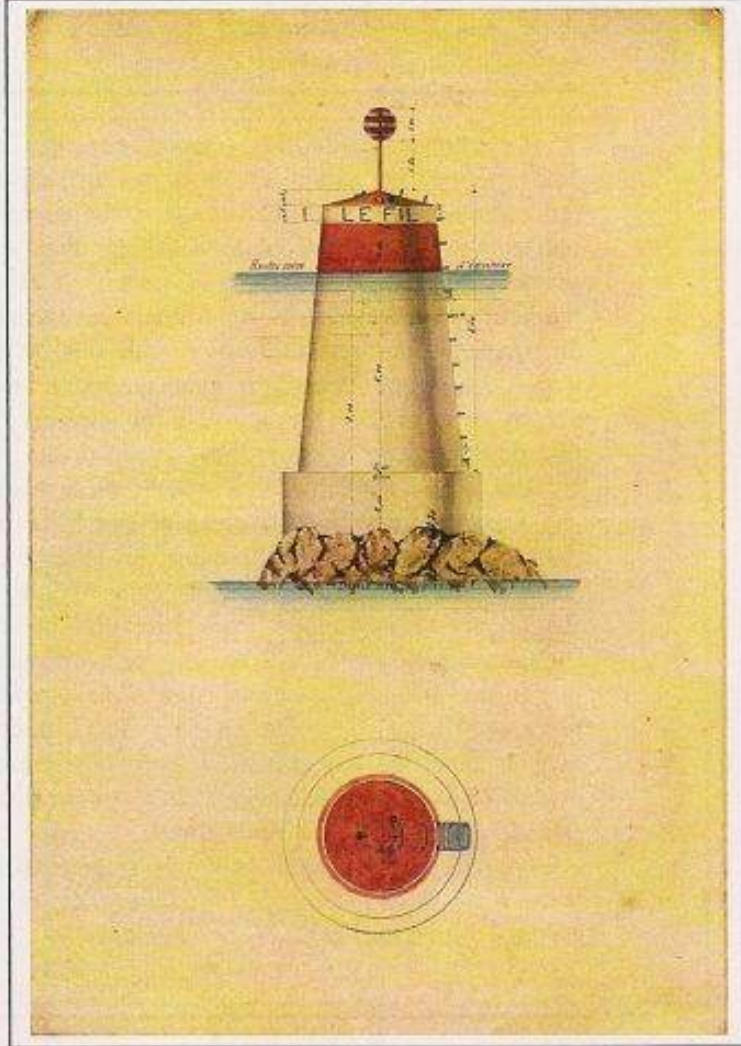
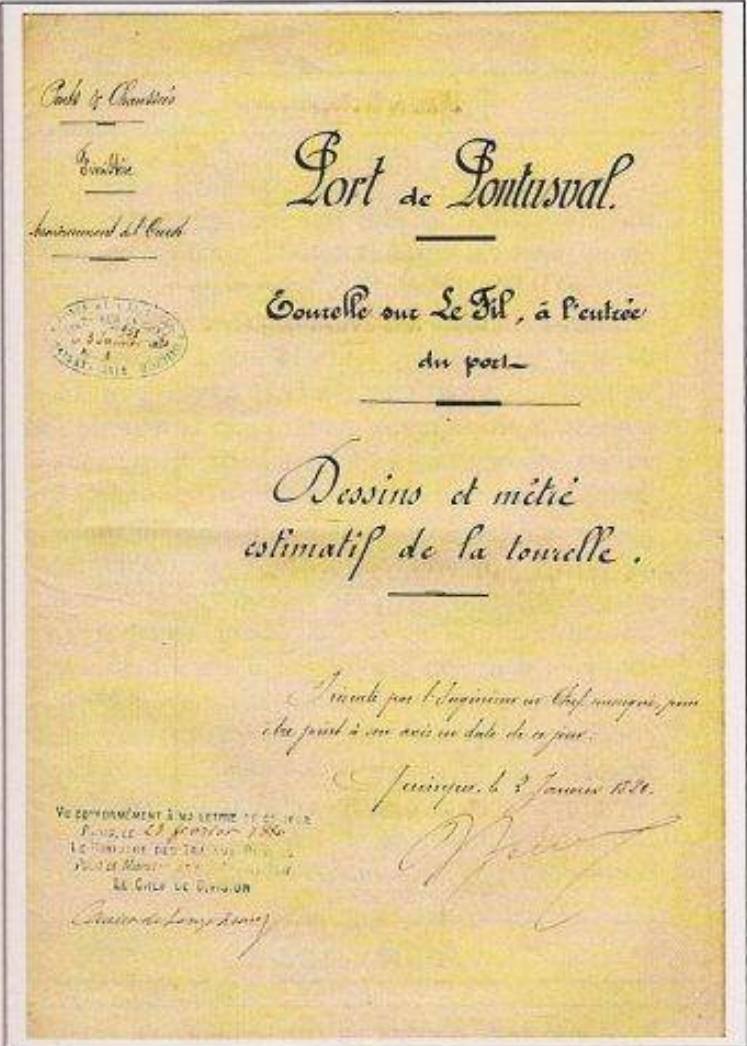


