tribonnière, Autr. Léon Ruaulx de la Tribonnière

IVR53_20062208502NUCB



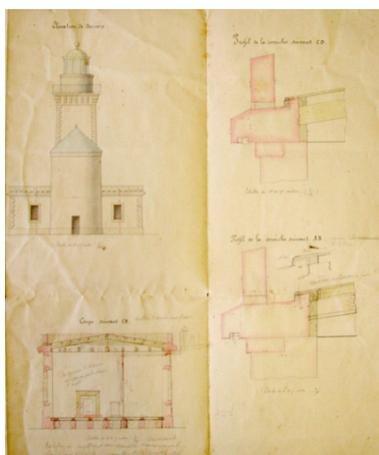
Plan de situation en 1861 : remarquer le champ de manoeuvre, guérite, batterie et corps de garde indiquées, ainsi que la tombe de l'artilleur Sieur Biez, datée de 1799 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Léon Ruaulx de la Tribonnière, Autr. Léon Ruaulx de la Tribonnière

IVR53_20062208503NUCB

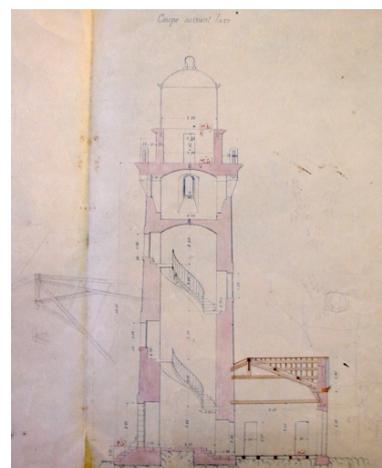


Projet d'exhaussement du phare en 1853 par de La Tribonnière (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Léon Ruaulx de la Tribonnière, Autr. Léon Ruaulx de la Tribonnière

IVR53_20062208501NUCB

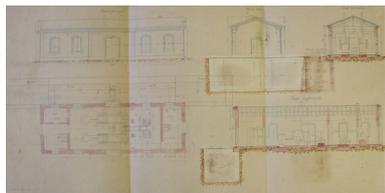


Elévation, plan et coupe par Pelaud : construction d'un appentis en 1844 et annexes en 1879 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Pelaud, Autr. Pelaud



Plan du phare et coupe de la tour, 1884 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles Marie Guillemoto, Phot. Lasne
IVR53_20062208505NUCB

IVR53_20062208500NUCB



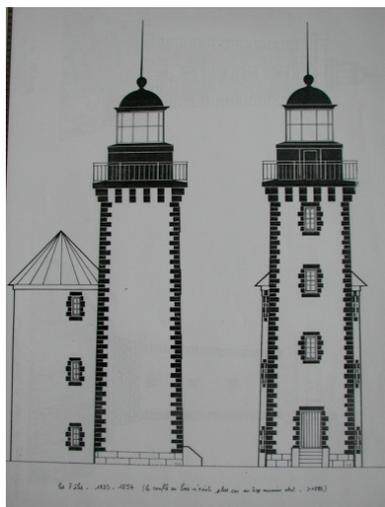
Plan de la machinerie, 1884 (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles Marie Guillemoto, Phot. Lasne
IVR53_20062208504NUCB



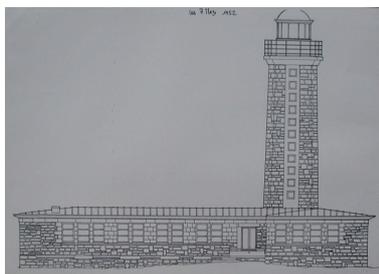
Carte : projet de construction de plusieurs phares entre Rouzic et l'Île-aux-Moines 1883-84 : remarquer le plan du débarcadère à l'est de l'île (AD 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles Marie Guillemoto, Phot. Lasne
IVR53_20062208369NUCB



Carte marine de l'archipel des Sept-Îles (SHOM, DDE 22)
Phot. Guy Prigent, Phot. Charles-François Beauteemps-Beaupré
IVR53_20062207959NUCB



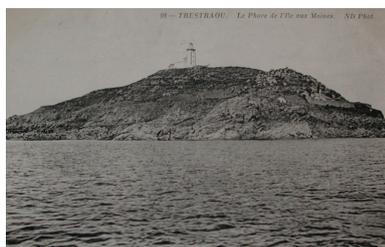
Dessin de J. C. Fichou : le phare des Sept-Îles, 1835-1854 (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Phot. Jean-Christophe Fichou, Autr. Jean-Christophe Fichou
IVR53_20062208349NUCB



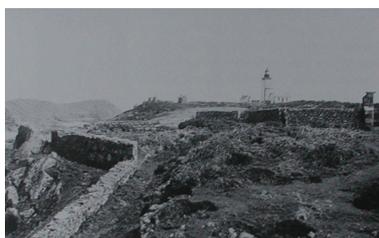
Dessin de J. C. Fichou : le phare des Sept-Îles en 1952, avec les pierres de taille qui soulignent cette belle architecture elliptique (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Phot. Jean-Christophe Fichou, Autr. Jean-Christophe Fichou
IVR53_20062208350NUCB



En 1893, un logement est construit pour le gardien et sa famille (DDE 22, Phares et Balises)
Phot. Guy Prigent, Autr. Bruel
IVR53_20062208346NUCB



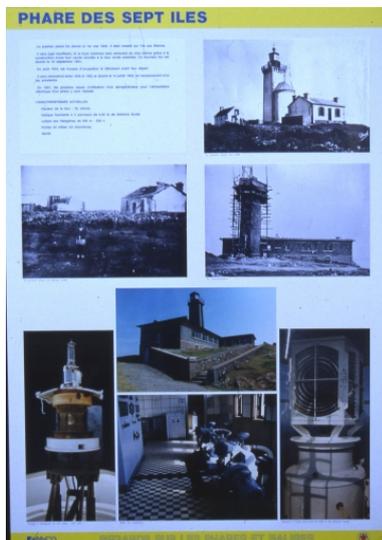
Le phare des Sept-Îles au début du 20ème siècle (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208353NUCB



L'état des fortifications proches du phare avant 1944 (collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208368NUCB



Le gardien et sa famille
dans le nouveau phare, 1952
(collection particulière)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208347NUCB



Présentation du phare des Sept-Îles (DDE 22, Phares et Balises)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208345NUCB



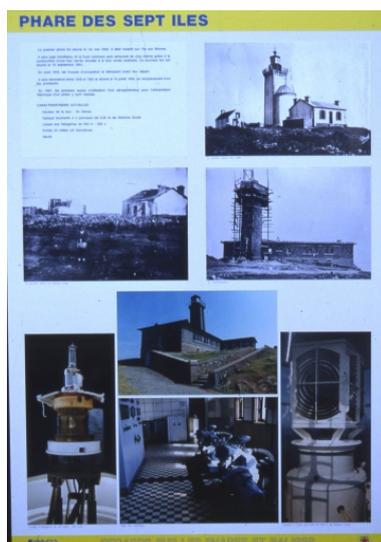
Vue de la façade sud-est du
phare des Sept-Îles (DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208340NUCB



Vue des façades sud du
phare des Sept-Îles (DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208341NUCB



Logements et locaux
techniques (DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208344NUCB



Montage photos du phare des Spt-Îles, dont photo du phare détruit puis en cours de reconstruction (Service des Phares et Balises, DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208864NUCB



La tour et la lanterne (DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208343NUCB



Vue du logement des gardiens aujourd'hui (DDE 22)
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208342NUCB



Sept-Îles : l'urgence d'un phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208363NUCB



Le choix de l'Île-aux-Moines (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208362NUCB



Sept-Îles : exhausser le phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208364NUCB



1854 : un phare encore trop court (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208365NUCB



Le logement des gardiens en 1893 (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208366NUCB



La vie quotidienne au phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)
Phot. Guy Prigent, Autr. Françoise Racine
IVR53_20062208367NUCB



Vue générale
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208354NUCA



Vue générale : façade sud
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208356NUCA



Vue générale : façade ouest
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208355NUCA



Vue de la lanterne du phare
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208358NUCA



Vue de la tour cylindrique en granite
Phot. Guy Prigent
IVR53_20062208357NUCA



Vestiges, traces de l'implantation
de l'ancien phare, à l'ouest du phare
actuel (collection particulière)
Phot. Guy Prigent, Autr. Nicole Bihan
IVR53_20072205697NUCB

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Présentation de la commune de Perros-Guirec (IA22006178) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec

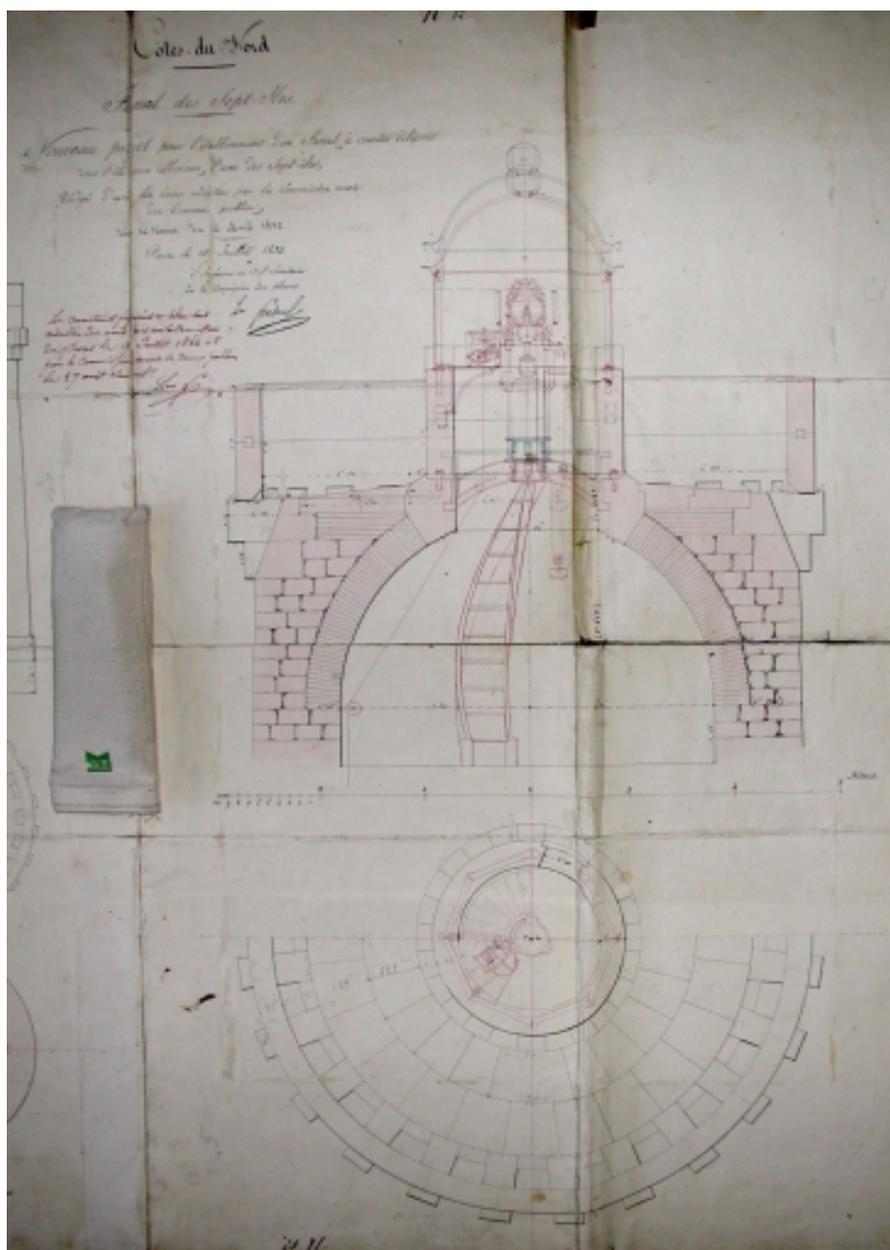
Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Phare des Sept-Îles, Île aux Moines (Établissement de signalisation maritime n° 588/000) (Perros-Guirec)
(IA22003018) Bretagne, Côtes-d'Armor, Perros-Guirec, Archipel des Sept-Îles, Île aux Moines

