

15 DECEMBRE 2007

LES PHARES

PAR THIBAUT TURENNE

Au cours de l'Assemblée Générale de l'ARSSAT, Thibault Turenne a présenté la conférence, dont il donne ici un résumé. La conférence était basée sur quatre points : Un peu d'histoire, un peu de technique, quelques phares remarquables, quelques anecdotes relatives aux phares et la société BBT.

1. Histoire.

La vie des phares commence en 332 avant J.C : le phare d'Alexandrie, l'une des sept merveilles du monde, érigé par Ptolémée Santer, missionné par Alexandre pour fonder une colonie en Egypte, brûlait en haut de ses 131 mètres des fagots de bois montés par des ânes sur une rampe hélicoïdale. Il n'existe pas de trace exacte de ce phare, il est seulement cité par des auteurs latins. Des fouilles récentes ont exhumé quelques blocs de pierre censés appartenir à ce phare.

Plus tard, les romains érigèrent de nombreuses tours à feu sur le pourtour de la Méditerranée.

Il faut bien prendre en compte que les phares étaient avant tout destinés à signaler aux bateaux les ports avec lesquels ils pouvaient « faire du commerce », en évitant les mauvais cailloux.

Le plus beau phare du monde, à l'embouchure de la Gironde, le phare de Cordouan, première tour en 1409, fut jusqu'en 1815 l'un des 15 phares de France en service avec Le Stiff à Ouessant et le cap Fréhel.

Il fut occupé par un moine qui réclamait un droit de passage à tout bateau rentrant dans la Gironde. Ce phare de Cordouan a été utilisé, à plusieurs reprises, par le Service des Phares et Balises, comme point d'expérimentation des nouvelles sources lumineuses et des nouvelles optiques.

En 1825 Augustin Fresnel, jeune ingénieur des Ponts et Chaussées, est chargé par Arago de concevoir le plan d'éclairage des côtes de France. Il crée les lentilles à échelons :

Une lentille classique, entourée d'une première série de prismes et d'une seconde série de prismes plus complexes. En condensant mieux la puissance lumineuse de la source, ces nouvelles lentilles augmentent de manière importante la portée des phares.

Le plan d'éclairage des côtes de France lancé par A. Fresnel fait passer le nombre de phares de 15 en 1815 à 372 en 1878.

A cette époque les chemins de fer étaient eux aussi en pleine expansion et il y avait parfois des conflits d'investissement entre ces deux entités du ministère des travaux publics . La Marine Nationale avait transféré en 1851 le contrôle et l'entretien des phares et balises aux Ponts et Chaussées.

2. Technique

Les sources lumineuses des phares ont d'abord été des fagots de bois, fumée le jour et lueurs la nuit. Puis bougies, lampes à huiles de baleine , de colza, de pétrole, à gaz (acétylène, ou gaz BBT), avec des réflecteurs sphériques puis paraboliques. Ces réflecteurs, miroirs recouverts d'une couche d'argent, noircissaient rapidement quand la source était allumée.

Le savant Argand préconisait l'éclairage au gaz pour la ville de Paris. Fresnel adapta ces lampes aux phares.

Puis l'idée d'une source lumineuse concentrée par un système optique et la création des lentilles à échelons d'Augustin Fresnel se manifesta. Testées entre d'une part le bâtiment des phares et balises près du Trocadéro (actuellement le siège du Conseil Economique et Social) et l'extrémité du Champs de Mars, puis au phare de Cordouan.

La fréquence des éclats, leur couleur, leur rythme ont fait l'objet de nombreux essais par Augustin Fresnel. En conclusion, pour porter loin : couleur blanche, fréquence de l'ordre de la dizaine de secondes et plusieurs éclats dans cette période. Les couleurs vert et rouge étant réservées à des feux de proximité.

Quelques phares remarquables. Le phare d'Eckmühl a été érigé grâce à un don de l'épouse du Maréchal Davout comte d'Eckmühl. Ce don, inattendu du service des Phares et Balises, a entraîné un luxe inhabituel de l'intérieur du phare, boiseries, marqueterie en bois précieux, bronze, cuivre, opalines... Il en a été de même pour le phare de Kéréon.

