



Histoire maritime de Bretagne Nord

La Horaine



En haut à droite le plateau de la Horaine en bas Bréhat, carte du pilote français de 1836 (Coll Perso)

Dans le nord-est de Bréhat, entre l'île et le plateau des Roches Douvre il y a deux plateaux de rochers particulièrement dangereux : La Horaine et plus loin Barnouic. Ils sont sur la route de Paimpol de la baie de Saint-Brieuc, et de Saint-Malo pour les navires venant de l'Ouest. Pour la Horaine, les conditions de mer et de courant sont particulièrement violentes.

En 1832 une première balise en bois y est implanté elle ne durera pas 15 jours Puis une balise en fer en 1849, en 1859 une tentative de construction d'une tourelle en maçonnerie qui ne tient pas non plus. En 1890 une nouvelle balise en fer de 16cm de diamètre ne résiste pas non plus. L'administration des phares et balises étudie l'implantation d'un phare en pierres gardienné. Le cout d'une telle construction est très important et nous sommes au début de grands changement pour les feux en mer : des constructions en béton et des premiers feux permanents, le choix est donc porté dans ce sens.

Allumé le 12 décembre 1897, nous allons découvrir par les deux articles d'époque suivants la construction et le fonctionnement de cette tourelle avec son feu.

Octobre 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



Construction de la tourelle de la Horaine deux embarcations le long de la roche et le vapeur croise à distance (l'illustration coll perso)

La Tour-Balise de la Horaine à Bréhat

La Horaine de Bréhat est un plateau rocheux qui s'étend sur 2 kilomètres environ à 4 milles à l'Est [Nord] de l'île de Bréhat. Ces roches, du schiste micacé aux pointes aiguës, aux arrêtes coupantes, découvrent plus ou moins à marée basse ; mais lorsque le flot a dépassé la hauteur de mi-marée, rien n'indique plus au navigateur la présence de ces écueils, d'autant plus dangereux qu'en ces parages les brumes sont fréquentes, le courant est violent (10 nœuds), que, sans étale, à l'heure de la pleine mer, le flot se renverse et fait place au jusant, qu'à la moindre brise, enfin, la mer est démontée. Or la Horaine commande le port de Paimpol par quelque route qu'on y accède.

Tous les essais tentés depuis de longues années pour baliser ces écueils avaient échoué sous le choc violent des lames. Un mât en fer plein de 10 centimètre de diamètre destiné, par l'adjonction d'un voyant à former balise, fut brisé par la mer, à un mètre au-dessus du roc dans lequel on l'avait péniblement implanté. on pensa, en 1880, résoudre le problème par l'érection d'une tour métallique hexagonale, et pour en recevoir les montants, six trous furent forés dans le roc. Une poutre en fer, d'un diamètre de 16 centimètres, y fut placée à titre d'essai. Dans un coup de vent, elle fut tordue à angle droit, au ras du rocher.

La conclusion s'imposait : à une construction en maçonnerie seule, on pourrait donner une masse assez considérable pour opposer une résistance suffisante au choc de rupture des lames. la roche qui parut la plus favorable pour y établir cet ouvrage, et qui fut choisie après de longues études, ne découvre que de 3m 50 dans les plus grande marée d'équinoxe. les fondations devant être descendues à 1 m 25 du niveau des plus basses mers de vive eau, on ne disposait pour ce travail que de quatre journées par mois, et, encore pendant une heure chaque fois, à condition, enfin, que le temps fût calme. Employer les procédés ordinaires il n'y fallait pas songer ; le travail aurait été emporté par la mer. On résolut donc de couler sur le roc une tourelle en béton, de forme octogonale, inscrite à la base dans un cercle de 6 m 20 de diamètre et mesurant 15 mètres de hauteur.