Auteur(s) du dossier : Guy Prigent

Copyright(s) : (c) Inventaire général ; (c) Conseil général des Côtes-d'Armor



Dessin du fanal par Léonor Fresnel, 12 juillet 1832 (AD 22)

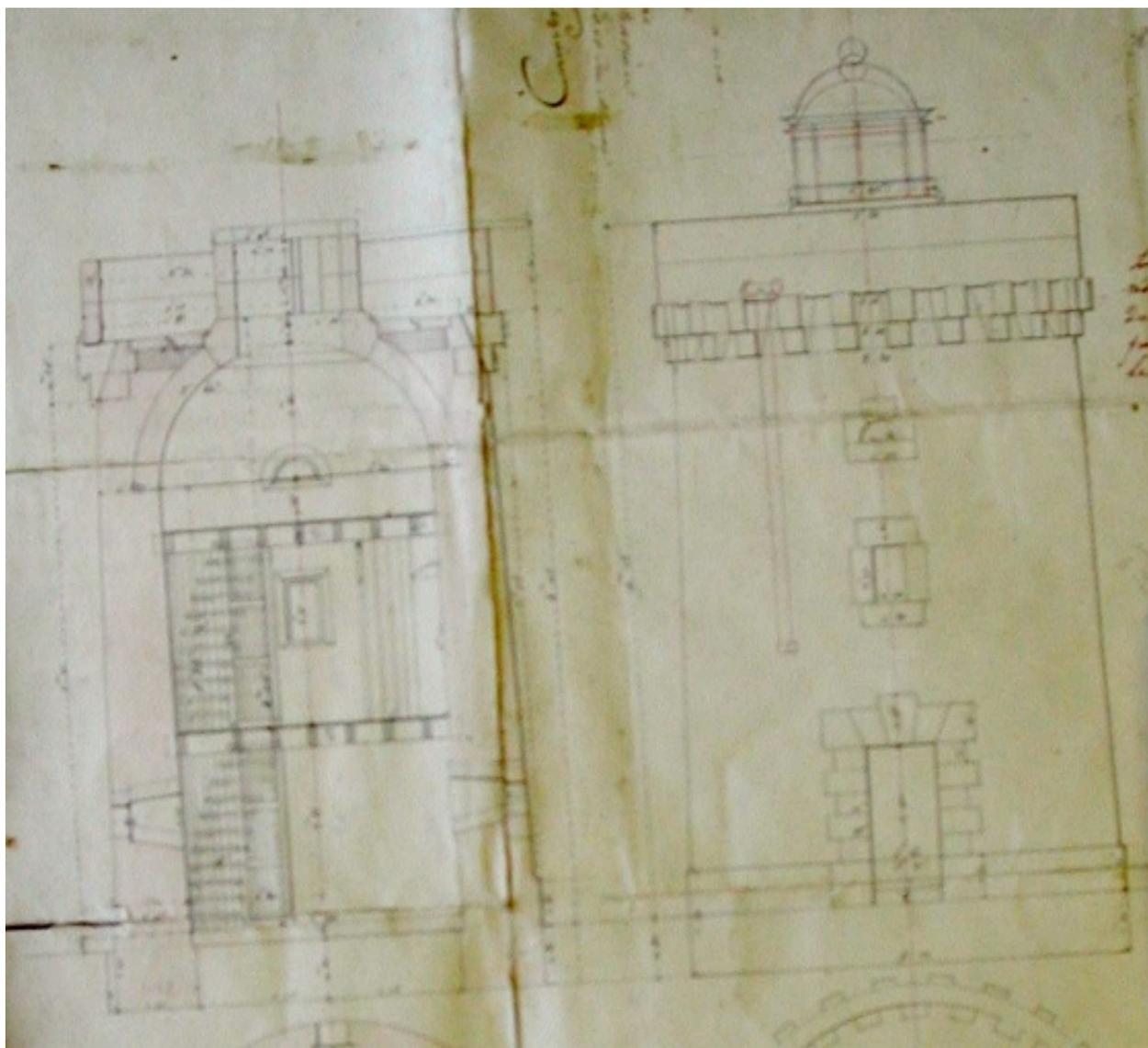
IVR53_20062208476NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : L. Fresnel

Auteur du document reproduit : Léonor Fresnel

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan et coupe de la tourelle par Léonor Fresnel, 12 juillet 1832 (AD 22)

IVR53_20062208498NUCB

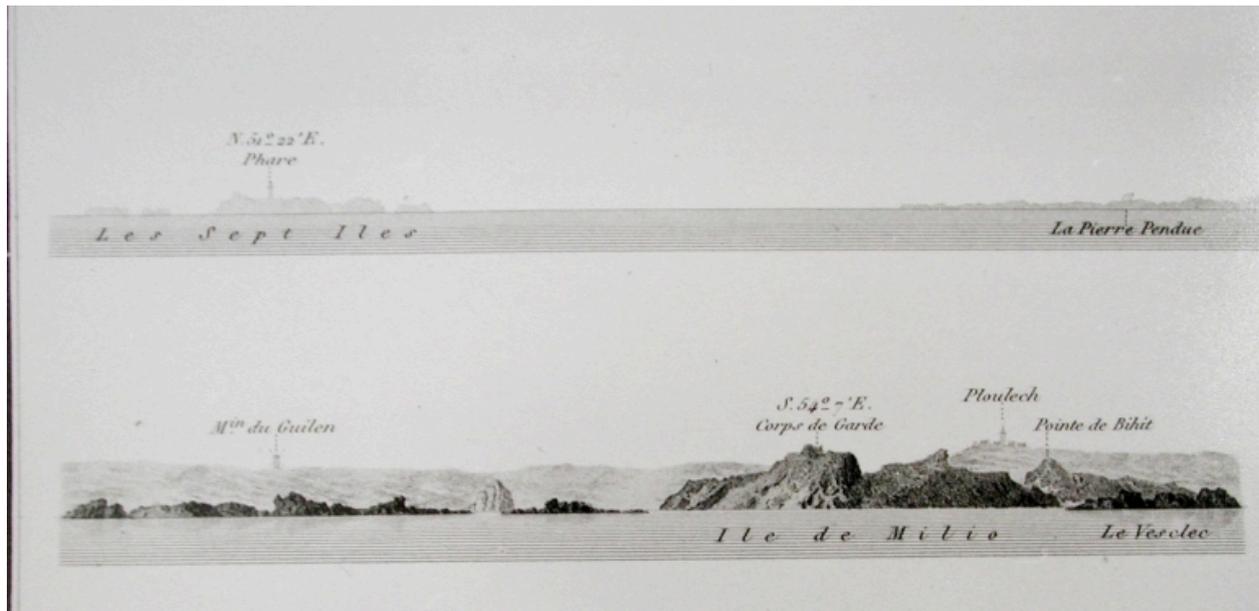
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : L. Fresnel

Auteur du document reproduit : Léonor Fresnel

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, 1837 : remarquer le phare, le moulin du Guilen, le corps de garde de Mlilio et la Poînte de Bihit, dans Le Pilote Français (collection particulière)

IVR53_20062208359NUCB

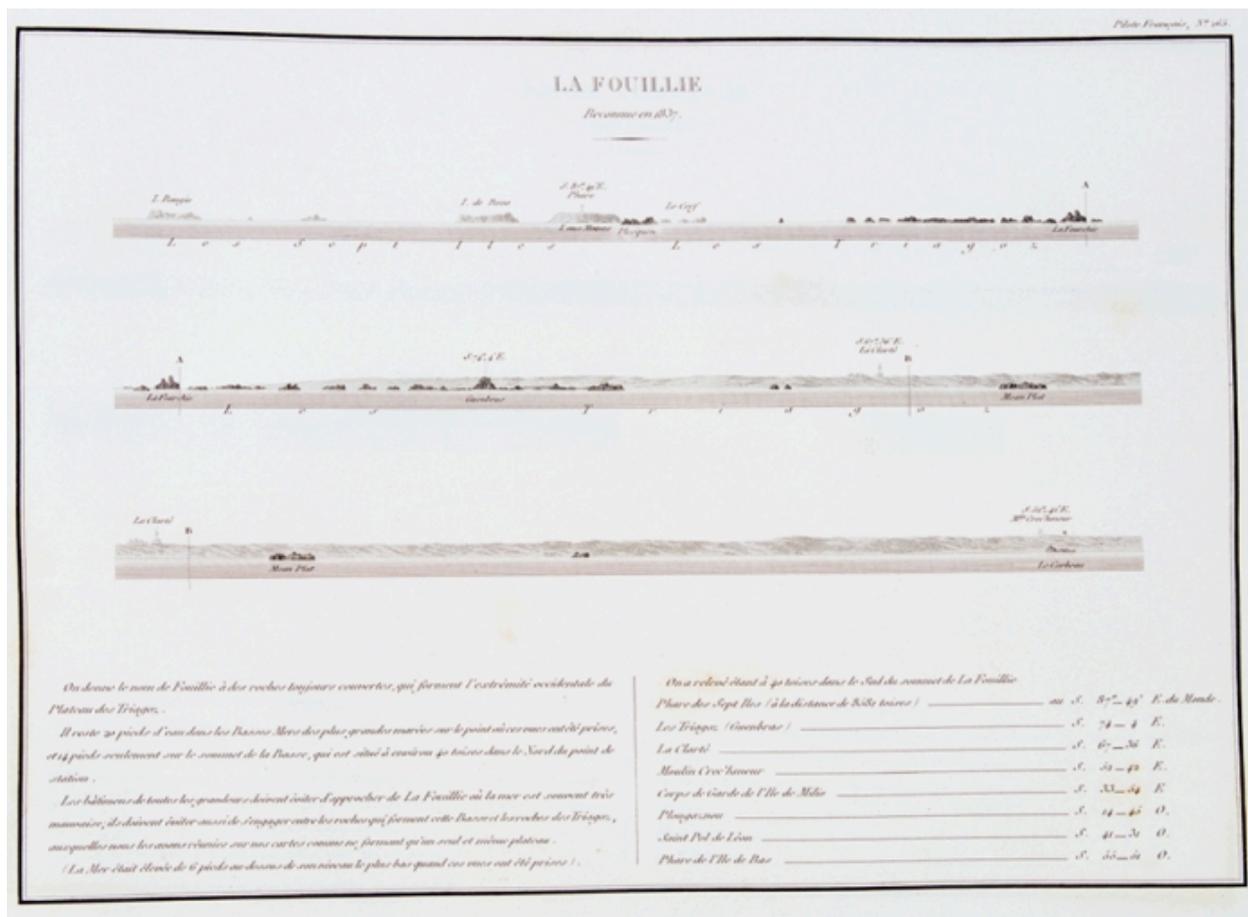
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Auteur du document reproduit : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, La Foullie, 1837 : le Pilote Français (collection particulière)

