

# Les phares

Poursuivant la série « **Le coin des collectionneurs** », la Poste émet le 12 novembre 2007 un bloc-feuillet de 6 timbres représentant 6 phares parmi les plus connus :

- 2 phares isolés en mer** : le phare d'Ar-Men et le phare du Grand-Léjon.  
**2 phares insulaires** : le phare de Porquerolles et le phare de Chassiron.  
**2 phares à terre** : le phare du Cap Fréhel et le phare de l'Espignette.



Les phares  
 Bloc-feuillet n°114 – (Yvert & Tellier)

**Fiche technique :** Création de Pierre-André Cousin  
 Gravure de Claude Jumelet  
 Bloc indivisible de 6 timbres – Impression taille-douce  
 4 timbres verticaux 26 x 40  
 2 timbres horizontaux 40 x 26  
 Format du bloc-feuillet 143 x 105  
 Valeur du bloc : 3,24 € (6 x 0,54 €)



Timbre à date  
 conçu par Pierre-André Cousin

En fond de bloc : chalutier, boussole, compas et sextant sur fond de carte marine

Leur rôle est de jalonner les routes maritimes, de signaler le danger d'écueils éventuels, d'indiquer l'accès à un port ou à une rade, ou de permettre aux navigateurs de se repérer par rapport à ses feux. Ces « sentinelles de la côte » restent un repère indispensable à la sécurité des marins en leur signalant les passages dangereux.

Leur origine remonte à la naissance de la navigation, c'est à dire avant l'Antiquité, et ces dispositifs n'étaient que de simples « tours à feux ». Le nom de « phare » émane du phare d'Alexandrie, construit sur l'île de Pharos.

L'aventure du phare français commence réellement au XIV<sup>e</sup> siècle quand Colbert et Vauban s'attachent à éclairer la côte charentaise, mais ce n'est qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle que l'on relance la mise en place de nouveaux phares. Les migrations, les voyages, les colonies lointaines amènent un immense essor du commerce et de la navigation.

Pour pallier à cette affluence de bateaux et pour sécuriser les routes maritimes, de nouveaux phares sont érigés sur toutes les côtes et les passages dangereux. Ils sont de 3 types : Paradis : phares localisés sur la terre ferme ; Purgatoire : phares construits sur des îles ; Enfer : phares isolés en mer sur un bloc rocheux. Ils sont étonnants par leur divergence : carrés, ronds, octogonaux, coniques, rectangulaires... la forme cylindrique étant surtout adoptée pour les phares en mer afin de réduire la pression exercée par les vagues et le vent. De 24 phares en 1800, on passe à 361 en 1883.

Sous la houlette du ministère de la Marine en 1792, la surveillance des phares, bouées, feux, amers, balises, marques lumineuses et passives est désormais confiée au Bureau des Phares et Balises, rattaché à la Direction des Affaires Maritimes. La plupart des phares sont maintenant automatisés, ce qui fait disparaître l'emploi de « gardien de phare ». Ce métier éprouvant « pas comme les autres » était en général exercé par des îliens qui se considéraient plus marins que terriens.

Les nouveaux systèmes de navigation : GPS, GLONASS... indiquent directement la position « latitude/longitude » et rendent obsolètes ces tours de pierre. Pourtant, le feu du phare est un élément primordial à la navigation de nuit près des côtes.



Les phares  
Phare d'Ar-Men (1867-1881),  
Chaussée de Sein  
n°4114 - (Yvert & Tellier)

### Phare d'Ar-Men (chaussée de Sein)

Phare construit à l'extrémité de la Chaussée de Sein, à la pointe Ouest de la Bretagne, à la suite du naufrage en 1859 de la frégate impériale *Sané* sur cette zone de récifs non balisée. C'est sur un rocher de 15 m de long par 7 m de large, baptisé *Ar-Men* (la « pierre » en breton), à peine plus grand que la base du phare, que celui-ci sera édifié.

