

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.

A 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. 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.

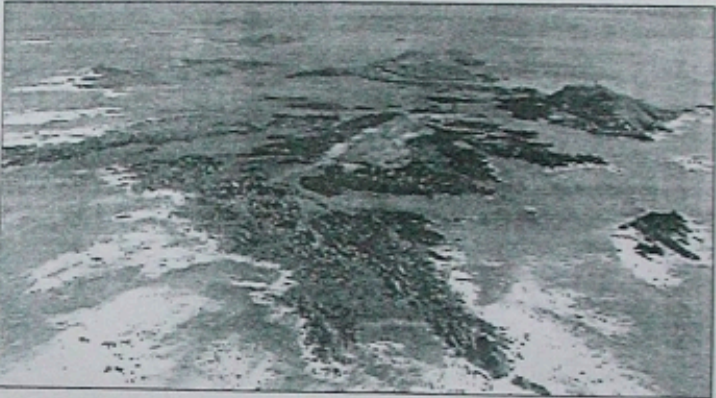
L'Île Rouzig : inhabité et située à 4 500 m de l'Île aux Moines, elle paraît la plus convenable pour l'établissement d'un phare, en raison de sa position la plus avancée vers le large, mais elle est jugée trop distante des Triagoz (4) dont il importe particulièrement d'éclairer les approches.

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 inhabité, 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 (1790-1869). 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 Beaupré-Beaupré (1766-1854), reconnu comme le « père de l'hydrographie ».

3. La lettre-programme projetée également la construction du phare des Héaux de Brehat.

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