PHARES ET BALISES EN BASSE-BRETAGNE : A PONTUSVAL AU XIX^e SIECLE

PAR LOUIS CHAURIS

LA TOURELLE-BALISE « LE FIL »

L'anse sableuse de Brignogan (ou port de Pontusval), ouverte au nord-est, offre un bon abri par vent d'ouest. Mais son entrée, encombrée d'amas rocheux, s'avère assez délicate et, de toute façon, ne peut avoir lieu qu'après la mi-marée. Autrefois, l'accès était rendu encore beaucoup plus difficile par la présence d'une roche non balisée située au milieu de la passe : « Le Fil » (an Neudenn en breton). Ce récif, très redouté de tous les marins qui fréquentaient le port, était l'objet des préoccupations constantes du Conseil général du Finistère, qui en demandait chaque année, soit l'enlèvement, soit le balisage (Archives départementales du Finistère 4 S 1245).



Une décision attendue

Avant 1865, on avait commencé à faire sauter l'écueil du Fil au moyen de tirs de mine. Mais cette manière d'opérer avait été bientôt abandonnée, par suite de la surface considérable du rocher et de l'important volume de déblais qu'il faudrait enlever. On était alors arrivé à l'idée que la meilleure solution serait **l'édification d'une tourelle en maçonnerie** sur ce rocher. Le 2 janvier 1880, l'ingénieur en chef Fenoux (le célèbre constructeur du viaduc de Morlaix) présentait un projet dont le prix de revient était estimé à 10 000 F. La commission des Phares émettait un avis favorable et le 23 février 1880, le ministre des travaux publics faisait savoir au préfet qu'il adoptait l'avis de la commission. En fait, dès le 14 février, le secrétaire de la commission des Phares avait écrit à Fenoux qu'il ne doutait pas de l'approbation du ministre : « Vous pouvez sans crainte faire commencer à approvisionner les matériaux. »

Problèmes de main d'œuvre

Le compte rendu des travaux exécutés en 1880 permet de saisir les multiples difficultés rencontrées pour l'édification de cette tourelle balise. Un premier crédit de 8 000 F avait été accordé. Il avait permis « dès le mois de mars de préparer les matériaux et notamment les assises du parement, composées de pierres de 0,33 m de haut ». Le granite nécessaire avait été extrait aux abords de la roche Didren située au nord-est du port de Pontusval.

Les premières difficultés avaient surgi quand il a fallu **trouver des ouvriers et des bateaux** pour la mise en route du chantier. En l'absence de maçons locaux, il fallait faire venir à Brignogan des ouvriers de Lannilis et de Plouguerneau – bien habitués aux travaux maritimes – « chaque fois que l'on croyait pouvoir profiter des basses mers ». Par ailleurs, les bateaux locaux étaient « trop légèrement construits pour charger des matériaux [pondéreux] ». ... et force était de « recourir...aux bateaux des environs de l'Aber-Wrac'h »... » les marins de Plounéour-Trez et de Kerlouan [avaient] refusé leur concours »....