IVR53_20062208352NUCB

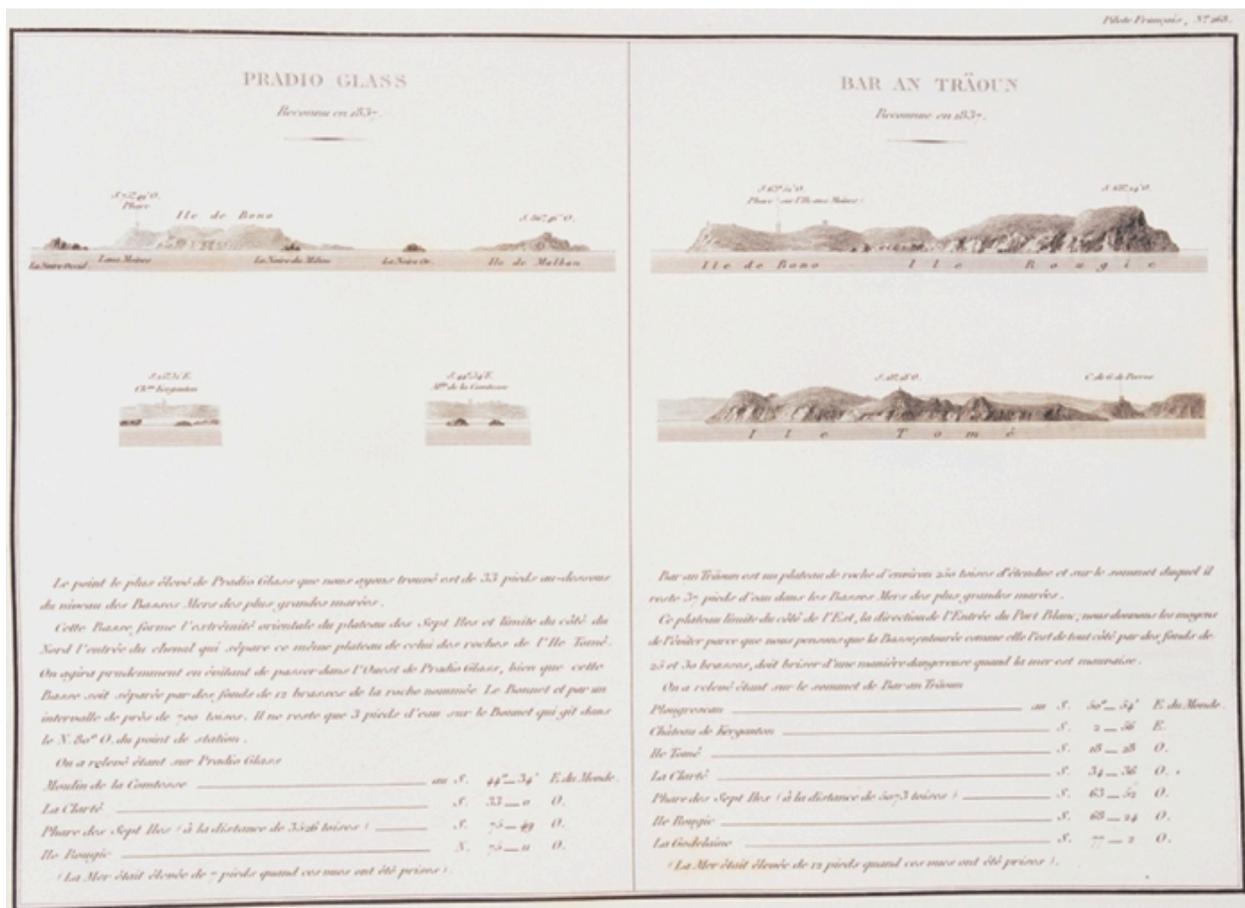
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Auteur du document reproduit : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Relevé des Sept-Îles par Beautemps-Beaupré, Bono et Rouzic, 1837 : le Pilote Français (collection particulière)

IVR53_20062208351NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Auteur du document reproduit : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



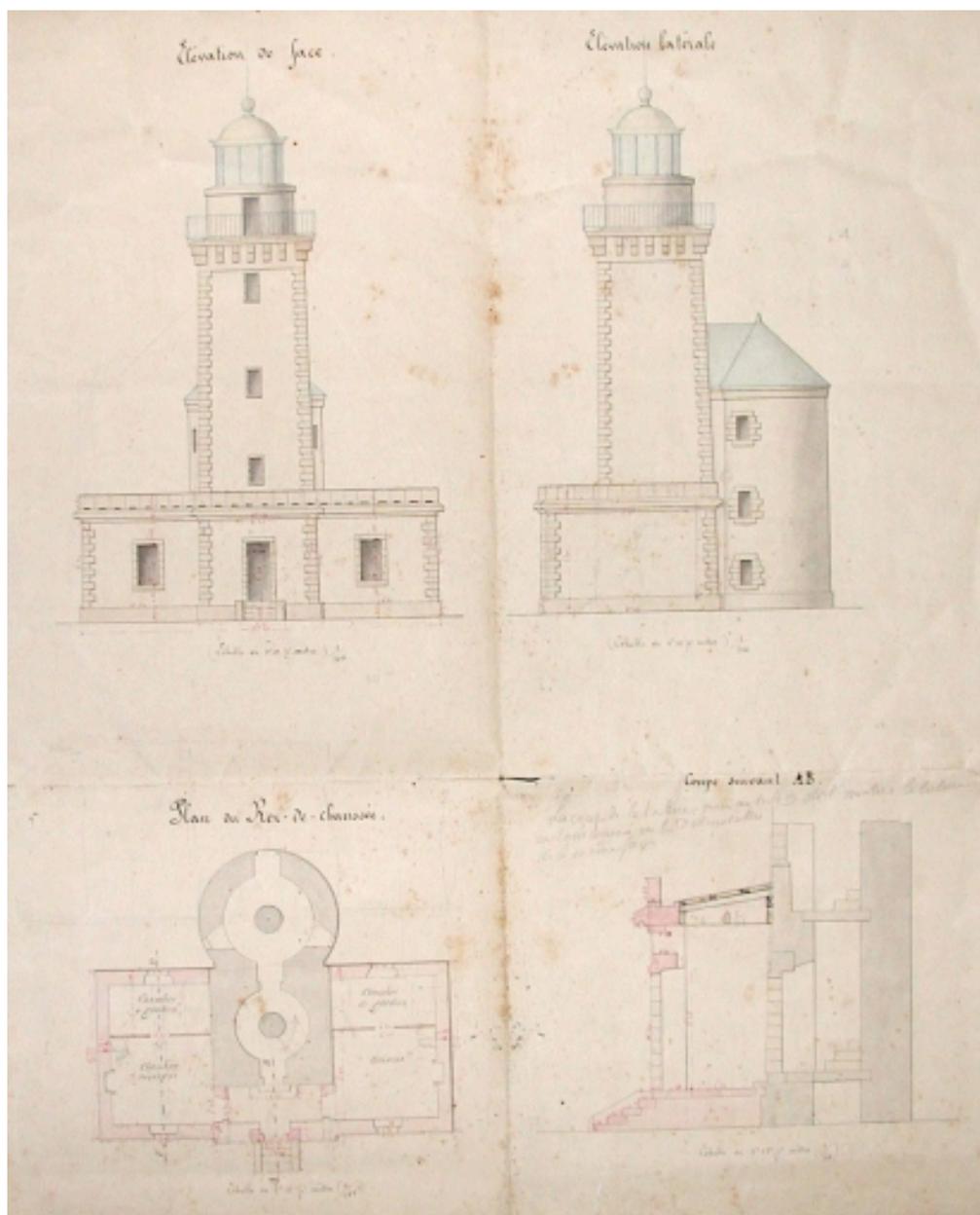
Dessin : le phare des Sept-Îles, élévation latérale, 1853 (Archives nationales)

IVR53_20062208348NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan : élévation de face et élévation latérale, plan du rdc. Par Pelaud (AD 22)

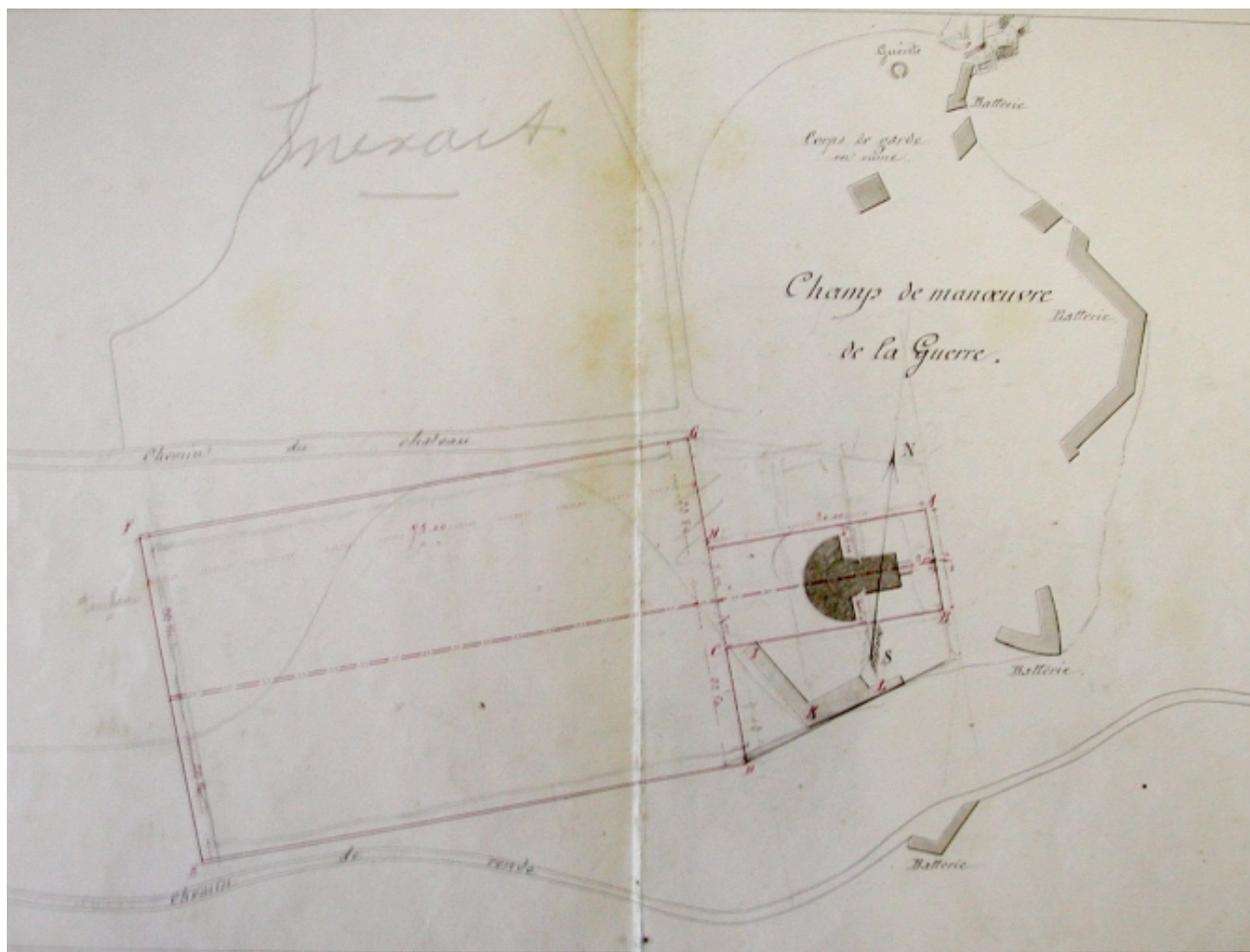
IVR53_20062208499NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud

Auteur du document reproduit : Pelaud

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan de situation en 1861 : remarquer le champ de manoeuvre, guérite, batterie et corps de garde indiquées, ainsi que la tombe de l'artilleur Sieur Biez, datée de 1799 (AD 22)