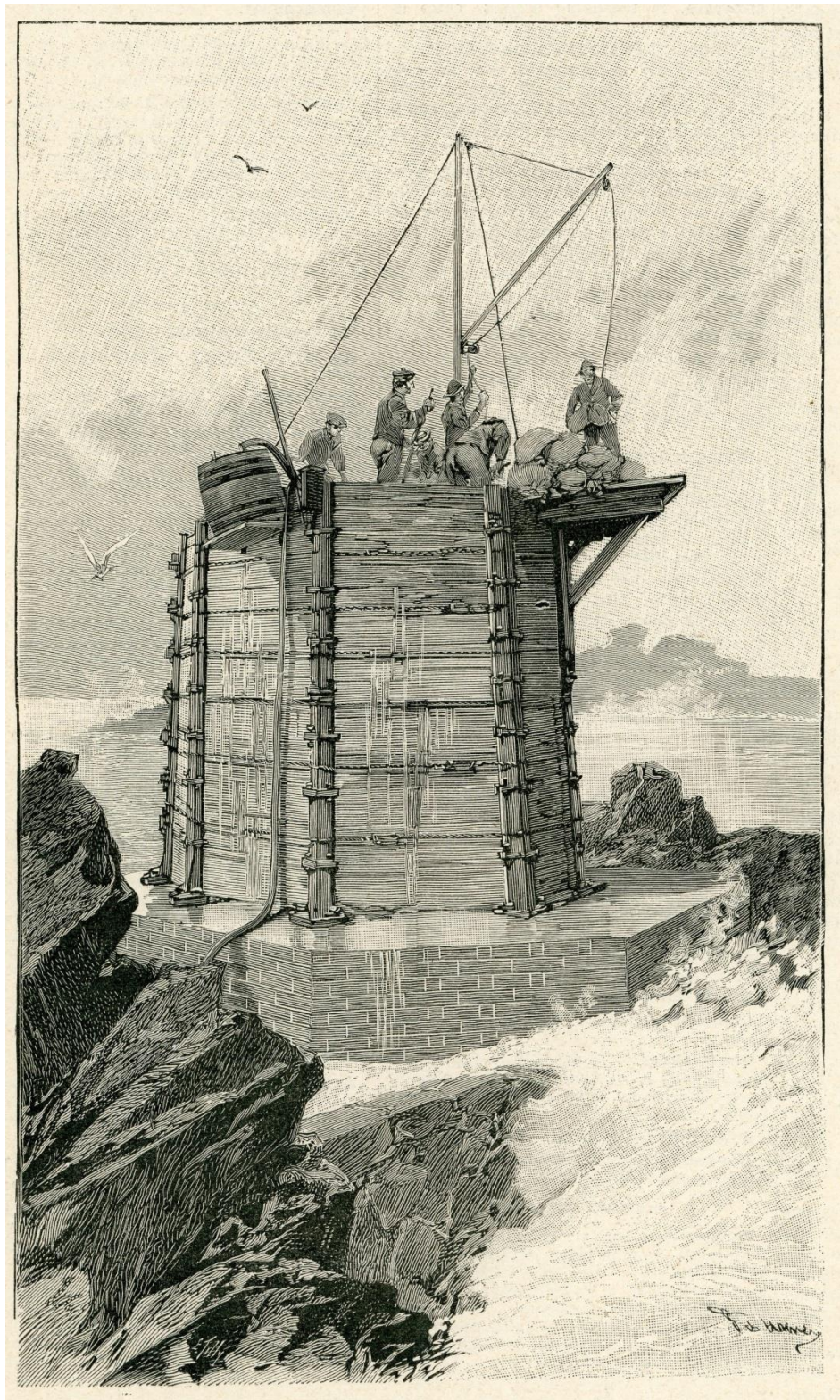
Octobre 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



La construction de la Horaine (l'illustration coll perso)