Six années sont nécessaires : repérage, détermination d'un site propice, désaccord entre les différents ingénieurs... avant que le projet ne soit enfin adopté. Commencés en 1867, les travaux s'avèrent délicats : 4 m au-dessus des plus basses eaux par mer calme, difficulté d'accoster avec le vent et les vagues balayant constamment le rocher. En 26 accostages sur 2 ans, il sera foré 55 trous pour les ancres. C'est au prix d'efforts surhumains que la construction s'effectue pendant 14 années, et ce sera la victoire de l'homme sur les éléments naturels.

C'est une tour tronconique noire et blanche en pierres de taille de grès avec un soubassement irrégulier en maçonnerie de pierres apparentes qui est inaugurée le 30 août 1881.

Quinze ans plus tard, la base sera renforcée afin d'alourdir l'édifice. Haut de 37 m, la lanterne se trouve à 33,50 m avec une portée actuelle de plus de 43 km. Compte tenu de l'environnement hostile, il n'était pas toujours possible d'effectuer la relève des gardiens. Affrontés à un travail éprouvant, ceux-ci ont surnommé *Ar-Men* « l'enfer des enfers ».

Electrifié en 1988, le phare sera automatisé en 1990.

## Phare du Grand-Léjon (côtes d'Armor)

Phare construit à l'extrémité Sud du plateau du Grand-Léjon au large de Saint-Quay-Portrieux pour indiquer l'entrée de la baie de Saint-Brieuc.

Sa construction se fait en deux étapes :

Période 1859/1862 : une tourelle tronconique en maçonnerie de pierres apparentes est élevée pour recevoir un feu, mais la Marine réclame un phare.

Période 1879/1881 : travaux d'exhaussement pour amener la tourelle du feu à 23,40 m de hauteur et abriter les gardiens (34,60 m au-dessus de la mer) avec 2 plates-formes, intermédiaire et supérieure.

La tour est peinte en bandes rouges et blanches alternées. Le morcelage de la construction provient des difficultés de l'époque : modifications des projets, changement dans la nature et la provenance des matériaux, mise en œuvre dans un milieu hostile... et surtout forts dépassements des devis engagés.

En 1885, à la demande des marins, un signal sonore fut installé car le signal lumineux était inefficace par temps de brume.

Actuellement, l'alimentation se fait par panneaux solaires avec aérogénérateur. Electrification et automatisation en 1987.



**Les phares**  
Phare du Grand-Léjon  
(1881), Côtes d'Armor  
n°4115 - (Yvert & Tellier)



**Les phares**  
Phare du Cap d'Arme (1830),  
île de Porquerolles  
n°4116 - (Yvert & Tellier)

## Phare de Porquerolles (île de Porquerolles-Var)

Phare construit en 1830 à l'extrémité de la pointe Sud de l'île.

Érigé en pierres de taille apparentes, il est constitué d'un premier niveau carré, surmonté d'un second niveau carré plus petit, puis de la lanterne comportant le feu. D'une hauteur totale de 84 m au-dessus du niveau de la mer, son feu porte actuellement à 54 km environ. Dès 1906, il est équipé d'une lentille de Fresnel qui en fait l'un des plus puissants de la Méditerranée.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la place est occupée par les Allemands, et en 1944, la destruction du phare et du radiophare sera évitée grâce à l'action de son gardien.

Automatisé en 1971, le phare est le siège de la station de télécontrôle et de différentes aides radioélectriques (le radiophare a été arrêté en 1998). De son esplanade, on aperçoit la presque totalité de l'île, avec au loin la rade d'Hyères et le massif des Maures.

## Phare de Chassiron (île d'Oléron)

Phare construit de 1834 à 1836 sur une falaise rocheuse à la pointe Nord de l'île. Il vient en remplacement d'une tour de 33 m bâtie en 1685, dont l'originalité était de comporter deux feux de bois à des hauteurs différentes et qui servait à assister les marins naviguant dans le Pertuis d'Antioche, eaux dangereuses avec récifs ayant été le cadre de nombreux naufrages.

Tour cylindrique de 46 m de hauteur avec des fondations de 18 m de diamètre par 3 m de hauteur. Son feu, qui était visible à 40 km, a maintenant une portée de 52 km environ. Tel un bagnard, la tour est peintes en bandes noires et blanches alternées, et 224 marches mènent à la lanterne afin de contempler une superbe vue sur la côte, l'île de Ré ainsi que La Rochelle.

Pour sa construction, on a utilisé le sable des dunes environnantes et des pierres de la carrière de Crazanes (Charente-Maritime). La



**Les phares**  
Phare de Chassiron  
(1836), île d'Oléron  
n°4117 - (Yvert & Tellier)

plupart des marches sont en granit de Vendée, seules les 35 dernières sont métalliques. Automatisé depuis 1999, l'accès du phare est autorisé au public à l'année longue.

La rotonde abrite un musée de 6 salles vous emmenant à la découverte des différentes pêches traditionnelles, ainsi que du maraîchage et de la viticulture sur l'île. Un magnifique jardin en forme de rose des vents complète l'ensemble.



**Les phares**  
Phare du Cap Fréhel  
(1846-1950), Côtes d'Armor  
n°4112 – (Yvert & Tellier)

### **Phare du Cap Fréhel (côtes d'Armor)**

Phare construit entre 1946 et 1950 à la pointe du Cap Fréhel pour sécuriser le passage de la baie de Saint-Brieuc vers la rade de Saint-Malo très difficile d'accès.

Sur les recommandations de Vauban en 1694, un premier phare en granit, constitué de 2 tours tronconiques accouplées, est construit par l'ingénieur Garengeau en 1702 afin de prévenir les attaques de la flotte anglaise. Il ne fonctionne que les mois d'hiver. A la demande de la Marine pour allumage du feu toute l'année, les dépenses inévitables seront financées par une taxe payée par les bateaux entrant dans les ports compris entre le Cap Fréhel et Regnéville.

Il sera remplacé en 1845 par une nouvelle tour octogonale de 22 m de hauteur en pierres de taille construite par Léonce Reynaud. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il sert de poste d'observation à l'armée allemande qui le dynamitera en août 1944.

Le nouveau phare, 33 m de hauteur, est à 68 m au-dessus du niveau de la mer. C'est une tour carrée en pierres de taille apparentes centrée sur un bâtiment en forme de U qui renferme les bureaux de service. Son feu a une portée d'environ 53 km.

L'électrification a été faite simultanément à la mise en service, et l'édifice est visitable en saison.

### **Phare de l'Espiguette (Grau-du-Roi – Gard)**

Phare construit entre 1866 et 1869 à l'entrée du Grau-du-Roi pour remplacer l'ancien phare désaffecté. Le site est une plage déserte et isolée de la Petite Camargue, à 150 m de la mer.

C'est une tour carrée de 6,50 m peinte en noir, en moellons et pierres de taille, insérée entre 2 bâtiments destinés aux gardiens et aux magasins. D'une hauteur de 27,40 m, son feu porte à 45 km.

Suite à des difficultés d'approvisionnement et de transport, de la perte d'une gabare pendant les travaux, de la cherté des matériaux lors de cette période, l'entrepreneur demande une plus-value auprès de l'Administration. Il fournit un mémoire de 231.401 F pour 111.731 F de devis, mais n'obtient qu'une indemnité de 10.000 F qu'il refuse. De pourvois en rejets, 14 ans plus tard, une décision du Conseil d'Etat lui accordera magistralement une allocation d'indemnité de 3.286 F.

A ce jour, compte tenu de l'ensablement de la côte par les courants, le phare se retrouve à environ 650 m du rivage

Electrifié en 1964, automatisé en 1980, le phare ne se visite pas. Géré par le Conservatoire du Littoral, c'est un site classé.



**Les phares**  
Phare de l'Espiguette (1869),  
Grau-du-Roi (Gard)  
n°4113 – (Yvert & Tellier)