IVR53_20062208503NUCB

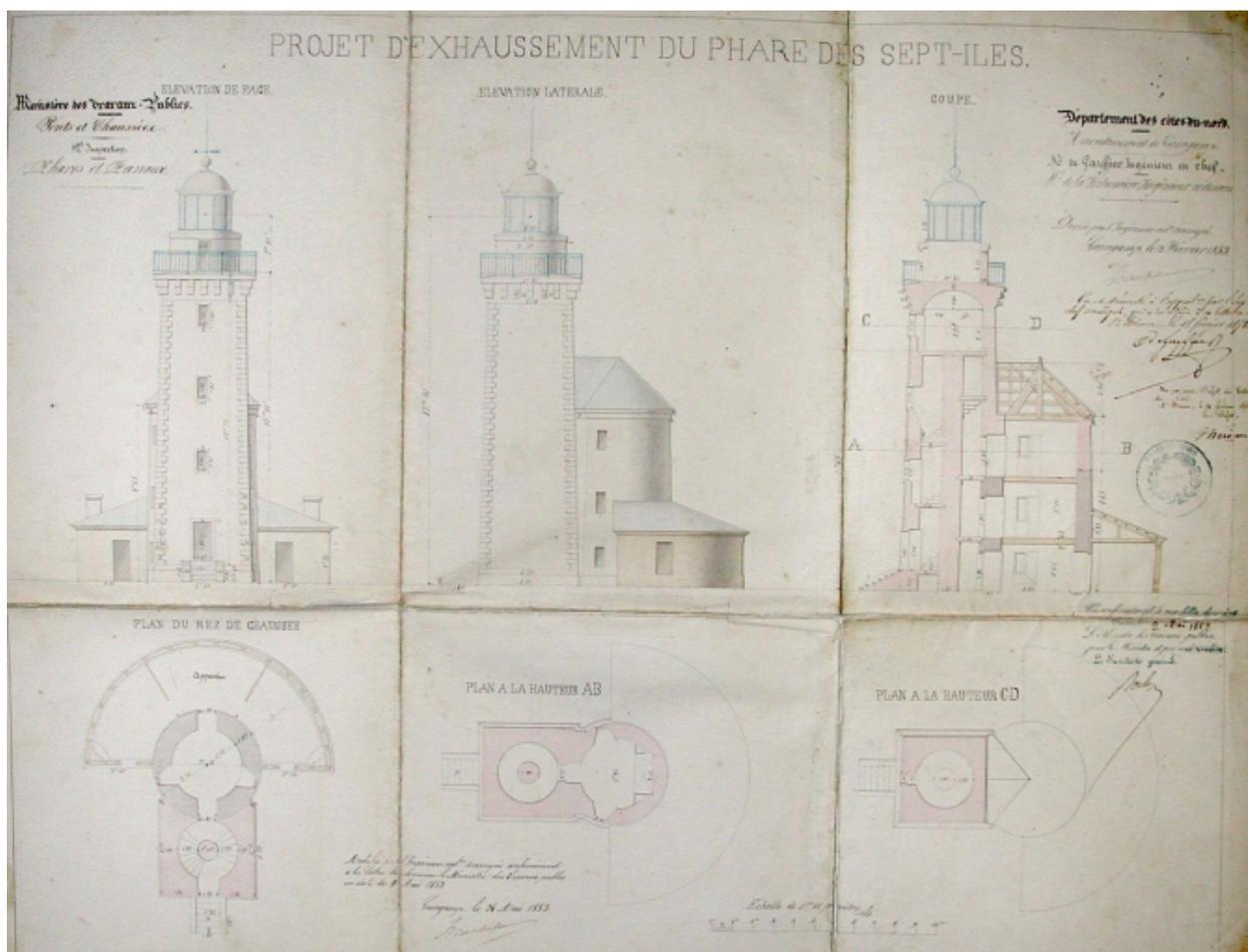
Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Léon Ruaulx de la Tribonnière

Auteur du document reproduit : Léon Ruaulx de la Tribonnière

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Projet d'exhaussement du phare en 1853 par de La Tribonnière (AD 22)

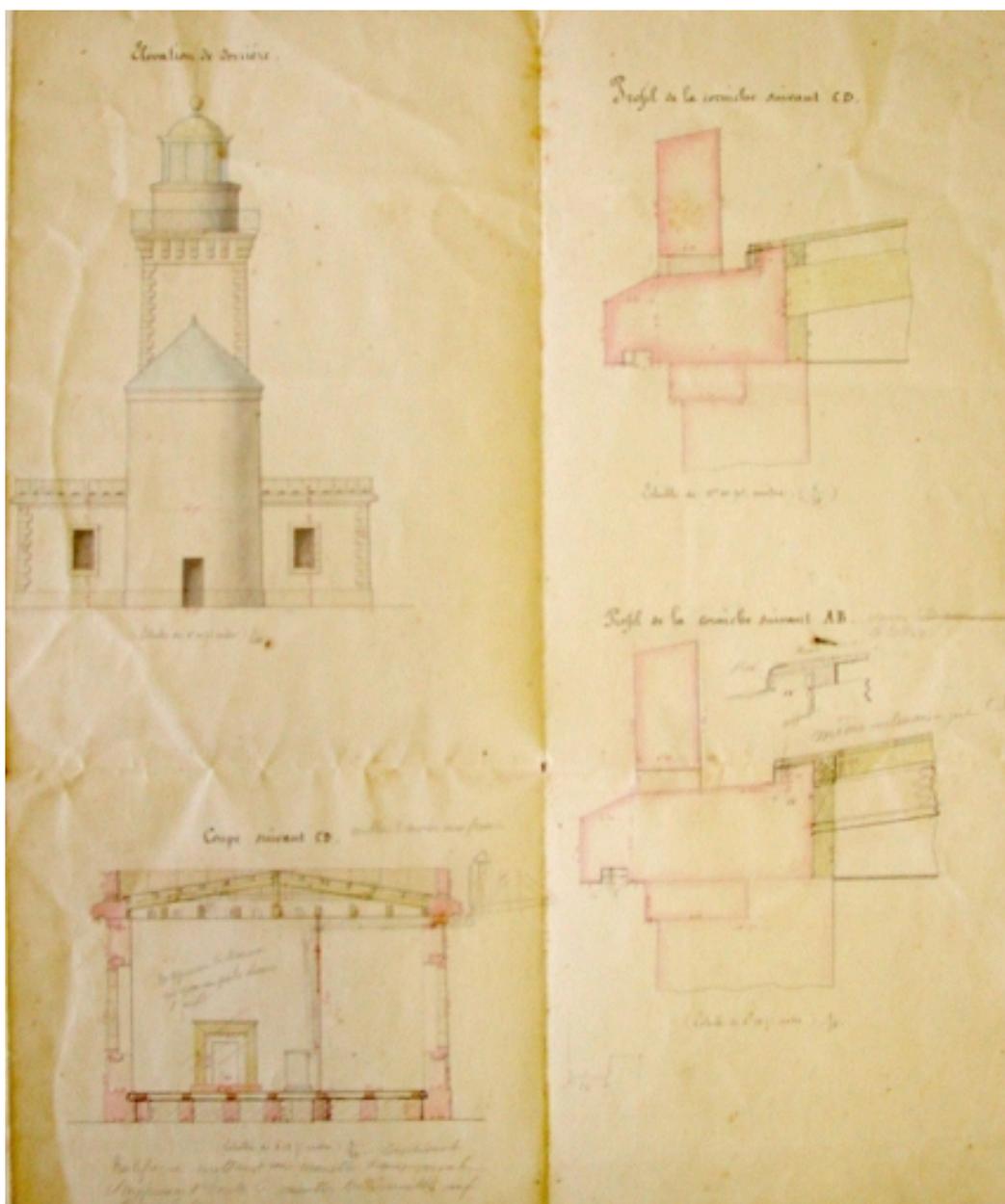
IVR53_20062208501NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Léon Ruault de la Tribonnière

Auteur du document reproduit : Léon Ruault de la Tribonnière

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Elévation, plan et coupe par Pelaud : construction d'un appentis en 1844 et annexes en 1879 (AD 22)

IVR53_20062208500NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Pelaud

Auteur du document reproduit : Pelaud

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



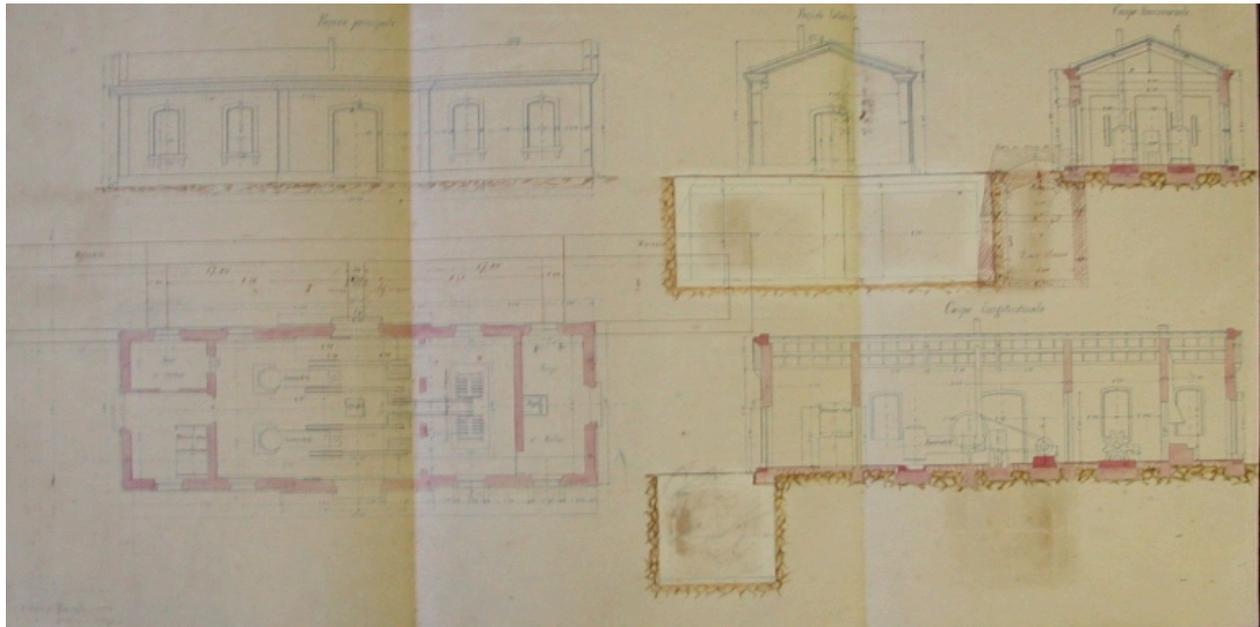
Plan du phare et coupe de la tour, 1884 (AD 22)

IVR53_20062208505NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles Marie Guillemoto, Auteur de l'illustration : Lasne

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Plan de la machinerie, 1884 (AD 22)

IVR53_20062208504NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles Marie Guillemoto, Auteur de l'illustration : Lasne

Technique de relevé : relevé manuel ;
(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