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

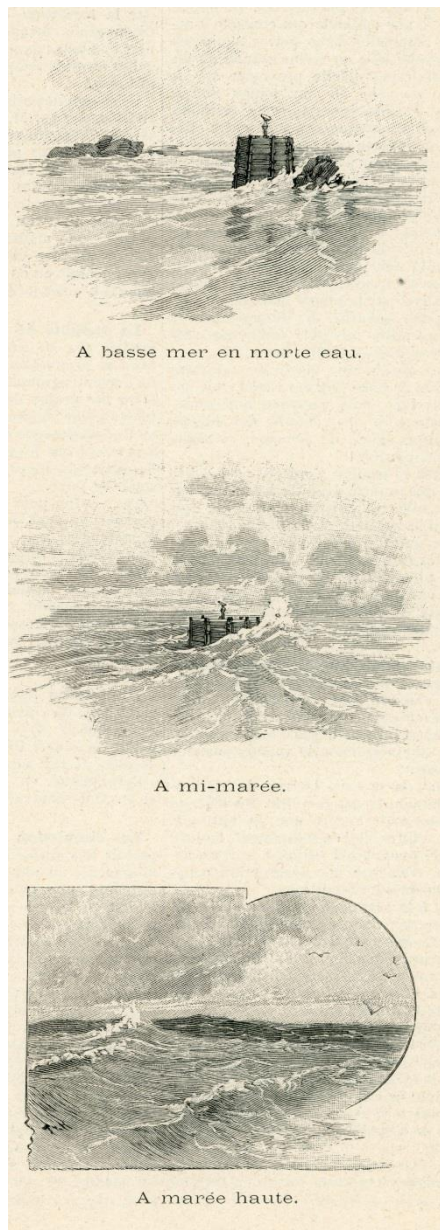
Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





Histoire maritime de Bretagne Nord

Une enceinte de briques que l'on remplit de béton fait de ciment Portland à prise lente et de tout-venant (galets recueillis sur les plages voisines) fut élevée jusqu'au niveau du rocher, formant ainsi une sorte de piédestal à la tourelle. Pour l'édification de celle-ci, on plaça à chaque angle des arêtières en fonte de 45 centimètres de hauteur, et que l'on fixa fortement dans le béton formant la base. Ces arêtières portaient des rainures dans lesquelles on coinçait fortement madriers en sapin. On obtenait ainsi une enceinte très résistante dans laquelle on coulait le béton ; au fur et à mesure que la tourelle s'élevait, on démontait les arêtières inférieurs, on les superposait aux arêtières supérieurs, et, les maintenant par trois boulons serrés à bloc, les reliant par des madriers, on obtenait une sorte de moule qui montait en même temps que la construction.



La tourelle de la Horaine aux différentes heures de la marée (l'illustration coll perso)

Octobre 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

A chaque marée, une plate-forme était installée à l'extérieur de l'enceinte, pour recevoir les matériaux en sacs jaugés à l'avance et que l'on hissait au moyen d'un mât, rapidement installé, avec une corne sur laquelle avait été frappé un palan, qui les allait prendre soit sur la roche où on les avait déposés, soit dans les embarcations qui les avaient apportés. Une pompe, placée extérieurement, amenait dans une cuve suspendue hors de l'enceinte, l'eau nécessaire à la confection du mortier que l'on faisait sur des aires en bois. En deux campagnes, 1894 et 1895, on put travailler soixante-cinq jours, et terminer la tourelle, dont un coup de vent, au mois de septembre 1894, avait prouvé la solidité, car il avait rasé les panneaux de bois placé pour protéger le béton frais contre le déferlement de la mer, s'il avait fait sauter quelques-uns des madriers formant l'enceinte, il n'avait rien pu contre le massif de béton, constituant ce qui existait alors de la tour balise. Le pavillon français, en signe d'achèvement, a été hissé sur la tourelle de la Horaine à la fin d'aout dernier [1895], et on y a installé au printemps suivant un feu permanent à l'huile minérale, qui brûle jour et nuit, sans gardien.

On sait que le service des phares et balises a allumé un certain nombre de feux de cette nature, qui brûlent pendant plus de trois mois sans avoir besoin d'être rechargés ; en les visitant, néanmoins, tous les mois, on peut être assuré qu'ils accompliront le service qu'on leur demande en des points dangereux ou d'un intérêt secondaire, sur lesquels il n'est pas possible ou urgent d'entretenir un gardien à demeure, bien qu'il soit nécessaire d'y établir un feu indiquant, la nuit, la présence d'un ouvrage fixe/

Grâces à la tour balise et au feu qui l'éclaire, les marins pourront donc éviter de se mettre au plein sur le plateau de la Horaine, l'un des récifs les plus dangereux parmi ceux qui pullulent sur les Côtes du nord.