Sur la roche

La roche elle-même offrait de **grandes difficultés d'accostage**. Le 24 et le 25 avril 1880, l'écueil avait pu être abordé que « pendant peu de temps. Le premier accostage [avait] été employé à l'enlèvement des varechs à l'aide de l'acide », le second à remplir quelques fissures du rocher. Le 28 mai, un rapport informait Fenoux que « pendant la dernière grande marée, il [avait] été impossible d'accoster le rocher le Fil sur lequel la mer passait avec une force peu ordinaire ». L'auteur du rapport ajoutait : « C'est un contre temps fâcheux, mais qui n'ébranle en rien ma confiance en la réussite ».

Le compte-rendu des travaux que nous citons plus haut indique également que ce n'est « qu'en juillet aux marées des 22, 23, 24, 25 et 26 que les maçonneries ont pu être réellement entreprises et ont été élevées jusqu'à environ 3,50 m au-dessus du zéro ». En août, le travail sur la roche avait pu avoir lieu les 10 et 11 puis les 20, 21, 24, 25 et 26 **dans des conditions très pénibles** : « La mer démolissait presque chaque jour une partie du travail exécuté ». Enfin, en septembre, sur le soubassement terminé, 8 assises de la tourelle proprement dite, représentant une hauteur de 2,70 m, étaient placées lors des marées des 4, 5, 9 et 10.

Travaux retardés

L'ingénieur était alors convaincu que les travaux pourraient être terminés en 1880. Un crédit supplémentaire de 4 400 F avait été obtenu en août. Mais l'état de la mer et en particulier « **furieux coup de vent d'équinoxe** qui a devancé de plusieurs jours la grande marée de septembre » devait faire renoncer à cet espoir. La tempête avait au moins montré que la tourelle – encore inachevée – était capable de résister aux lames : « la mer a été tellement grosse pendant 2 ou 3 jours que les marins du pays stationnaient en différents points de la côte, s'attendant à chaque instant à voir l'ouvrage détruit ». ce bon résultat était dû – et l'ingénieur tenait à le souligner dans son compte-rendu – « à l'énergie et à la constante et vigilante activité de M. le conducteur Dumesnil qui, toujours le premier sur la roche, ne la quittait que quand il avait fait embarquer tout son personnel... ». De son côté, Dumesnil, dans une de ses lettres, écrivait : « j'ai comme ouvriers des hommes très dévoués ».

Achèvement

La tourelle n'ayant pu être terminée en 1880, l'ingénieur demandait le 4 octobre de cette année un crédit de 2 500 F pour 1881. Finalement, la

tourelle Le Fil était achevée le 27 juin 1881. Les maçonneries s'élevaient à 2,50 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers et étaient surmontées d'un voyant sphérique d'un mètre de

Emportée par la mer

Hélas, huit ans après son achèvement, la tourelle allait être emportée par la mer, pendant un violent coup de vent du nord, lors de la tempête du 3 au 4 février 1889. Que s'était-il passé exactement ? Le rapport de l'ingénieur ordinaire, en date du 21 mai de la même année, précise que « *la rupture s'est produite en pleine maçonnerie à environ 0,50 m au-dessus du soubassement. La partie supérieure...est tombée d'un seul morceau sur la partie sud de la roche* ».

Que faire ? L'état du mortier qui « *n'a pas un aspect entièrement satisfaisant...commande-t-il de démolir le soubassement de la tourelle resté*

diamètre. Il ne restait plus qu'à colorer en noir la partie insubmersible de la maçonnerie et à inscrire le nom de l'écueil, travaux programmés « *dès que le temps le permettra* ».

intact, avant de le reconstruire ? » L'ingénieur ne le pense pas. Il préfère « *plutôt revêtir la maçonnerie intérieur d'un rejointoiment très profond et très soigné* ». Quel sera le coût de la reconstruction ? On sait que Le Fil est d'« *un accostage assez difficile* », mais la roche est située à proximité du port de Pontusval. La somme totale est estimée à 11 000 F.