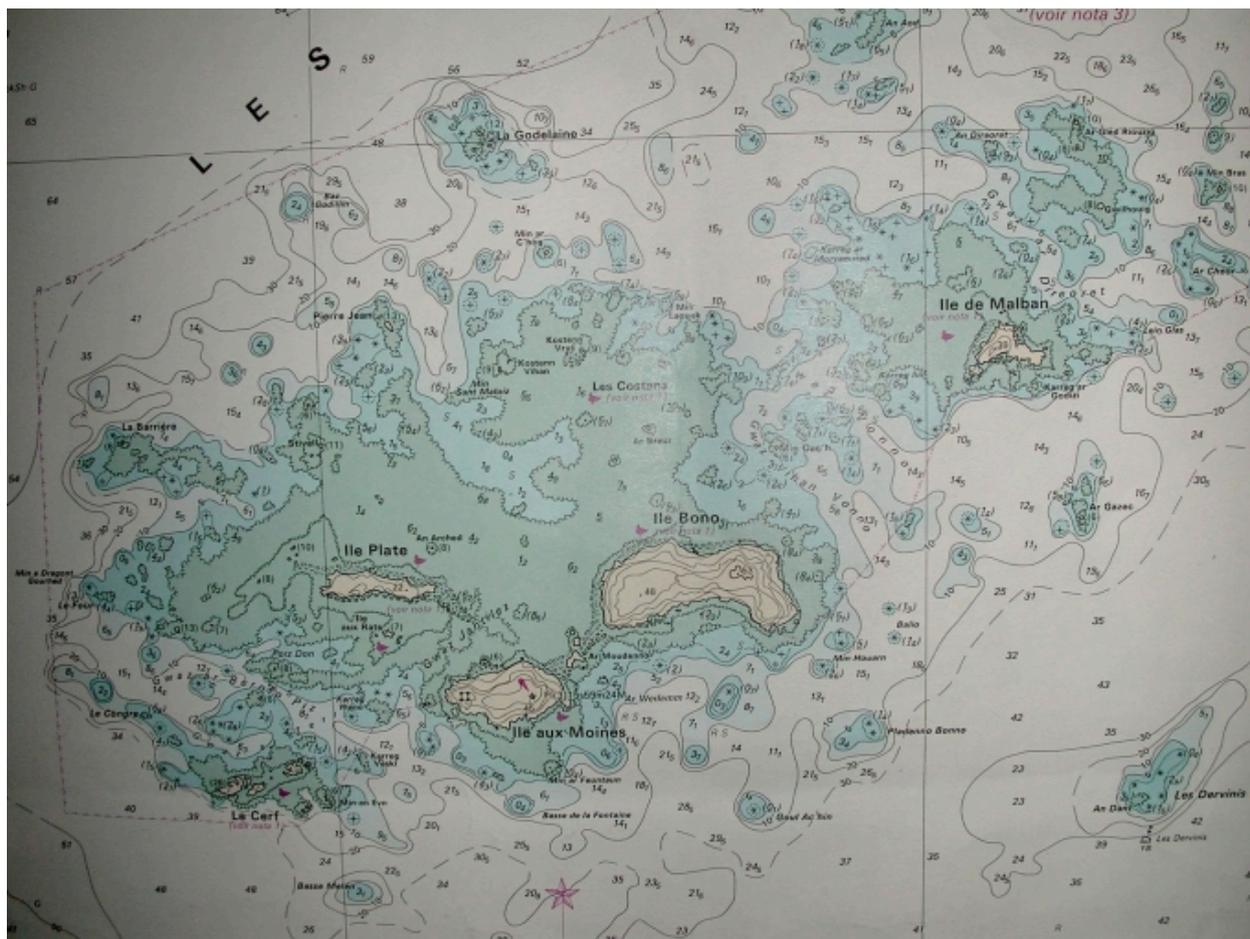
Carte : projet de construction de plusieurs phares entre Rouzic et l'Île-aux-Moines 1883-84 : remarquer le plan du débarcadère à l'est de l'île (AD 22)

IVR53_20062208369NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles Marie Guillemoto, Auteur de l'illustration : Lasne

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



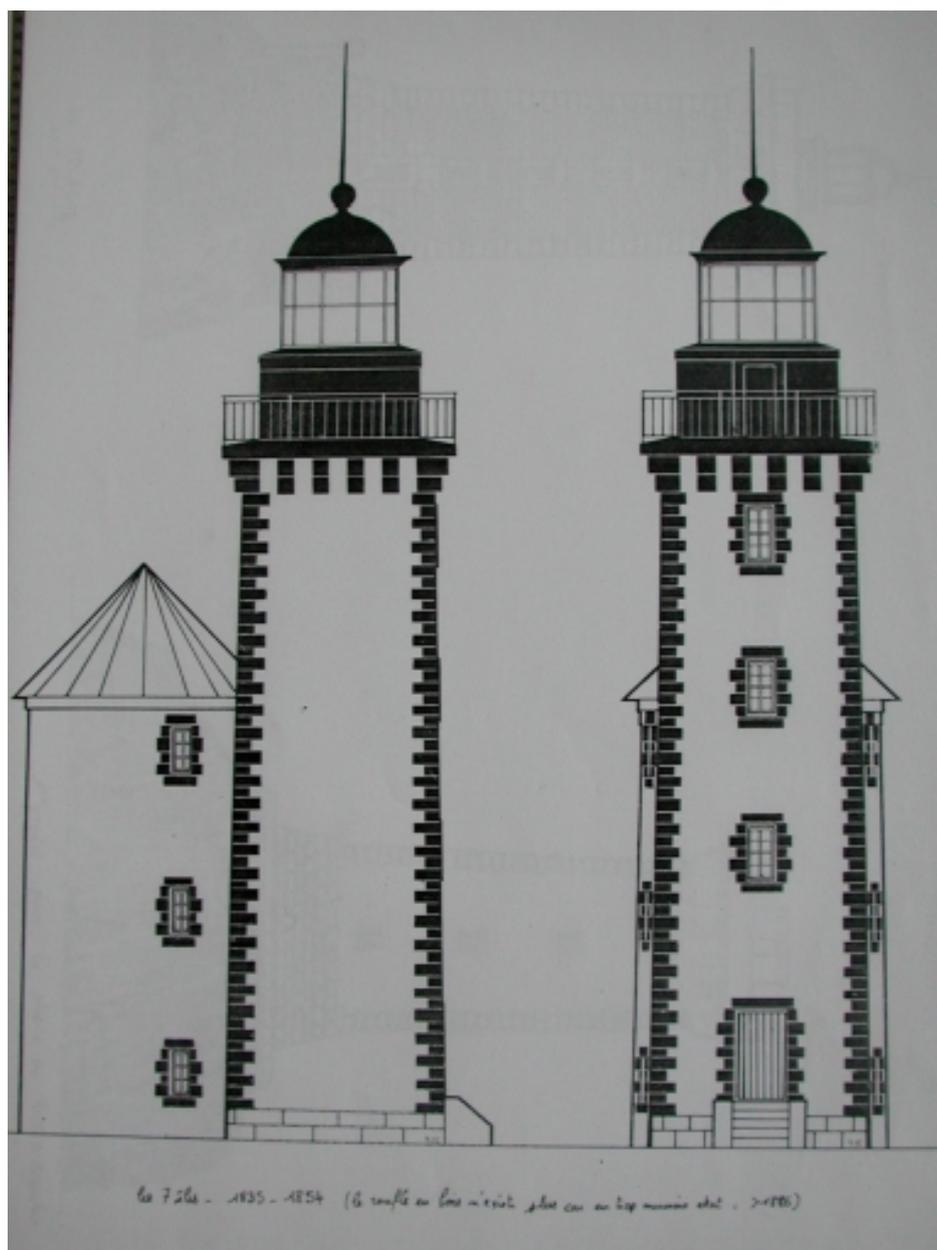
Carte marine de l'archipel des Sept-Îles (SHOM, DDE 22)

IVR53_20062207959NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Charles-François Beautemps-Beaupré

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Dessin de J. C. Fichou : le phare des Sept-Îles, 1835-1854 (collection particulière)

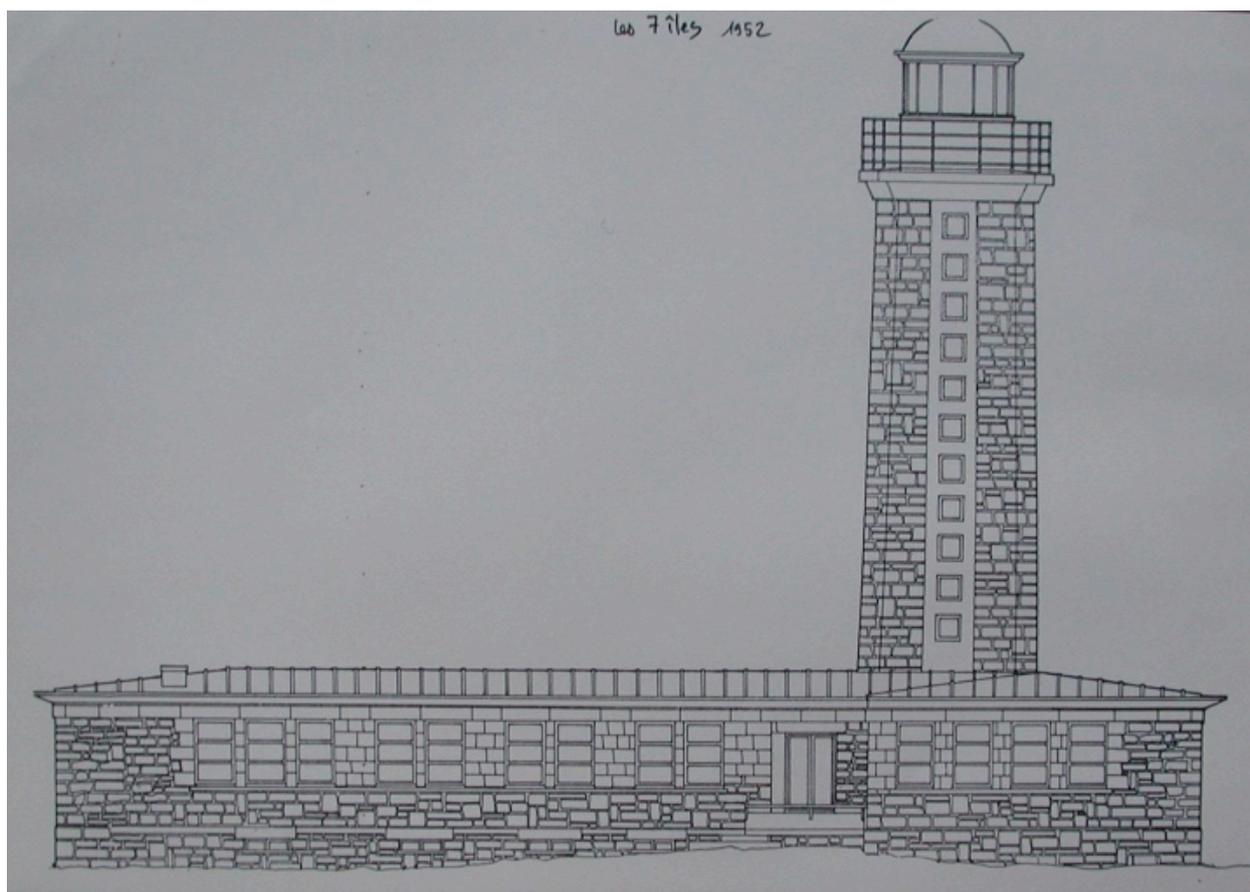
IVR53_20062208349NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Jean-Christophe Fichou

Auteur du document reproduit : Jean-Christophe Fichou

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Dessin de J. C. Fichou : le phare des Sept-Îles en 1952, avec les pierres de taille qui soulignent cette belle architecture elliptique (collection particulière)

IVR53_20062208350NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent, Auteur de l'illustration : Jean-Christophe Fichou

Auteur du document reproduit : Jean-Christophe Fichou

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



En 1893, un logement est construit pour le gardien et sa famille (DDE 22, Phares et Balises)

IVR53_20062208346NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Bruel

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Le phare des Sept-Îles au début du 20ème siècle (collection particulière)

IVR53_20062208353NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



L'état des fortifications proches du phare avant 1944 (collection particulière)