Ce résultat, ils le devront au personnel si dévoué du service des phares et balises, qui là, comme toujours, ne s'est pas laissé rebuter par aucune difficulté, n'a reculé devant aucun danger pour accomplir cette œuvre d'un intérêt général. Lorsqu'on songe qu'à chaque voyage fait à la Horaine, qu'à la moindre saute de vent, les braves gens qui construisaient la tourelle risquaient leur vie, on ne peut qu'applaudir à la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur de M. Lecoq, conducteur des ponts et chaussées, qui en dirigeait les travaux et dut, en l'occurrence, allier à la science de l'ingénieur l'expérience et le sang-froid du marin consommé ; l'on ne peut également que se réjouir des gratifications accordées à ses modestes collaborateurs, des humbles, dont elles sont venues récompenser le dévouement, l'entente et l'entrain parfaits.

F. Chenieau

La science illustrée du 06 juin 1896

Octobre 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 baliseur Augustin Fresnel vers 1906 (Coll Julien Roudaux archives départementales de la Manche)

La Horaine

Nous revenions de Roches Douvres sur le Fresnel, navire baliseur des Ponts et Chaussées. le soir tombait. Des feux piles s'allumaient sur la mer : au large, la Corbière de Jersey ; devant nous, sur une ligne de haut fonds, les Triagoz, les Héaux de Bréhat, les Sept-Îles, le Pan , Rosédo... L'intensité des feux augmenta avec la nuit. On ne voyait plus sur l'horizon les grisâtres fantômes des tours ; leur front seul rayonnait mystérieusement : c'était une émeraude ici ; un rubis là-bas ; plus loin comme une goutte de clarté blanche suspendue à fleur d'eau, et l'on eût dit que des étoiles inconnues sortaient de la mer et que l'étrave du navire faisait lever l'une après l'autre.

Pourtant, à quelques milles de Bréhat, dans le secteur rouge des Héaux, une forme noire apparut. Notre capitaine, qui connaît par cœur tous les récifs de cette côte dangereuse, avait dirigé le navire à la raser. On distinguait maintenant une grande colonne de granit, l'échelle extérieure scellée à son flanc, la plateforme circulaire et la lanterne d'un phare. Mais cette lanterne restait sombre : aucun feu n'y brillait.



Histoire maritime de Bretagne Nord

« C'est la Horaine ». nous dit, M. Baron , l'aimable et distingué conducteur des Ponts et Chaussées qui nous servait de guide aux Roches Douvres, « La Horaine où se sont perdus tant de navire et qui attend plus qu'un ordre de la direction pour s'éclairer, devenir un conseiller de prudence, un avertisseur ; après avoir été durant tant de siècle, le bandit caché à ras d'eau qui guette sournoisement le naufrage.

L'ordre est venu une première fois, il y a quinze jours ; mais ce n'est pas une petite affaire d'aborder la Horaine en hiver. Nulle part la mer n'est plus mauvaise ; brouillée de courants livides, sillonnée de haut fonds, elle multiplie ses houles autour de l'écueil. Il fallut remettre l'accostage : c'est d'hier seulement que la Horaine est allumée. Sur la lugubre procession de récifs qui cernent l'entrée du Trieux, son cierge blanc met une flamme de salut.

Une particularité du nouveau phare, c'est que situé en pleine mer, à trois milles au large dans le Nord-Est de Bréhat, il fonctionne seul néanmoins et sans l'aide d'aucun gardien permanent. On hésitait à le construire ; le courant de flot, qui porte violemment sur la Horaine, ne permet guère d'y travailler qu'en été, aux basses mers, et avec la perspective de voir quelquefois tout le labeur de plusieurs semaines ruiné en une seule nuit.



Fin de la construction de la Horaine en 1897 (Le monde illustré)

Octobre 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'administration des phares, nous disait M. Baron, s'est longtemps bornée à déterminer la position de l'écueil au moyen de l'alignement des deux feux de Bréhat, le Pan et le Rosédo, et d'un secteur de lumière rouge émise par les Héaux. On tenta bien à différentes reprises de faire tenir une balise en fer sur la tête la plus importante de l'écueil. Cette balise, scellée dans le roc, a été démolie par les lames et il n'en reste plus qu'un tronçon tordu de 0m 12 de diamètre.

