



1902, le nouveau phare de l'île Vierge



1897 L'ancien phare en service construit en 1845, les travaux du nouveau phare débutent

1899 l'écrivain Charles Le Goffic sur le chantier du phare de l'île Vierge

Cinq heures du matin. Nous appareillons de l'Abervrach sous une aube douteuse.

Les amarres lâchées, nous filons avec le courant de dérive, qui est de trois nœuds à l'heure entre Penarguer et Saint-Cava, porté par lui plus que par nos aviron. Le but de notre excursion est à quatre milles au large : c'est l'île Vierge, où l'on construit en ce moment un phare qui sera le plus haut de tous les phares de France. Ce lui qui tenait la tête jusqu'ici était le phare de Barfleur-Gatteville, haut de 71 mètres au-dessus du sol. Venaient ensuite la tour de Cordouan, 63mètres ; le phare d'Eckmühl à la pointe de Penmarc'h , 63 mètres ; le phare de Planier, à l'entrée de Marseille, 59 mètres ; le phare de Dunkerque, 57 mètres ; le phare des Roches-Douvres, 56 mètres 50 ; le phare des Héaux, 48 mètres 50 et le phare d'Arcachon, 47 mètres.

Le phare de l'île Vierge passera de 4 mètres le plus élevé de ces phares : il aura 75 mètres de haut, dont 73 mètres de maçonnerie et 2 mètres de foyer. Il mesure à sa base 16 mètres de diamètre. La profondeur des fondations est très variable ; elle atteint trois mètres en quelques endroits, 80 centimètres en d'autres, suivant le plus ou moins d'épaisseur de la couche sablonneuse. La hauteur actuelle de la construction est de 40 mètres. Commencé le 28 juillet 1897, on pense que le phare de l'île vierge ne sera pas terminé avant deux ans.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Un peu partout, sur notre littoral, on procède à la réfection d'anciens phares ou à l'érection de nouveaux : Planier, qui commande l'entrée de Marseille, recevait il y a quelques mois un appareil de feu-éclair électrique égal en intensité à celui du phare d'Eckmühl et dont la portée lumineuse dépasse 100 kilomètres par temps clair et 40 par temps de brume ; la tour de Créac'h sera prochainement munie d'un appareil de même ordre ; la pointe de Rion, sur la méditerranée, l'écueil de Barnouic, dans la Manche, doivent être éclairés par des feux permanents ; le phare de Sein et le phare d'Armen enfin viennent d'être complètement transformés. Une usine à gaz est installée dans l'île de Sein : elle alimente directement le feu de l'île, dont la puissance lumineuse a été portée de 20 000 à 200 000 bougies, c'est indirectement, par un conduit souterrain menant du gazomètre de l'usine à la cale de Men Brial, où le gaz est comprimé et emmagasiné dans les réservoirs du baliseur des Ponts et Chaussés, le phare d'Armen, construit sur une roche isolée, à sept lieues au large.

L'île Vierge, dont les feux, combinés avec ceux d'Ouessant, servent à l'éclairer le dangereux point de jonction de l'Océan et de la Manche, ne pouvait échapper plus longtemps à l'attention de nos ingénieurs. Débris d'un continent submergé, elle n'est séparé du « staon » de Plouguerneau que par un étroit chenal qui découvre aux basses mers d'équinoxe. Mais cette étrave de roches, pour employer l'expression bretonne, n'a ni quai ni cale, et c'est par l'Abervrach encore qu'on accède le plus facilement à l'île.

Un petit chemin de fer à voie étroite mène de Brest à Lanilis, d'où on descend à l'Abervrach par un raidillon de trois kilomètre. Ce chemin de fer va être prolongé jusqu'à l'Abervrach même, au moyen d'un terre-plein en maçonnerie construit entre la jetée actuelle et le quai, Les navires dont le chargement est à destination de l'intérieur éviteront ainsi les frais d'un double transbordement. La marine de guerre y trouvera son compte comme la marine de marchande : Le port de l'Abervrach est un des plus sûrs et des plus profonds de la côte bretonne. Abrité du large par une ceinture de rochers et d'îlots, son mouillage est utilisable en tout temps et pour les plus fortes escadres. On en a fait, à défaut de mieux, un poste de torpilleurs, auquel un vieux navire de guerre, l'Obligado, ancré au fond de l'estuaire, sert de magasin de ravitaillement. Nulle défense d'ailleurs sur les rochers et les îlots d'alentour. Le fort Cézou, bâti par Vauban sur l'île du même nom, est déclassé depuis six ou sept ans ; son rude donjon, badigeonné d'un grand rond blanc cerclé de noir, ne fait plus office que d'amer. Les casernes se délabrent ; l'île est loué cent francs par ans ; quelques moutons y paissent aux brèches des courtines. Des batteries établies sur Cézou balayeraient portant toute la baie et rendraient l'Abervrach imprenable.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Sloup homardier, comme la Jeanne-Marie qui emmena Charles le Goffic ou le Jean Emile Petitcolas

Une bordée de la Jeanne-Marie (c'est le nom de notre embarcation) nous a conduits presque au pied du fort : sa masse lourde et trapue, à pic sur les eaux, nous enveloppe d'une grande ombre circulaire. La Jeanne-Marie a toujours pour elle le courant de dérive : avec ce courant et sur avirons on va d'ordinaire en une heure de l'Abervrach à l'île Vierge. Il nous faudra un peu plus de temps, cette fois, à cause d'une brise de nordet qui s'est levée sans dire gare, mais qui a du moins nettoyé la baie et dégagé l'horizon.

Nous longeons maintenant l'île Vrac, blanche et rousse comme une Océanide, puis les Stagadon, déchiquetés, tragiques, crevant la nappe marine de leurs moignons informes. et voici que derrière la pointe de Lezenzu, pareils aux pédoncules de grandes fleurs aquatiques, les deux phares de l'île Vierge se lèvent doucement sur les eaux. le plateau de l'île émerge à son tour : une barricade de rochers le protège sur le nord, mais non point si solide et résistante que l'action corrosive des lames n'y ait ouvert ça et là des brèches soudaines, d'étroits couloirs, où le vent s'engouffre rageusement.

La Marie-Jeanne glisse comme une couleuvre entre les roches ; le patron commande de carguer les voiles, et, quelques secondes après, nous accostons la jetée en eau profonde qui donne directement accès au nouveau phare. Mon programme de voyage à l'île Vierge comportait d'abord une excursion dans l'île. Le gardien du phare devait me servir de guide dans cette excursion. il y consentit en effet ; mais la monotonie du paysage nous eut vite ramenés à notre point de départ. Imaginez sur les eaux un grand socle de granit, et sur la plate-forme de ce socle, un extraordinaire quadrillage de petite crevasse qui courant autour d'un gazon couleur de rouille, particulièrement fin et serré, en isolent toutes les touffes et les font ressembler à des boursouflures. Et, de fait, on y enfonce jusqu'à la cheville. C'est que le

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

sol de l'île n'a aucune consistance : la couche végétale est si mince qu'elle se détache au moindre effort. des essais de plantation de pins n'ont pu réussir à la fixer. Derrière un mur circulaire, les gardiens du phare font pousser à grand peine des pommes de terre et quelques légumes. Un figuier, seul arbre de l'île, tord dans un coin ses bras rabougris. Encore n'a-t-il pu s'élever au-dessus du mur ; dès qu'il le dépasse, le vent rase impitoyablement ses branches.



Petit port de l'île Vierge, avec le mât de charge et le treuil à main pour le débarquement des matériaux et les canots pour ramener les manœuvres à Plouguerneau

- Triste séjour en temps ordinaire, m'avoue mon guide.

Tout en causant, nous nous sommes approchés des baraquements en planches qui bordent le chantier. Le gardien me quitte après m'avoir présenté à un contremaître qui, fort aimablement, se met à ma disposition pour la visite des lieux ; il m'apprend que sept maçons et dix-huit manœuvres sont actuellement occupés dans les chantiers. Les maçons viennent du Cap Sizun qui est renommé en Bretagne pour l'Excellence de ses ouvriers. Payés à raison de 4 fr. 50 par jour, ils habitent l'île été comme hiver. L'entrepreneur des travaux M. Le Corre, a fait construire pour eux des baraquements en planches où nous venons de pénétrer et qui comprennent un rez-de-chaussée, garni de table et de banc, servant de réfectoire, et un grenier, meublé de lits de fer, servant de dortoir. Une cantine est annexée aux baraquements : contre une faible somme mensuelle de huit francs, les maçons y font tremper leur soupe trois fois par jour. Quant aux manœuvres, qui sont presque tous des pêcheurs sans emploi, leur salaire varie entre 2 fr. et 2fr. 50. La plupart sont de Plouguerneau ; ils apportent leurs provisions avec eux et une barque les ramène à terre chaque soir.

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

- Voulez-vous maintenant visiter les travaux ? me demande le contremaître. J'accepte sans me faire prier et nous nous dirigeons ensemble vers le nouveau phare. Haut déjà de 40 mètres, il se composera d'une grande tour ronde, isolée, avec un escalier intérieur en granit menant à la lanterne. Son appareil focal, éclairé au gaz, sera de premier ordre. L'ancien phare ne sera pas démolé ; ses bâtiments serviront d'habitation aux gardiens. Les moellons entrant dans la construction du nouveau phare sont extraits de l'île même ; mais toutes les pierres taillées du revêtement extérieur et interne sont en granit de Kersanton et viennent des célèbres carrières de Logona-Daoulas. Chacune de ces pierres, numérotées à l'encre rouge, s'encastre exactement dans les pierres voisines : le phare ne fait ainsi qu'un bloc unique. M. Heurté, conducteur des Ponts et Chaussées a été chargé par l'administration de la surveillance des travaux. il est absent aujourd'hui, me dit le contremaître. Mais de la plateforme actuelle du phare, je pourrai me rendre compte par moi-même de l'état de la construction.



Les travaux à 45 m de hauteur en 1899, la tour creuse avec son escalier les parements sont en pierres de taille le rempli est de moellon et mortier, un ouvrier avec une masse en bois frappe une pierre pour la positionner

Deux cents marches à grimper, bordées par le vide : gare au vertige et aux faux pas ! Mais quelle compensation une fois là-haut ! Le paysage de mer qu'on embrasse de cette plateforme est vraiment incomparable. La vue s'étend sur vingt lieues d'horizon. Et telle est la magie du spectacle qu'il me faut faire violence pour ramener mes yeux vers le pied du phare. Là non

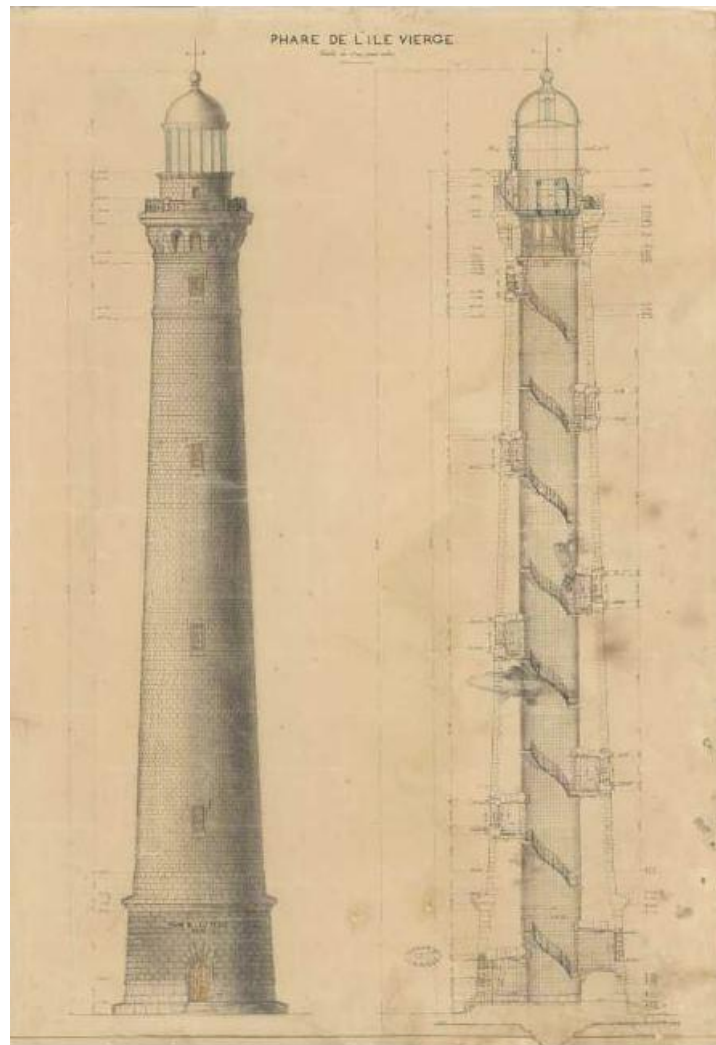


Histoire maritime de Bretagne Nord

plus pourtant, et quoique d'une autre sorte, le spectacle ne manque pas d'intérêt. Tout le chantier s'étale devant nous : c'est un encombrement de matériaux hétéroclites, pierres taillées, barils vides, sacs de ciment, seaux, brouettes, madriers, etc... Un bourdonnement de ruche humaine monte jusqu'à nous, mêlé aux ronflements de la chaufferie et au grincement des treuils ; les wagonnets courent sur leurs rails. Dans un coin du chantier, un cheval maigre tourne mélancoliquement la meule d'un pressoir à mortier : l'île en effet ne fournit pas d'eau douce et il faut l'apporter du continent.

Hélas ! il faut apporter bien d'autres choses, tous les matériaux et jusqu'au pain des ouvriers. On peut juger par là les difficultés et de la lenteur d'un travail comme celui qu'on exécute en ce moment à l'île Vierge. L'endurance et la ténacité des ouvriers bretons viendront quand même à bout de cette rude besogne ; Une fois terminé, le phare de l'île Vierge sera certainement un des plus beaux du monde.

Charles le Goffic dans le Monde Illustré du 30 décembre 1899 illustré par des photos d'Hammonic



Plan du phare (archives départementales du Finistère)

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Description du phare de l'île Vierge

Les travaux du phare sont terminés en 1902 la revue Armée et Marine y consacre un article nettement plus technique

Un nouveau phare, d'une hauteur et d'une puissance exceptionnelles a été élevé et vient d'être inauguré sur la partie la plus dangereuse de notre côte bretonne ; celle que trouvent sur leur passage les navires qui passent de l'Océan dans la Manche et inversement ; celle aussi contre laquelle les poussent les effroyables mers que soulèvent les tempêtes du large, aussi bien que les courants terribles qu'y produit le mouvement des marées.

Le nouveau phare est ce qu'on appelle un phare d'atterrissage, c'est-à-dire que les bâtiments venant du large pourront entrer en Manche, sachant que ces puissantes caractéristiques permettront de voir son feu de très loin. Ils dirigeront désormais leur route de façon à venir le reconnaître directement et éviteront ainsi le détour qu'ils étaient obligés de faire pour aller reconnaître le phare d'Ouessant.

Cette nouvelle sentinelle, placée aux bords de notre côte bretonne, a été inaugurée le 1^{er} mars à six heures vingt-cinq, heure habituelle de l'allumage.

Elle a remplacé dans son œuvre bienfaisante un vieux phare qui depuis cinquante-six ans, sans une seule nuit d'interruption, avait dardé son œil blanc et rouge sur la mer armoricaine, aux écueils innombrables.

Suivant la coutume, un avis aux navigateurs, publié par les soins du service hydrographique, avait prévenu les marins.

Le phare est construit à peu de distance de l'ancien, sur un îlot de faible étendue qui fait partie du groupe de l'île Vierge, à l'est de l'estuaire de l'Abervarch



1899 le nouveau phare en construction s'élève à 45m

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Voici sur cet édifice, quelques détails que nous empruntons à notre confère la Dépêche de Brest :

Le plan focal de l'appareil optique est élevé de 75,18 m au-dessus du sol, alors que le plan focal du phare de Barfleur-Gatteville n'est qu'à 71 mètre de hauteur et celui du phare de Gênes à 70 mètres.

Ce dernier phare, il est vrai, a le mérite d'avoir été édifié au seizième siècle, à une époque où il y avait plus de hardiesse qu'aujourd'hui à élever une tour d'aussi grande hauteur.

La tour s'élève suivant un tronc de cône ayant à la base un diamètre de 16 mètres, permettant à l'intérieur, pour l'escalier, une ouverture de 5 mètres de diamètre et une épaisseur de mur de plus de 4 mètres.

Au niveau du dessous de la galerie qui règne autour de la chambre de l'appareil, à 70 mètres au-dessus du sol, le diamètre extérieur se réduit à 8 mètres.

Toutes les maçonneries apparentes de la tour sont en pierre de taille et en moellon de granit des carrières de Kersanton.

Les parois intérieures de la tour sont revêtues de plaques d'opaline laminée de teinte bleuâtre. A la hauteur de 66 mètres, est établi un plancher en ciment armé supportant la chambre de veille, à laquelle on accède, du sol du vestibule d'entrée par trois cent soixante marches en granit composant le grand escalier de 1 mètre d'embranchement.

La base de l'appareil optique est à la cote 70 mètres et repose sur un plancher en fer, que surmonte la maçonnerie de granit, supportant l'appareil lenticulaire à une hauteur de 75 mètres.

L'appareil d'éclairage, très puissant, est composé de deux appareils identiques, montés l'un à côté de l'autre sur la même plateforme et qui apparaissent comme un foyer unique pour l'observateur placé à une certaine distance.

Chaque appareil optique se compose de quatre lentilles disposées suivant les quatre côtés d'un carré et illuminées par un brûleur Ader rendu incandescent par la vapeur de pétrole sous pression. L'ensemble des lentilles, des lampes et de la plateforme qui les supporte ne pèse pas moins de 9630 kilogrammes.

cette masse considérable repose sur un flotteur circulaire immergé dans une cuve à mercure, de sorte qu'il suffit d'un poids de 100 kilogrammes descendants de 8 mètres à l'heure, pour faire tourner l'appareil à raison de trois tours par minute.

Ces chiffres permettent de se faire une idée de la perfection que les constructeurs français (l'industrie de la construction des phares est essentiellement française) sont parvenus à obtenir dans l'exécution de ces appareils d'un type nouveau, appelés feux éclairs, qui ont été conçus par l'ancien directeur du service des phares, M. Bourdelles, et qu'on trouve aujourd'hui appliqué dans tous les pays du monde.

La puissance lumineuse d'un seul panneau lenticulaire est de trente mille becs Carcel (trois cent mille bougies).

La puissance totale donnée par les deux appareils juxtaposés est par conséquent de soixante mille becs, ce qui correspond à une portée de 39 milles marins, par temps clair.

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse

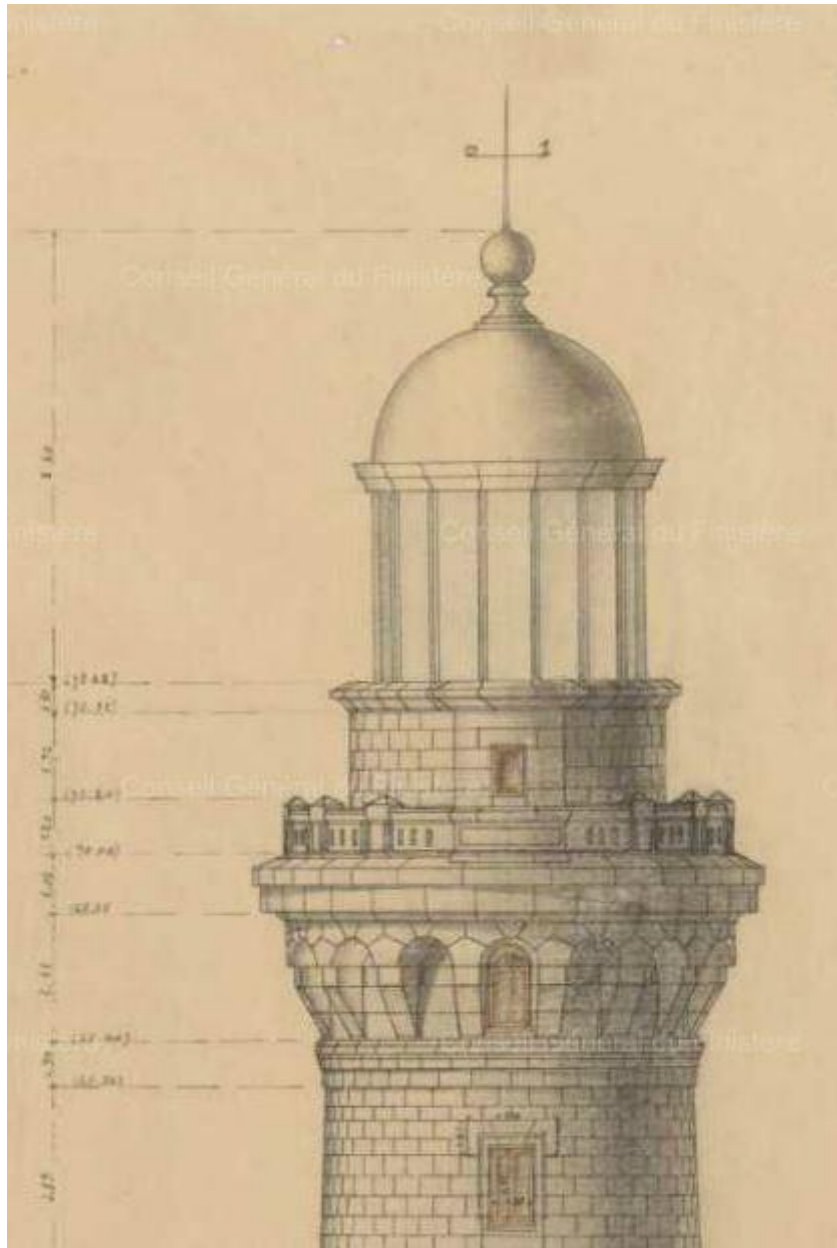
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Détail de la Lanterne (Archives départementales du Finistère)

L'appareil optique est surmonté d'un dôme dont la hauteur au-dessus du dernier couronnement en pierre de taille qui le supporte est d'environ 15 mètres, ce qui porte la hauteur totale du phare à environ 90 mètres au-dessus du sol et à environ 100 mètres au-dessus du niveau de la mer.

L'appareil optique, construit par MM. Barbier et Bénard, constructeur à Paris, a coûté 112 000 francs.

L'édifice proprement dit à coûter environ 300 000 francs.

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

L'entrepreneur de la maçonnerie a été M. Gustave Corre, entrepreneur à Brest, à qui a succédé après son décès, survenu en 1899, son fils, M. Adolphe Corre.

Les travaux ont été dirigés, depuis leur début, par M. Heurté, conducteur des ponts et chaussées, sous les ordres de M. Considère, ingénieur en chef, et de MM. Pigeaud et Vicaire, ingénieurs ordinaires.

La direction supérieure des travaux, l'étude des dispositions de l'appareil d'éclairage et la surveillance de sa construction incombait au service central des phares et balises, à la tête duquel est placé M. l'inspecteur général des ponts et chaussées Quinette de Rochemont, qui a succédé, à la fin de 1900, à l'inspecteur général Bourdelles.

Nous sommes heureux de pouvoir donner une photographie du groupe des ouvriers qui ont été employés au pénible travail de la construction du phare. Ayant été à une dure tâche, il nous semble juste qu'ils soient à l'honneur.

L'allumage du nouveau phare, dont est dotée l'île Vierge s'est effectué sans aucune cérémonie

Dans la revue hebdomadaire « Armée et Marine » du 27 avril 1902



Cuve de mercure sur laquelle flotte le dispositif d'éclairage qui peut par conséquent tourner avec des frottements réduits (photo Phares et Balises Brest)

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Le phare de l'île Vierge reste aujourd'hui le plus haut phare du monde en pierres de taille

Inauguration du nouveau phare de l'île Vierge

Lorsque la mise en service régulier du nouveau phare de l'île Vierge fut annoncée pour le 1^{er} mars, on pensa qu'une grande fête, analogue à celle du 17 octobre 1897, pour l'inauguration du phare d'Eckmühl, aurait lieu. L'attente générale a été trompée.

Aussi lorsqu'il y a deux jours, il fut acquis qu'aucune autorité ne se déplacerait pour la glorification d'une œuvre, une des plus belles en son genre du monde entier, nous décidâmes que l'inauguration se ferait quand même.

Les hautes personnalités manqueraient, la foule serait absente, les fanfares ne joueraient point de Marseillaise, mais qu'importe ? Cette formidable autorité, qu'on a appelées le quatrième Etat, la presse, au nom de qui se ferait la cérémonie d'inauguration, ne dispose-t-elle pas de moyens suffisamment puissant pour se passer de tous les concours ?

Des millions de journaux lancés aux quatre coins du monde ne remplacent-ils pas avantageusement quelque vague discours prononcé devant quelques douzaines d'invités ? Personne n'oserait soutenir le contraire. En tout cas, l'inauguration serait quelque chose de « jamais vu » et les découvertes ne courent pas le monde.

Donc, hier matin, au nom de la Dépêche de Brest, en particulier et de la presse en général, je pris en compagnie de trois amis, le train départemental pour aller procéder à l'inauguration.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le dirai-je ? La machine ne se comporta ni moins bien ni plus mal que si elle avait remorqué les plus illustres d'entre les plus grands de la terre, puisqu'elle arriva à l'Aberwrach à 9h57, heure exactement fixée par l'horaire.

La journée s'annonçait d'autant mieux qu'un soleil brillait, radieux, dans un ciel pour et une brise légère, semblaient être complice pour la réussite du projet.

Toute inauguration devant comporter un banquet, cette partie du programme fut strictement remplie dans le premier hotel de l'Aberwrach, sans que les toasts obligés à la science, au progrès, à l'humanité – et surtout les congratulations mutuelles – soient oubliée.

Comme Auditeur ? N'avons-nous pas dit que nous avons les milliers et les milliers de lecteurs qui demain nous lirons ?

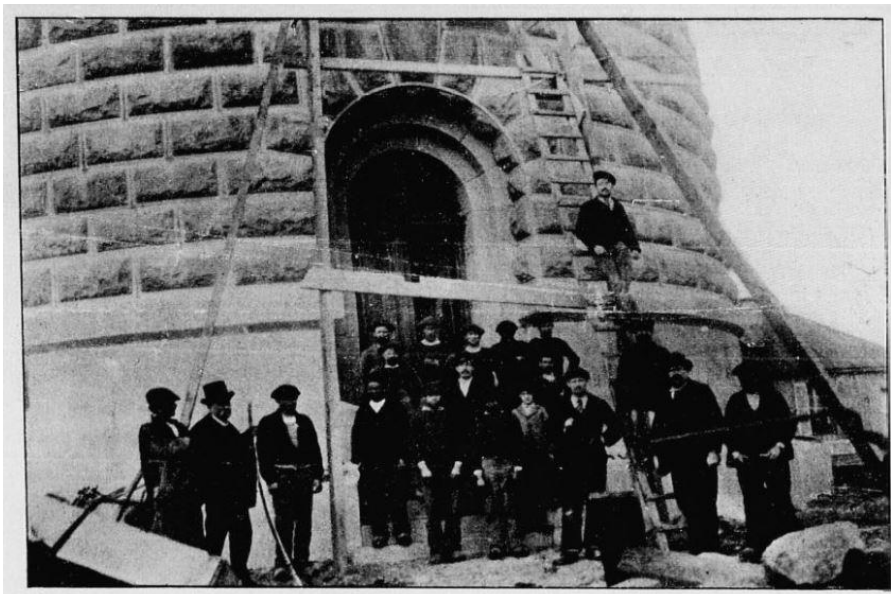
Le banquet terminé, nous hélons une barque, c'est le Jean n°1546, un bon et solide voilier. Par malheur, la brise souffle à peine. Notre bateau, qui eut dû nous porter de l'Aberwrach à l'île Vierge en une demi-heure, met une heure et demie pour effectuer le trajet. Nous n'avons pas à regretter ce contretemps puisque nous avons d'autant plus de facilité pour admirer le magnifique spectacle de la côte déchiquetées, d'îlots surgissant de toute parts qui se déroule sous nos yeux, et pour contempler l'imposante silhouette du phare qui se profile à l'horizon.

Nous n'ennuierons pas d'avantage nos lecteurs avec une description plus ou moins littéraire et déjà cent fois faite.

Nous ne reteindrons qu'une phrase prononcée par le mousse du Jean au cours de la conversation ébauchée avec les trois hommes du bateau.

- Si vous allez faire l'inauguration, vous auriez M ; le curé avec vous !

Réponse typique et qui peint bien, toute la population croyante de nos côtes.



Les ouvriers et le contremaître au pied du phare

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Mais nous voici débarqués dans l'île, où une quinzaine d'ouvriers sont occupés à faire les fouilles nécessaires au nivellement du sol et à l'établissement du mur d'enceinte qui limitera le périmètre du phare.

Notre première visite est pour le gardien de l'ancien phare, qui a été éteint le matin même, ainsi que nous l'avons dit.

Comme nous complimentons le digne et vieux serviteur, M. Jean Cazes, sur la beauté du nouveau phare qu'il dirige, le brave homme nous répond avec des larmes dans la voix :

- Ah oui ! Beau, trop beau !
- Et pourquoi trop beau ?
- Hélas ! je ne l'occuperai pas ; je meure avec mon phare.
- Comment cela ?
- Je suis retraité d'aujourd'hui. Voilà 36 ans que je suis ici, C'est mon premier et dernier poste. j'ai fait mon service militaire au 49^{ème}, à Foix, ma ville natale ; j'ai demandé une place, on m'a envoyé ici. je m'y suis marié ; j'ai eu six enfants, même qu'un de mes fils, Auguste, qui est au phare de l'île de Sein, va venir dans le nouveau phare.
- Mais vous devriez être content de prendre du repos.
- Content ! Eh bien oui ! J'aurais voulu mourir ici et être enterré là au pied d'un rocher, là où s'est passée toute ma vie.

Nous n'insistons pas, car une larme perle au cils du vieux brave et nous comprenons le déchirement qui se produit chez cet homme qui va se trouver, telle une plante transplantée arraché à tout ce qui lui tenait au cœur par mille liens invisibles.