IVR53_20062208368NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite

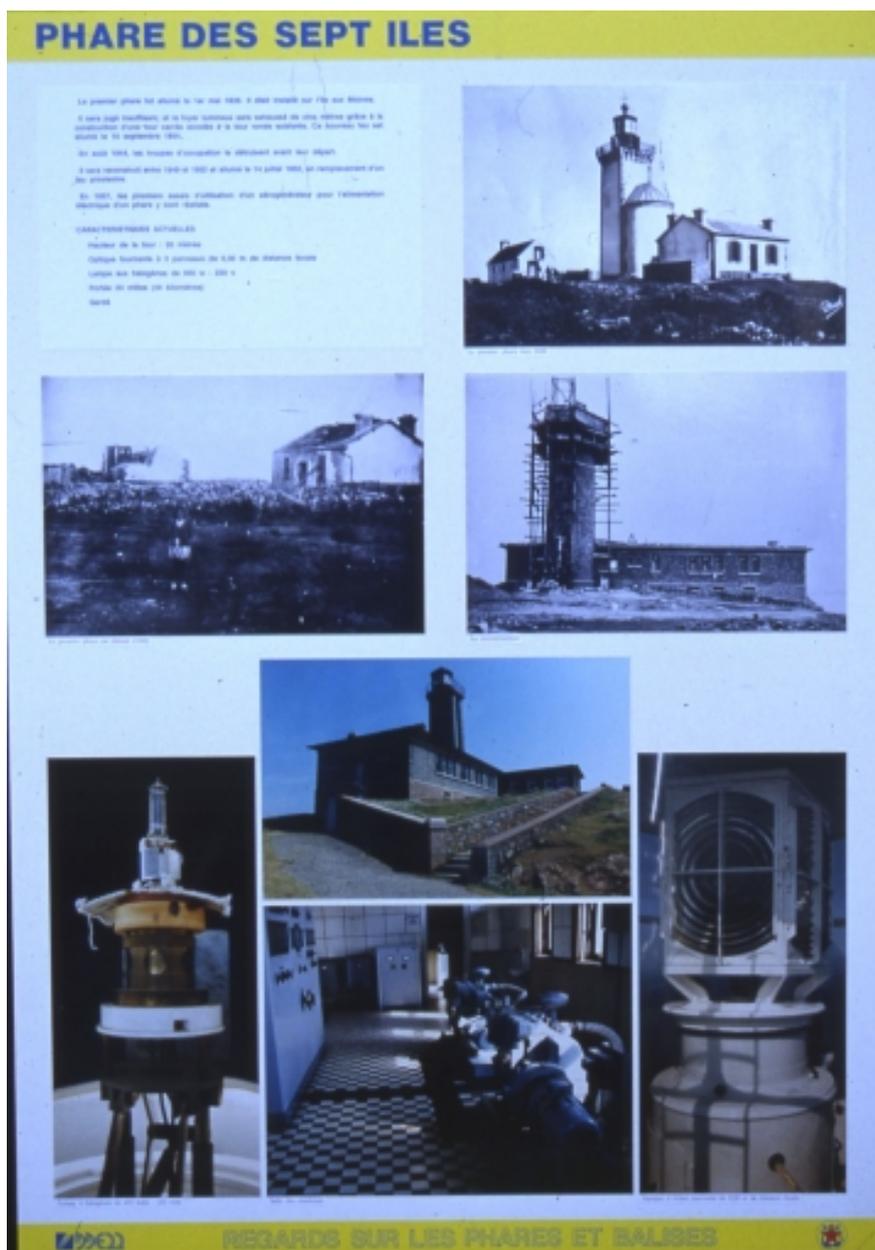


Le gardien et sa famille dans le nouveau phare, 1952 (collection particulière)

IVR53_20062208347NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Présentation du phare des Sept-Îles (DDE 22, Phares et Balises)

IVR53_20062208345NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Vue de la façade sud-est du phare des Sept-Îles (DDE 22)

IVR53_20062208340NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue des façades sud du phare des Sept-Îles (DDE 22)

IVR53_20062208341NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

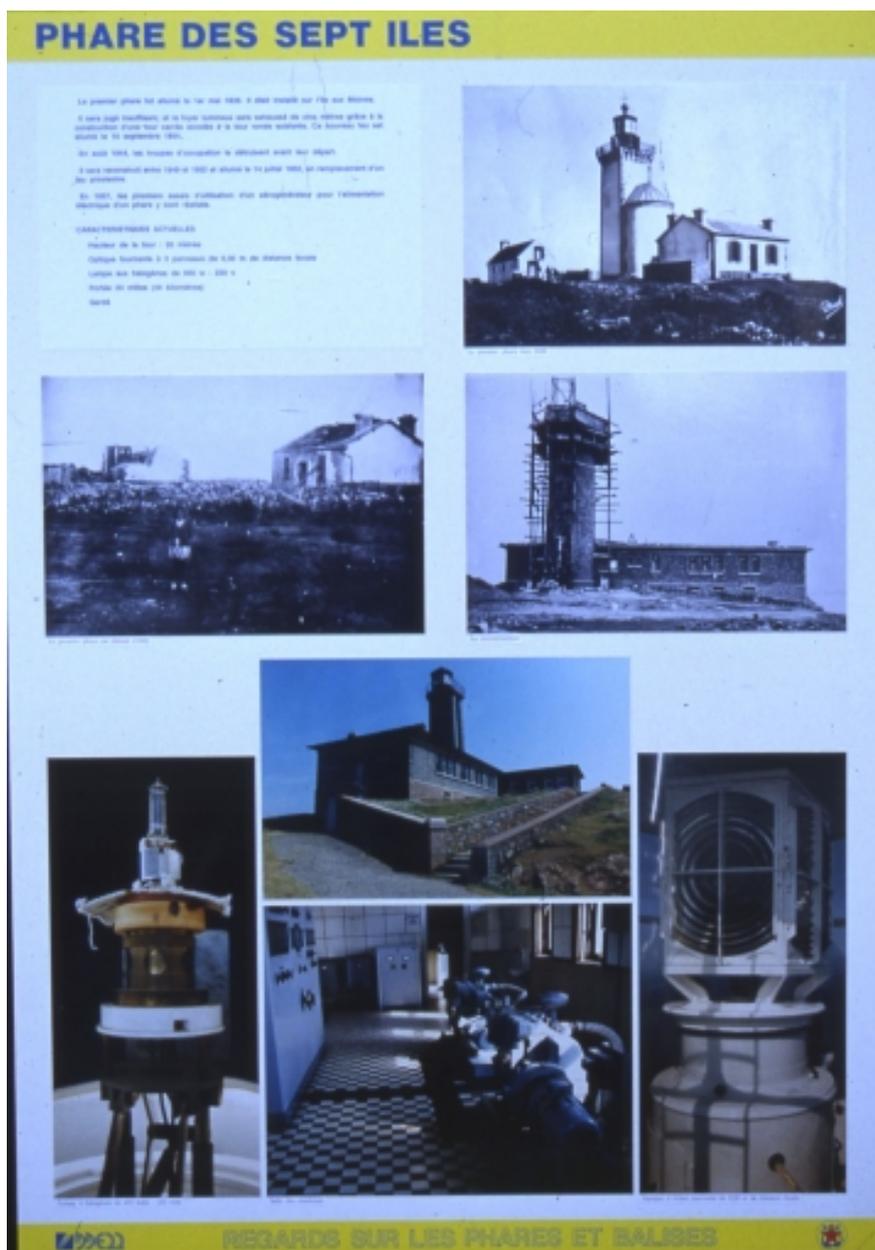
(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Logements et locaux techniques (DDE 22)

IVR53_20062208344NUCB
Auteur de l'illustration : Guy Prigent
(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Montage photos du phare des Spt-Îles, dont photo du phare détruit puis en cours de reconstruction (Service des Phares et Balises, DDE 22)

IVR53_20062208864NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



La tour et la lanterne (DDE 22)

IVR53_20062208343NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite



Vue du logement des gardiens aujourd'hui (DDE 22)

IVR53_20062208342NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

son canton

Ouest-France
Lundi 24 décembre 2001

Françoise Racine

Le premier des six volets qui relatent l'histoire de sa construction

Sept-Îles : l'urgence d'un phare en 1831

Le XIX^e siècle constitue un tournant pour la navigation, avec en 1825, l'établissement d'un « projet d'éclairage des côtes de France ». Les Sept-Îles appartiennent à ce programme. Nous suivrons en six étapes les phases de la construction du phare.

« Âge d'or », « siècle des lumières », ainsi les historiens baptisent-ils fréquemment le XIX^e siècle, concernant l'éclairage des côtes de France. Présenté en 1825 par l'amiral de Rosset et Augustin Fresnel, le grand programme décide la construction d'une soixantaine de phares, dont certains en haute mer. Les Sept-Îles appartiennent à cette planification.

À Paris, le 5 avril 1831, Léonor Fresnel (1) rédige une lettre-programme : « La commission des phares, d'après les observations que nous lui avons présentées, M. Beautemps-Beaupré (2) et moi, sur la situation de l'éclairage des côtes de Bretagne, a reconnu l'urgence nécessaire d'établir un fanal à feu fixe varié par des éclats sur l'île-aux-Moines. Il importe de hâter le plus possible la rédaction des projets afin de faire jouir les navigateurs dès l'hiver prochain de ces deux nouveaux feux (3) ».

Île déserte

Avant tout, il faut se préoccuper du choix de l'emplacement car l'archipel présente trois îles d'une altitude de 35 à 45 mètres au-dessus du niveau des plus hautes marées. Léonor Fresnel en examine les avantages et les inconvénients.

Rouzig, Bono et l'île aux Moines ont tour à tour fait l'objet d'un examen pour accueillir le futur phare.



L'île Rouzig : inhabitée et située à 4 500 m de l'île aux Moines, elle paraît la plus convenable pour l'établissement d'un phare, en raison de sa position la plus avancée vers le large, mais elle est jugée trop distante des Triagoz (4) dont il importe particulièrement d'éclairer les approches.

En fait, c'est le choix de la puissance de l'appareil d'éclairage, plus ou moins grande, qui induit à la fois le type de construction de la tour et aussi le mode de gardiennage. Pour l'instant, on s'oriente vers un éclairage de moindre puissance, puisque les Sept-Îles seront classées en 4^e ordre. « Mais s'il s'agissait d'y établir un feu de port, il faudrait faire pour le personnel une dépense hors de proportion avec

l'importance de l'appareil car dans cette île déserte, deux gardiens toujours présents seraient nécessaires pour assurer le service et il faudrait entretenir, à Perros, un troisième gardien pour les relever. »

L'île Bono : elle est inhabitée, mais à basse mer, elle se réunit avec l'île aux Moines. « Elle présenterait quelque avantage sous le rapport de l'altitude, en ce qu'elle n'est dominée d'aucun côté, et je lui donnerai la préférence pour l'établissement d'un phare. Mais sous le rapport de l'économie et de la facilité du service d'un simple fanal, l'île aux Moines me paraît décidément préférable. »

(A suivre)

1. Léonor Fresnel (1790-1859). En 1827, il succède à son frère, Augustin, à la commission des phares. Augustin Fresnel (1788-1827) est connu pour ses travaux sur l'optique et la diffraction de la lumière.
On lui doit l'invention de la lentille à échelons qui augmente considérablement le pouvoir éclairant des phares (1821). Léonor Fresnel sera le continuateur de l'œuvre engagée par Augustin.
2. Charles-François Beautemps-Beaupré (1786-1854), reconnu comme le « père de l'hydrographie ».
3. La lettre-programme projette également la construction du phare des Héaux de Bréhat.
4. Le phare des Triagoz : sa construction débute en 1860 et se termine en 1864.

Sept-Îles : l'urgence d'un phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 24 décembre 2001.

IVR53_20062208363NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite

son canton

Ouest-France
Mercredi 26 décembre 2001

Le deuxième des six volets qui relatent l'histoire du phare des Sept-Îles

Françoise Racine

Le choix de l'île aux Moines

Le 5 avril 1831, dans une lettre programme, Léonor Fresnel plaide pour l'installation d'un phare aux Sept-Îles. Après avoir examiné les différentes possibilités, pour des raisons d'économie, le choix de l'emplacement du futur phare se porte sur l'île aux Moines.

L'île aux Moines : Léonor Fresnel note qu'il s'y trouve un établissement militaire et une petite garnison. Un seul gardien serait alors suffisant et peut-être pourra-t-on se dispenser d'en entretenir un second à Perros pour le relever si le service de l'éclairage est confié à l'un des agents de l'établissement militaire. « Le plateau culminant de l'île aux Moines est situé à la pointe est, près de la vigie et c'est là, je pense, qu'il conviendra d'établir la tourelle du fanal. Sa hauteur devra être limitée par la condition de dominer entièrement l'île Bono et j'estime par aperçu qu'il suffira d'élever le fanal à sept ou huit mètres au-dessus du sol. Au surplus, si l'élévation produite par le point culminant de l'île Bono n'embrassait qu'un espace angulaire de cinq à six degrés, je pense qu'elle serait sans inconvénient, autant du moins qu'on aurait prévenu les navigateurs. » Ce souci d'économie entraînera, en fait, des dépenses bien supérieures.