Le phare d'Armen a été construit en 14 ans. La première année les travaux n'ont duré que 8 heures, les ouvriers étaient accrochés au rocher par un filin et avertis par un autre qu'une lame arrivait.

Plusieurs phares des côtes bretonnes ont été dynamités en 1944. Le phare des Roches Douvres, initialement une tour en fonte particulièrement détestée par ses gardiens, car humide en hiver, chaude en été, bruyante toujours, fut reconstruit en granit. Il est l'un des derniers phares construits en France.

Le plus vieux phare encore en service : la Tour d'Hercule (1791) à La Corogne en Espagne.

Le plus beau du monde : le phare de Cordouan, dit « le phare des rois, le roi des phares », avec chapelle et appartements royaux.

Le plus haut d'Europe : l'île Vierge en Finistère.

Le plus puissant du monde : Créac'h sur Ouessant.

Le moins haut de France, sur l'île de Groix il est posé par terre mais quand même en haut d'une falaise.

Il serait fastidieux de donner les caractéristiques de chacun des phares de France, même en se limitant aux seuls phares bretons

Toutefois, on peut citer quelques anecdotes.

Le 6 janvier 1893, Jean Mevel gardien du phare des Roches Douvres, entre Bréhat et Jersey, se tue en quittant son quart de nuit, en tombant dans l'escalier. Pendant 15 jours ses compagnons firent tous les signaux possibles sans résultat. Et le baliseur ne pouvait accoster à cause du mauvais temps...

Toujours aux Roches Douvres, le dernier gardien, François Jouas Poutrel, pour occuper ses moments libres, a peint son phare « à la manière de... ». Van Gogh, Picasso, Matisse... Il en a fait un livre « les phares du gardien de phare ».

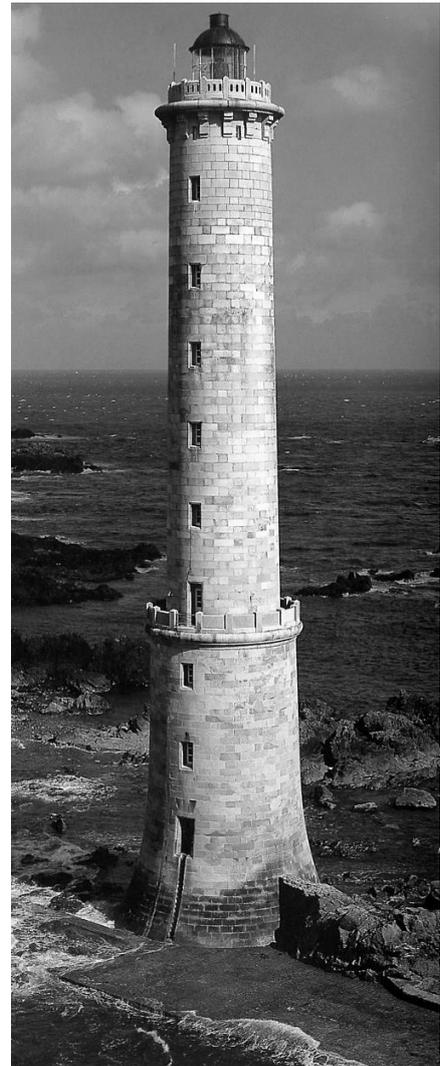
Au Cap Hatteras, en Floride, la mer ayant trop gagné sur la côte sablonneuse, le phare fut monté sur un chariot et déplacé de 800 mètres plus à l'intérieur des terres.

En 1881, il fut envisagé de créer à Lézardrieux, un pigeonier pour pigeons voyageurs : transportés par le bateau baliseur avec le gardien montant, ils auraient été chargés de signaler à la station à terre un problème au phare.

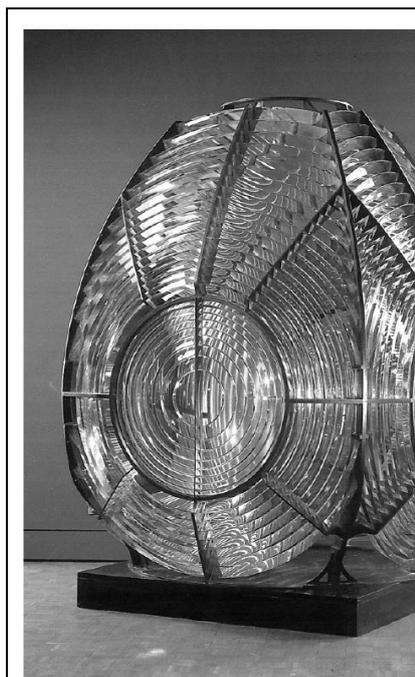
Le phare du bout du monde, à l'extrémité de la Patagonie, a été remis en service grâce à une lentille BBT, fournie par le GISMAN d'Auray, organisme chargé d'entretenir le matériel BBT encore existant.

La lanterne du phare des Triagoz est actuellement dans l'enceinte du dépôt des phares et balises de Lézardrieux. Elle a servi au tournage de quelques scènes du film L'EQUIPIER.

La maquette taille réelle du phare de Chicago était dans la propriété de mon Grand Père. Elle servait de chaise d'arbitre pour le tennis situé juste en dessous.



Phare des Héaux, Bréhat



Lentilles de Fresnel

Une escadre US, au voisinage des Roches Douvres, voyant de nuit le feu et après plusieurs appels lui a demandé de se dérouter ; n'obtenant pas de réponse elle a fait mouvement de 15 degrés sur bâbord.

3. La société BBT

C'est en 1862, suite aux décisions d'Augustin Fresnel, que Messieurs BARBIER et FENESTRE décident de créer une entreprise « de signalisation maritime, portuaire, aérienne et dans le monde ».

Frédéric Barbier, mon arrière-grand-père, avait plusieurs filles : l'une épouse M. Benard, l'autre M. Turenne, mon grand-père, d'où le nom de BARBIER BENARD et TURENNE . Cette société est connue dans le milieu des phares sous le nom de BBT.

Elle s'est éteinte en 1981, après avoir été la plus importante dans le domaine des lentilles et fournitures clés en main de phares dans le monde entier.

On estime à environ 12 000 le nombre de produits BBT vendus. Outre cette activité phares et balises, BBT s'est investi dans plusieurs autres domaines :

Projecteurs pour stades, théâtres, routes, aérodromes, salles d'opération par l'acquisition d'une licence de scialytiques (un pour le Normandie et un pour le Queen Mary), entre autres.

BBT, entre 1860 et 1950 fut la première société dans le monde à fournir clés en mains des systèmes d'éclairage soit pour un pays (l'île de Cuba est entièrement éclairée par du matériel BBT), soit pour une zone comme la Mer Rouge, soit pour un chenal comme la Seine.

4. AVENIR

L'avenir est plutôt sombre : il n'y a plus de gardien dans les phares pour des raisons d'économie d'une part et à cause de l'arrivée des moyens modernes de localisation, le GPS particulièrement.

De ce fait, plus de gardien, plus d'entretien des bâtiments, des dégradations naturelles et d'origine vandalisme. Le phare d'Armen s'est vu dépossédé de son mobilier, bien que situé loin des côtes, difficile d'accès et nécessitant son démontage...

Malheureusement les phares de France ne sont plus gardiennés, sauf un ou deux.

Les Ponts et Chaussées ne veulent plus s'occuper des optiques, renvoyant leur rôle au GPS.

Le Conservatoire du Patrimoine ne considère pas les phares comme des édifices à protéger.

Que faire : vendre les bâtiments comme à Nantouar à côté de Perros-Guirec,

Les confier à une association comme à l'île de Ré, en faire des gîtes comme en Croatie (à condition d'apporter tout ce qu'il faut pour une semaine), en faire des gîtes pour le personnel l'été comme ce que font les Phares et Balises à Beg-Léguer près de Lannion , en faire des lieux de méditation pour artistes comme envisagé pour le phare du Stiff à Ouessant.

Tout est possible, mais il serait vraiment dommage que ce patrimoine des phares disparaisse.