Et un peu plus de deux ans après cet incident, le 22 juillet 1891, l'ingénieur d'arrondissement indiquait que la balise du Fil était reconstruite : « *la nouvelle tourelle, peinte en noir, est arasée à 2,70 m au-dessus des plus hautes mers d'équinoxe. Le sommet du voyant est à 4,30 m au-dessus du même niveau* ». **Une fois encore, la ténacité des Hommes avait maîtrisé la force aveugle des éléments déchainés...**

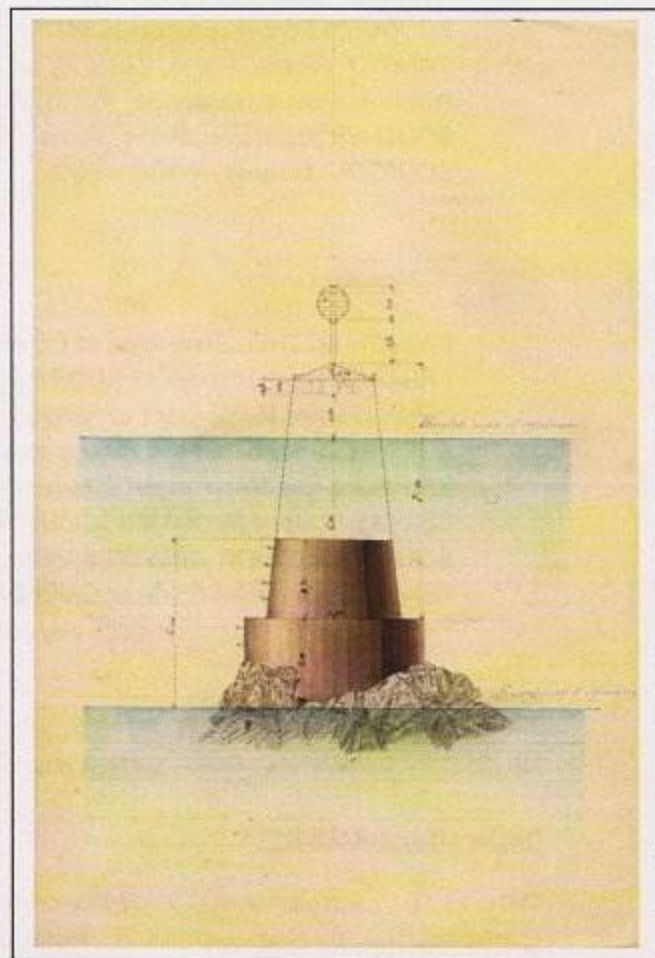
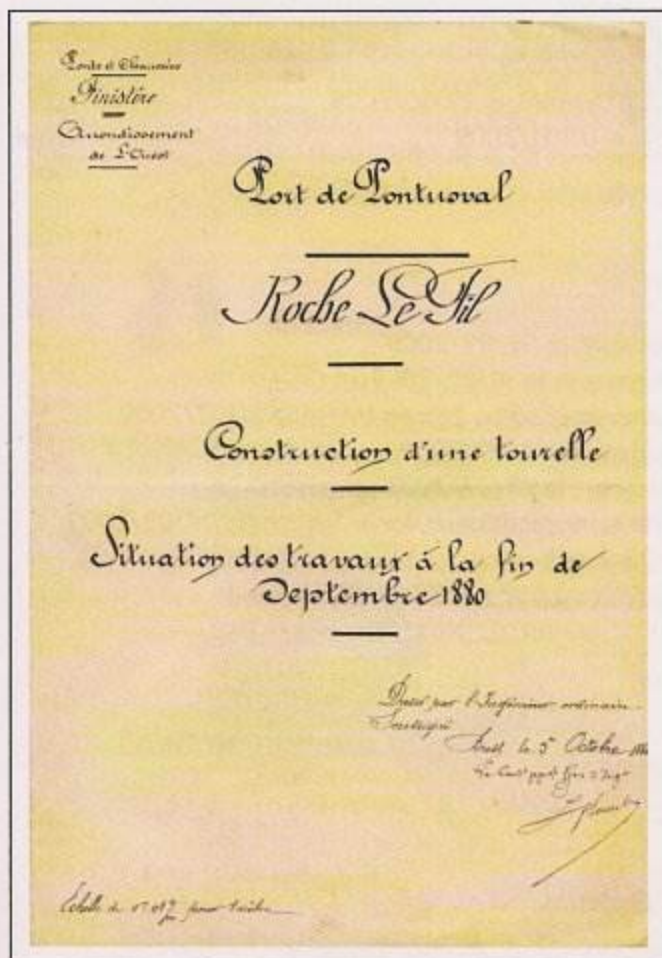




Photo : L.Y. Meneses



AN-NEUDEL