Le logement

Concernant le logement, là aussi l'économie est de rigueur : « Peut-être pourrait-on se dispenser d'établir d'abord un logement complet avec magasin pour le service du fanal surtout si quelque agent militaire pouvait en être chargé. » Mais Léonor Fresnel hésite : « Cependant, il faut considérer que le feu devra être visité deux ou trois fois par nuit et que, dans les gros temps, le ser-

vice pourrait devenir très pénible et serait par conséquent mal fait. »

Finalement, un petit logement comportant une chambre à coucher, un magasin aux huiles et ustensiles suffira... pour le moment. Pour la construction, on utilisera des moellons extraits sur place et trois « mineurs » (on ne parlait pas de carriers) seront chargés d'extraire chaque jour un mètre cube de granit de choix pour réaliser des pierres de taille employées pour l'escalier à noyau plein, la corniche de la tourelle et les assises supérieures du soubassement de la lanterne. Une petite galerie extérieure facilitera le nettoyage journalier des glaces.

La lanterne

D'un diamètre de 1,40 m, la lanterne sera envoyée de Paris. L'appareil lenticulaire fixe reposera sur un trépied dont les trois tiges verticales serviront à diriger le mouvement du plateau mobile de la lampe hydrostatique. L'appareil mobile se composera de deux panneaux lenticulaires verticaux à éléments cylindriques. Les prismes de verre composant ces panneaux seront taillés de manière à réunir en un faisceau les rayons divergents de l'appareil fixe. Le système des lentilles tournantes diamétralement opposées sera mis en jeu par une petite machine de rotation opérant une révolution complète en six minutes, en sorte que pour un observateur immobile, le feu fixe sera varié par des éclats apparaissant de trois en trois minutes. Chaque éclat sera précédé et suivi d'une éclipse presque totale.

« Dans l'intérêt de la navigation », Léonor Fresnel aimerait voir ses pro-

jets, Héaux et Sept-Îles, aboutir rapidement « et que les deux fanaux fussent mis en activité dès le 1^{er} septembre, époque des retours des expéditions de Terre-Neuve (1) ». Mais il ne sera pas si simple de transporter ouvriers et matériaux sur les îles. De plus, l'île aux Moines dépendant du ministère de la guerre, l'exécution du phare sera retardée par les formalités à remplir auprès des autorités militaires. Le fanal des Sept-Îles sera allumé le 1^{er} mai 1835. Quant aux économies, des 7 000 à 8 000 francs estimés, on passera à 23 000 francs.

(A suivre)

1. Les départs des terre-neuvas s'effectuaient en mars et les retours en septembre, octobre. Ces propos concernent d'ailleurs les Héaux de Bréhat, cependant, Perros connut quelques bâtiments armant pour la « grande pêche ».



Plan général de l'île aux Moines, Bono et l'île Plate datant de la fin du XIX^e siècle.

(Ouvrage LXXI, Phare et balises, conservé aux archives départementales.)

Le choix de l'Île-aux-Moines (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

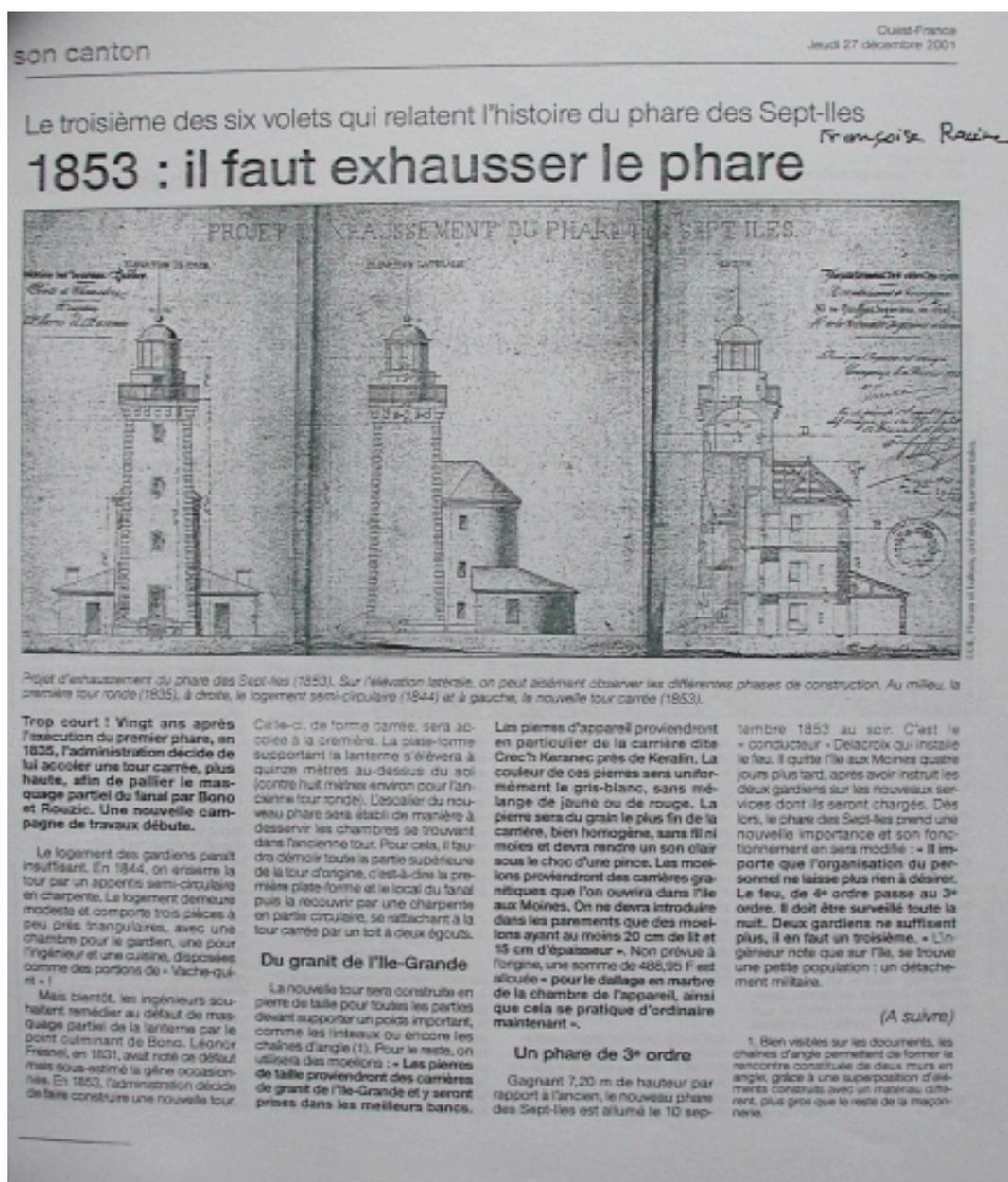
- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 26 décembre 2001.

IVR53_20062208362NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Sept-Îles : exhausser le phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 27 décembre 2001.

IVR53_20062208364NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

Perros-Guirec et de Tréguier

Ouest-France
Vendredi 28 décembre 2001

Françoise Racine

Le quatrième des six volets qui relatent l'histoire du phare des Sept-Îles

Le phare encore trop court en 1854

En 1854, à peine la deuxième campagne de travaux achevée, on s'aperçoit que le phare est encore trop court ! D'autre part, les ingénieurs commencent à se préoccuper d'améliorer le logement du gardien.

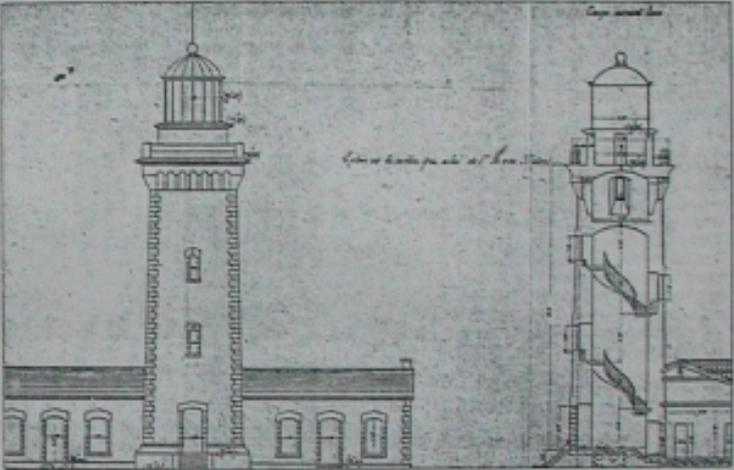
De retour des Sept-Îles où il vient d'installer le nouveau feu, le conducteur Delacroix annonce que celui-ci est encore masqué partiellement par le sommet de l'île Rouzic. Pour bien faire, le feu, d'une hauteur totale de 59,20 m, devrait à nouveau être exhaussé de six mètres... L'ingénieur en chef fulmine : « Ce fait serait regrettable et il annoncerait une légèreté fort blâmable de la part de l'ingénieur qui vous a fourni le renseignement contenu dans votre lettre du 10 septembre 1851. Il faut que les navigateurs en soient prévenus lors de la prochaine publication du livret des phares et que cette circonstance exceptionnelle soit marquée sur la carte des Phares qu'on termine en ce moment. »

En 1866, l'administration de la guerre est toujours propriétaire de l'île aux Moines. Elle cède temporairement une zone de 40 ares de terrain pour l'emplacement du phare. Puis, en 1868, il est question de supprimer l'appentis semi-circulaire « qui tombe en ruine ». On envisage de placer le lit du gardien-chef dans une pièce située au premier étage de la tour ronde, « laquelle chambre n'est actuellement occupée que par l'armoire qui renferme les mèches, les cheminées en cristal (1) et les pièces de rechange. Le lit du gardien chef serait disposé de manière à pouvoir être replié dans une armoire à côté de laquelle seraient établis deux placards ». Dix ans plus tard, l'appentis est toujours là... « dans un état déplorable ».

En 1883, on pense établir un nouveau phare électrique, plus puissant. A nouveau se pose le problème de

Sur ce projet de nouveau phare envisagé pour l'île Rouzic, on peut lire : « Le plan est le même que celui de l'île aux Moines » (mars 1883). On peut noter les différences avec le chantier de 1854 : disparition de la tour ronde, de l'appentis semi-circulaire, logement plus spacieux.

Plan au 1/1000^e du 15 mars 1854 pour le phare en projet.



l'emplacement : « La première île est déjà surmontée d'un phare du 3^e ordre servant à l'atterrage. Le phare placé sur l'île Rouzic éclairera plus au large et sera à une plus grande distance de la terre, à environ 4,2 milles ». Ce projet sera sans suite, et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, on pourra toujours voir sur l'île aux Moines, la tour ronde d'origine datant de 1834, accolée à la tour carrée érigée en 1854.

Un temps rarement humide

Le feu fixe est varié de 3 mn en 3 mn avec des éclats précédés et suivis de courtes éclipses. La machine de rotation est actionnée par un poids de 52 kg. « Elle fonctionne généralement assez bien. La rotation subit un ralentissement par temps humides et elle s'accélère par temps secs. Il n'y a arrêt que quand les gardiens négligent d'ajouter des

surcharges au poids moteur par temps humide, c'est-à-dire très rarement... en 1886. Météo-France n'existait pas !

1887, on examine les conditions d'accès au phare, les approvisionnements s'effectuant par des pentes qui atteignent jusqu'à 0,37 mètre par mètre, occasionnant des retards. Un chemin d'accès et une cale débandière dans l'anse de Gouarlem sont à l'étude. « permettant de gagner la terre ferme sans être exposé à des accidents, ainsi que cela a lieu actuellement ». Pour le déroctage des rochers, on se servira de l'invention de Nobel, la poudre de dynamite (2).