Vous jugez par là des difficultés que présentait la construction d'un phare en un endroit aussi exposé. On les a surmontées pourtant, à force de persévérance. La tour actuelle, toute en béton à 17 m de hauteur. Fondée sur le roc, à 4 mètres au-dessus du niveau des basses mers, elle émerge d'environ 9 mètres au-dessus des plus hautes mers d'équinoxe. Comme la tour n'est qu'un massif complètement plein et qu'on ne peut accéder à la lanterne qu'au moyen d'une échelle en fer scellées le long de la maçonnerie, on a dû installer dans cette lanterne un appareil d'éclairage permanent. Un réservoir disposé au-dessus de l'appareil contient à cet effet un approvisionnement de pétrole suffisant pour assurer la consommation du bec pendant une période de cinquante jours environ. De plus, et afin de donner au nouveau phare un caractère tout spécial ne permettant pas de le confondre avec les feux avoisinants, on a concentré en trois points, au moyen d'un réflecteur et de trois panneaux lenticulaires, la lumière émise par le bec.

« cet optique est mobile en envoie ainsi, sur un point quelconque de l'horizon, trois éclats blancs successifs qui se reproduisent régulièrement après un intervalle obscur. La rotation du système est obtenu au moyen d'un moteur électromagnétique alimenté par quatre piles à oxyde de cuivre, pouvant fonctionner trois mois environ sans rechargement des piles ni changement des zincs. La rotation complète s'effectue en dix ou douze secondes : c'est une vitesse relativement considérable, étant donnée la faiblesse du courant électrique qui alimente le moteur. Pour l'obtenir, on a dû monter l'optique sur un flotteur à gorge plongeant dans une cuve qui contient du mercure. Ce flotteur est guidé par l'arbre vertical sur lequel est placé l'induit. La gorge du flotteur forme raccord pour la communication d'huile entre le réservoir fixe et le bec, mobile ainsi que l'appareil. L'huile est maintenue dans le bec à un niveau constant au moyen d'une disposition très ingénieuse : du grand réservoir supérieur, qui contient l'approvisionnement d'huile, descend un tuyau terminée par une canule. Cette canule plonge dans un flotteur lesté au mercure. le flotteur lui-même est contenu dans un petit réservoir, communiquant, comme vous venez de le voir, avec le bec. Lorsque l'huile baisse dans le bec, par suite de la consommation, elle baisse en même temps dans le petit réservoir ; le flotteur descend et la canule se dégage du mercure. Il s'écoule alors une petite quantité d'huile qui élevant le niveau dans le réservoir, fait remonter le flotteur. La canule, plongeant de nouveau dans le mercure se trouve ainsi obstruée et l'écoulement est interrompu ».

Nous avons pensé que ces détails, malgré leur côté tout technique, intéresseraient nos lecteurs et qu'ils voudraient bien passer sur la sécheresse de l'exposé en raison de l'importance et de l'originalité du nouvel appareil d'éclairage installé sur la Horaine. La construction de cet appareil et de la tour qui le supporte fait le plus grand honneur à notre corps d'ingénieurs, et particulièrement à M. Thiébaud, ingénieur en chef des Côtes-du-nord. Combien d'existences auraient été sauvées si la flamme protectrice qui veille maintenant sur la Horaine avait signalé



Histoire maritime de Bretagne Nord

plus tôt la présence de ce redoutable écueil, dont le nom même a je ne sais quelle résonance funèbre !

Charles le Goffic

Le Monde illustré du 18 décembre 1897



Equipe d'ouvriers des phares et balises travaillant à basse mer sur la base d'une balise, les conditions pour la Horaine étaient souvent plus difficiles (Coll Roudaux archives départementales de la Manche)

Commentaires :

Le système d'éclairage automatique ne sera pas fiable, et le feu est souvent éteint, son ré-allumage nécessite une intervention manuelle avec un débarquement sur la tourelle ce qui n'est pas assuré.

Le système d'éclairage sera modifié en 1927 par un feu à acétylène puis en 1936 par un feu à propane elle fonctionne actuellement à l'électricité alimenté par des panneaux solaire.

Octobre 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



Equipage du baliseur Augustin Fresnel en 1906 (Coll Roudaux archives départementales de la Manche)

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

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