*L'escalier en granite avec sa rampe en fer forgé et le mur recouvert de carreaux d'opaline
(photo Phare et Balises Brest)*

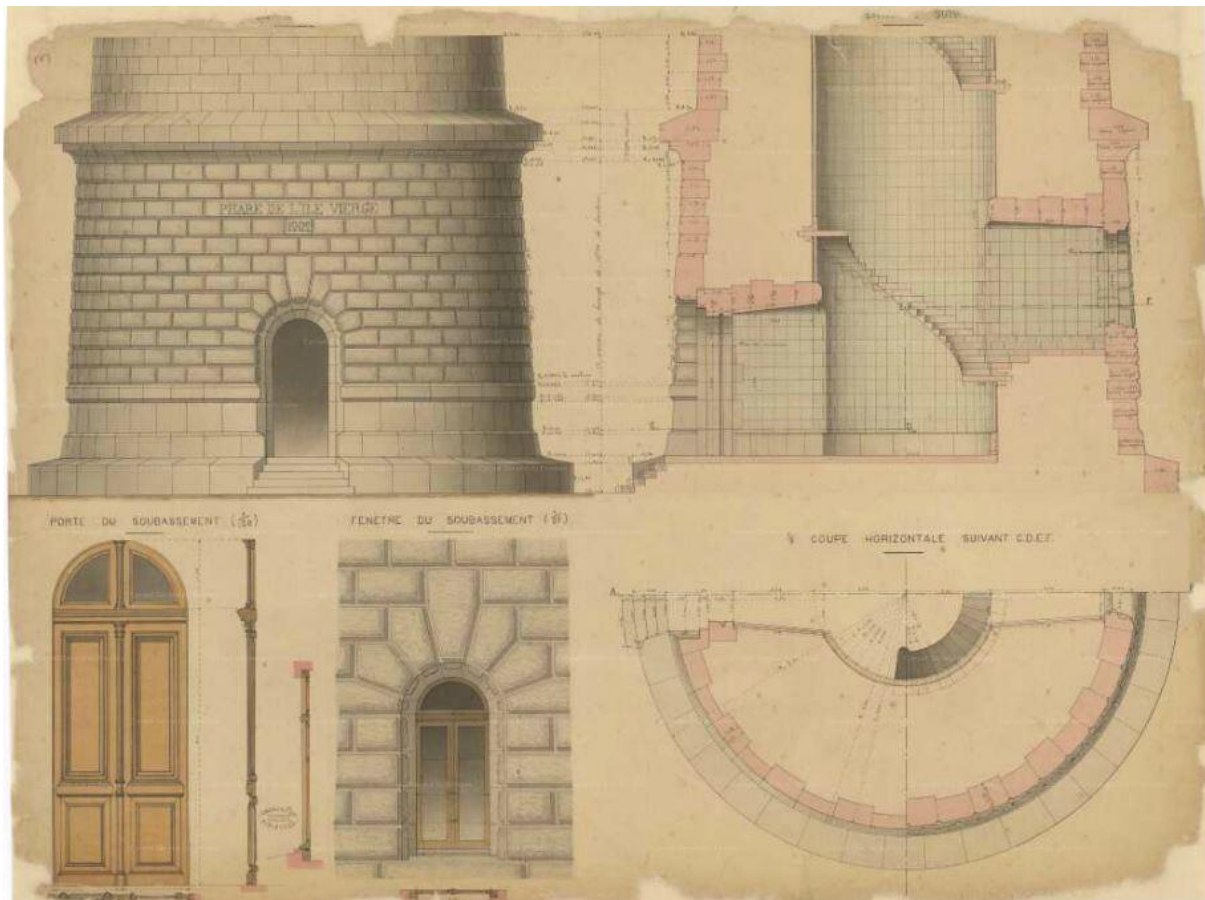
Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Détail du bas de la tour (archives départementales 29)

Nous faisons ensuite l'ascension du phare. Nous ne décrivons, pas à nouveau le monument, superbe, grandiose au-delà de tout ce que l'on peut imaginer.

Au sommet, nous trouvons le conducteur des ponts et chaussées, M. Heurté, qui surveille les derniers préparatifs. Il nous accueille de façon charmante, nous donne force détails.

Nous le remercions et, avant de descendre de la tour, nous déclarons, au nom du 4^{ème} Etat, c'est-à-dire la presse, inauguré le nouveau phare de l'île Vierge.

L'abondance des matières nous oblige à ajourner notre intéressant discours d'inaugurations.

Une heure après, le phare était allumé et lançait dans l'immensité ses rayons puissants et protecteurs.

Nous n'avons regretté qu'une chose, c'est de ne pas avoir été ministre seulement pendant deux minutes.

Les ingénieurs de tous ordres qui ont contribué à l'érection du phare recevront tôt ou tard leur récompense, mais qui songera aux petits ?

Lors de l'inauguration du phare d'Eckmühl, une médaille d'honneur fut remise, au nom du ministre, à M. Arhan, surveillant des travaux de maçonnerie du phare.

Ne l'aurait-il pas mérité aussi, le chef surveillant des travaux du phare de l'île Vierge, M Lebourg, contremaître à l'entreprise Corre ?

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France



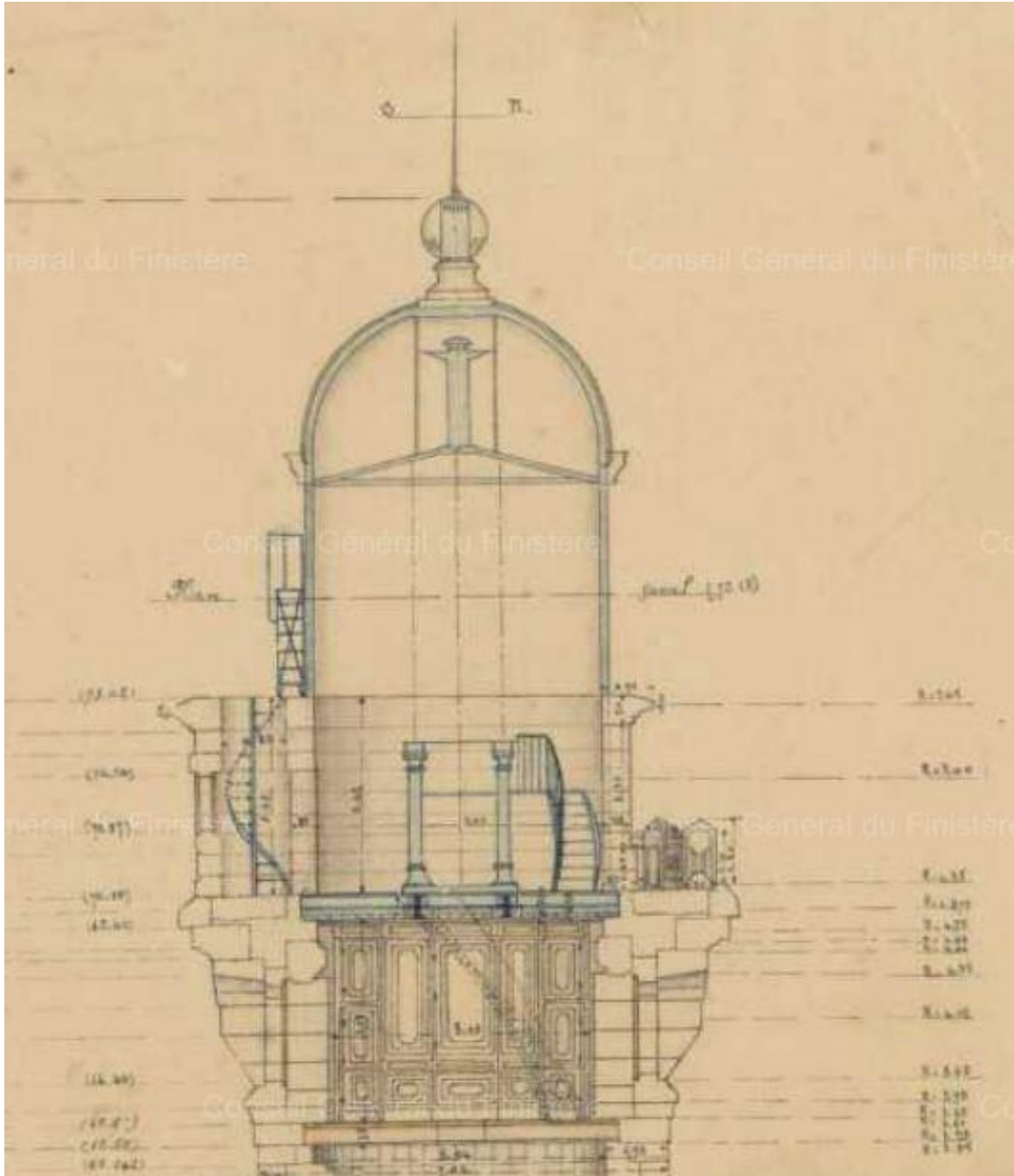


Histoire maritime de Bretagne Nord

Pendant quatre ans, il y a eu jusqu'à 150 ouvriers sous sa direction, et pas un seul accident ne s'est produit.

N'est-ce pas assez dire quel souci a été pris de la sécurité des travailleurs.

E. Petitcolas dans la dépêche de Brest du 02 mars 1902



Coupe verticale de la lanterne on voit les piliers en fonte qui supporte la cuve de mercure et dessous la chambre de veille lambrissée

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





Histoire maritime de Bretagne Nord

Sources et liens

Article de la revue d'histoire en ligne En Envor, Petitcolas inaugure la Vierge
http://enenvor.fr/eo_actu/mer/peticolas_inaugure_la_vierge.html

Dossier des archives du Finistère sur les Phares et Balises
<http://www.archives-finistere.fr/content/phares-et-balises-3>

L'Ecomusée de Plouguerneau organise des visites du phare de l'île Vierge
<http://www.ecomusee-plouguerneau.fr/phare-de-l-ile-vierge.php>

Témoignage Tébéo 2012 de Jean Malgorn dernier gardien de phare de l'île Vierge
<https://www.youtube.com/watch?v=UroTRMtof0o>



l'île Vierge et ses deux phares (Photo Phares et Balises Brest)

Septembre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