Un couple à l'essai

A titre d'essai, en 1890, afin d'économiser 1 000 F par an, l'ingénieur envisage de faire assurer le service du phare par un seul gardien aidé de sa femme, au lieu et place de trois gardiens. Pour cela, il faudra négocier avec le ministère de la Guerre, l'octroi d'une parcelle de terre dans laquelle le gardien devrait pouvoir cultiver les légumes nécessaires à la subsistance du couple.

La construction d'un logement digne de ce nom devient alors impérieuse et les instructions recommandent « de placer les logements aussi près que possible du bâtiment des machines, pour éviter les refroidissements au sortir du lit ou d'un appartement chauffé », écrit l'ingénieur Guillemoto. Il n'est pas partisan d'une habitation comportant un étage « en raison de la violence du vent et du danger que pourraient courir les enfants pendant que le ménage serait occupé au service du matin ».

(A suivre)

1. Tubes en verre comparables à ceux des lampes à pétrole ?
2. Nobel dépose le brevet de la dynamite en 1867.

1854 : un phare encore trop court (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 28 décembre 2001.

IVR53_20062208365NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

Perros-Guirec et de Tréguier

Ouest-France
29-30 décembre 2001

Françoise Racine

Le cinquième des six volets relatant l'histoire du phare des Sept-Îles Le logement des gardiens est construit

En 1893, l'entrepreneur lannionnais Pierre Tensorer fut choisi pour construire le logement des gardiens du phare des Sept-Îles. Bien mal lui en prit car l'administration ne fut guère conciliante et ne tint pas compte des difficultés humaines et matérielles rencontrées sur le chantier.



La construction d'un logement devant, en principe, accueillir un couple de gardiens est lancée en 1893. Celui-ci, à quelques mètres du phare, dispose de trois chambres et d'une cuisine. Ultérieurement, un passage couvert reliera l'habitation au phare. Pierre Tensorer, entrepreneur lannionnais, est chargé du chantier.

Le 10 octobre 1893, il demande à M. Guillemoto, l'ingénieur des Ports et chaussées chargé des Phares et balises, de lui prêter douze hamacs complets et douze couverts en fer battu. « Je m'engage à rendre ce mobilier dans l'état que l'aurais reçu. J'aime à croire, M. l'ingénieur que vous serez assez bon de me rendre ce service. » La réponse n'est pas des plus aimables : « L'administration prend des entrepreneurs afin de s'éviter précisément la nécessité d'avoir du matériel d'entreprise. Elle ne peut donc, vis-à-vis d'un entrepreneur, jouer le rôle de fournisseur. Je vous invite à mener aussi activement que possible, les travaux dont vous avez la charge, en raison précisément de ce fait que l'administration aurait toute facilité dans l'espèce, pour se substituer à vous, le cas échéant, si vous ne remplissiez pas vos engagements. » Ça commence mal...

Une nouvelle missive de Tensorer, datée du 16 décembre relate les difficultés rencontrées avec ses ouvriers : « J'ai l'honneur de vous faire connaître que je me suis rendu hier à l'île aux Moines, voir mon chantier et porter à mes hommes des vivres et des matériaux. À peine étais-je arrivé au chantier, que tous les ouvriers sont venus me trouver et m'ont déclaré qu'ils ne voulaient plus travailler à l'île, me donnant pour motifs qu'ils avaient eu trop à souffrir des deux dernières tempêtes. Ils m'ont immédiatement mis en demeure de les débarquer à terre. Voyant cela, M. l'ingénieur, j'ai essayé de leur faire changer d'idée, en leur faisant des offres nouvelles, de manière à adoucir leur situation. Mais toutes mes offres ont été complètement inutiles et, malgré mes efforts, mes hommes ont maintenu leur volonté de venir à terre. »

Dans l'obligation de débarquer ses hommes, l'entrepreneur n'a même pas pu déposer ses matériaux. Il affirme qu'il va s'employer, à quelque prix que ce soit à « trouver des hommes de bonne volonté ».

L'ingénieur ne se laisse pas attendre. Il donne en exemple le chantier de Lost Pic (1), infiniment moins confortable que celui de l'île aux Moines et pourtant les ouvriers sont très satisfaits de leur sort : « Cela tient à ce que l'entrepreneur couche et nourrit bien ses hommes. » Guillemoto invite donc Tensorer à reconstituer une équipe sous dix jours, sans quoi, il sera dessaisi du chantier.

Une tempête épouvantable

Il semble bien que le sort s'acharne. Le 31 janvier, de Perros, Tensorer adresse un nouveau courrier : « J'ai affrété hier un bateau

pour me transporter à l'île aux Moines, mes bois de charpente et les pierres de taille des cheminées. Ce matin, je suis arrivé à la rade de Perros, accompagné des hommes que j'avais trouvés et des vivres nécessaires. Le batelier m'a déclaré qu'il ne se mettrait pas à la mer, à quelque prix que ce soit. La mer est complètement démontée et la nuit dernière il a fait une tempête épouvantable. Mon batelier a brisé son canot hier, sans pouvoir accoster l'île. Tous ces retards causés par le mauvais temps ne sont évidemment pas sans me porter un préjudice considérable, tant au point de vue de la perte d'argent que des ennuis que j'éprouve. C'est là du reste, un cas de force majeure devant lequel je suis bien forcé de m'incliner. »

Rien n'y fait, le 12 février 1894, l'administration effectue le décompte pour travaux non terminés. Tensorer recevra une somme de 2 606,88 F au lieu des 8 474 F prévus.

Pourquoi une telle promptitude à dessaisir l'entrepreneur lannionnais, alors que l'administration n'est elle-même pas exempte de retards ? D'autant plus qu'au moment d'établir ce projet, en 1890, l'ingénieur qui traitera cette affaire indique : « Le travail en question est à exécuter en mer et la concurrence ne s'exercera probablement pas à son sujet. Le seul entrepreneur qui puisse, selon nous, s'en charger est le sieur Tensorer que nous employons à la plupart de nos travaux en régie. »

(A suivre)

1. Phare construit sur un éperon rocheux et très étroit à Brénat.
Remerciements : Yvonne Le Bouffant.

Collection Yvonne Le Bouffant

Le logement des gardiens en 1893 (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 29-30 décembre 2001.

IVR53_20062208366NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction interdite

Le dernier des six volets de l'histoire du phare des Sept-Îles

La vie quotidienne au coin du phare

En 1893, le logement des gardiens sera le dernier chantier important. Les deux guerres mondiales et quelques anecdotes concernant la vie quotidienne viennent nourrir ce dernier volet concernant les Sept-Îles.

□ Lourdes tâches. Afin de réaliser des économies, en 1886, l'ingénieur en charge des Sept-Îles envisage que les gardiens procèdent eux-mêmes au blanchiment du phare : « Ils m'ont objecté que deux personnes ne pouvaient faire seules ce travail qui, jusqu'à présent, a nécessité l'emploi d'au moins cinq ouvriers. » Le phare ne dispose ni d'échelles assez longues, ni d'échafaudages. Les ouvriers de l'entreprise lannionnaise, « Les frères Kerambroun », qui depuis plus de vingt ans exécutent le blanchiment des phares, réalisent ce travail en une semaine, à cinq personnes.

□ Les gardiens font la cuisine aux ouvriers pour que ceux-ci ne perdent pas de temps. D'un autre côté, les gardiens m'ont encore fait remarquer que leur service n'est jamais terminé avant 10 h du matin, qu'alors il est temps qu'ils s'occupent de préparer leur dîner, puis comme ils ont passé, de quart, chacun une demi-nuit, ils éprouvent le besoin, l'après-midi, de prendre un peu de repos pour se préparer à recommencer le même service la nuit suivante. Sans cela, ont-ils ajouté, ils ne pourraient assurer de rester éveillés pendant toute la durée de leur quart. Ces observations m'avaient paru assez justes, c'est pourquoi je n'avais pas cru devoir insister... »

□ Question de confort. Au moment du projet d'amélioration du logement, en 1890, et à l'époque prévu pour un couple, l'ingénieur Guillaume s'inquiète du confort et de la santé de ses habitants, les instructions recommandant de placer les logements aussi près que possible du bâtiment des machines, pour éviter les refroidissements au sortir du lit ou d'un appartement chauffé : « Or, dans l'espèce, le gardien et sa femme, obligés soit de veiller, soit de visiter leur feu pendant la nuit, auraient à circuler sur un plateau exposé à tous les vents et risqueraient de contracter des maladies. Des maladies d'autant plus graves que les communications entre les Sept-Îles et le continent sont peu nombreuses. Et que, par suite, l'envoi de secours médicaux, non seulement est très difficile et dispendieux, mais risquerait d'être le plus souvent tardif. »

□ Un peu de lecture. La vie dans les phares a toujours attisé la curiosité, exercé une fascination. Ainsi, en 1892, le ministre des Travaux publics « autorise M. Marcel Edant, rédacteur au *Petit Journal*, à visiter les principaux phares ». Côté lecture, les gardiens n'étaient pas abandonnés : en 1881, parmi les phares abonnés au journal *Le Matelot*, on compte les Sept-Îles et Les Triagoz et de Saint-Breuc, en 1893, une caisse de 46 volumes de la bibliothèque des gardiens de phares « est mise au train ».

□ Les Îles sont affermées. Alors qu'il avait été question de les vendre, en 1900, le ministère de la Guerre afferme l'archipel. Après M. Kerambroun, René Delestre prend la suite du bail en 1903, pour la location du groupe des Sept-Îles. Mais, armés de fusils, « les excursionnistes » viennent chasser les lapins qui y pullulaient. René Delestre, revendiquant l'exclusivité du droit de chasse y installe un garde-chasse. La situation s'envenime, les gardiens voyant d'un mauvais œil cette intrusion. La polémique sera de courte durée : au moment de la déclaration de guerre, en 1914, de fait, la location est résiliée (cette clause était prévue). En 1917, l'île aux Moines fut occupée par un détachement militaire comprenant un médecin auxiliaire. Considérée avec les Triagoz comme poste de défense, des séances de tir de jour, à l'aide d'obus lestés, firent l'objet d'une réglementation très précise. Après la Première Guerre, les gardiens des phares furent chargés de signaler les épaves dérivantes et les mines flottantes, à l'aide de boules et de cônes hissés au mât de pavillon, le sémaphore de Ploumanach ayant reçu les instructions pour l'interprétation et la transmission des signaux.

□ La destruction des phares. Au tournant de la Seconde Guerre mondiale, en 1942, en prévision d'un débarquement allié, les armées d'occupation minent les principaux phares des Côtes-du-Nord qu'elles firent sauter au moment de la Libération. Perros n'échappera pas à ce désastre avec, le 4 août 1944, la destruction du phare de l'île aux Moines. De même que pour Mean Ruz, on érige un feu provisoire, installé en haut d'un pylône métallique. Les travaux de reconstruction se poursuivent de 1949 à 1952 et en juillet 1952, le nouveau phare peut balayer le large, transportant la lumière salvatrice.

Françoise RACINE
2/01/02
Ouest-France



« Pique-nique aux Sept-Îles », une œuvre signée Maurice Denis.
En arrière-plan, le phare de l'île aux Moines qui fut détruit au cours de la Seconde Guerre mondiale.

La vie quotidienne au phare (Ouest-France 2001, Françoise Racine)

Référence du document reproduit :

- **Ouest-France**
Dans : "Ouest-France", 2 janvier 2002.

IVR53_20062208367NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Françoise Racine

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor
reproduction interdite



Vue générale

IVR53_20062208354NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale : façade sud

IVR53_20062208356NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale : façade ouest

IVR53_20062208355NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la lanterne du phare

IVR53_20062208358NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue de la tour cylindrique en granite

IVR53_20062208357NUCA

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vestiges, traces de l'implantation de l'ancien phare, à l'ouest du phare actuel (collection particulière)

IVR53_20072205697NUCB

Auteur de l'illustration : Guy Prigent

Auteur du document reproduit : Nicole Bihan

(c) Conseil général des Côtes-d'Armor

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation