



## PHARE DU FOUR

| Description et état de conservation |   |   |   |
|-------------------------------------|---|---|---|
| <b>LOCALISATION</b>                 | <b>Géographique</b><br>Côté Est de l'entrée du Chenal   | <b>Commune</b><br>Porspoder   | <b>Rattachement</b><br>Subdivision de Brest |
| <b>PROPRIÉTAIRE</b>                 | Propriété de l'État   |   |   |
| <b>STATUTS</b>                      | <b>Protection</b><br>Aucune   | <b>Valorisation</b><br>Aucune   |   |
| <b>CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES</b>   |  <p><b>Descriptif</b><br/>Tour tronconique en maçonnerie de pierre de taille apparente. Fût terminé par une console assemblée par des plates-bandes supportant une balustrade à dés. Sa taille générale est de 27,10 m (28 m au-dessus de la mer) et la hauteur de la focale est de 25 m.</p> <p><b>Construction</b><br/>3<sup>e</sup> quart du XIX<sup>e</sup> siècle, entre les années 1868 et 1873.</p> <p><b>Auteur</b><br/>Planchat et Fenoux (ingénieurs).</p> | <p><b>Technique</b><br/>1<sup>re</sup> optique installée le 15 mars 1874: feu alternativement fixe et à 8 éclats pendant des intervalles de 30 secondes (focale 0,50 m).<br/>Le 19 août 1913 : nouvel optique tournant, un feu à 5 éclats blancs groupés toutes les 15 secondes avec 5 panneaux au 1/7, sur cuve de mercure.<br/>Fonctionnement à huile minérale en 1874, à la vapeur-pétrole à partir de 1905, et électrification en 1990.<br/>Automatisation à partir de 1991.</p> <p><b>État actuel</b><br/>Optique de 5 panneaux au 1/7 en verre taillé (0,50 de focale) sur cuve à mercure.<br/>Lampe de 250 W d'une portée 24,5 milles.<br/>Aide sonore par un vibreur ELAC-ELAU 2200 : 5 sons (3 et 2) toutes les 60 secondes.</p> |   |

Photo - DDE du Finistère - P&amp;B

&gt;&gt;



## Phare du Four - suite

### CONTEXTE HISTORIQUE



Ces bateaux gagnaient 1 à 2 jours de mer en passant au plus près de la côte plutôt que de naviguer au large d'Ouessant et de la chaussée de. Ce gain de temps représentait aussi de graves dangers car la route dans la partie Nord du chenal passait par des fonds de moins de 6 m entre la Valbelle et les Platresses, et dans la partie Sud entre la Grande-Vinotière jusqu'aux abords des Vieux-Moines. D'autre part la route suivait un parcours sinueux, dangereux en raison de la force des courants. Les marins de l'époque, ne se satisfaisant plus des seuls feux de Saint-Mathieu et de Kermorvan (donnant l'alignement dans la partie Nord du chenal), réclament l'érection de 2 phares aux extrémités du chenal. Un pour signaler les roches d'Argenton et de Portsall au Nord, et un pour la chaussée des Pierres-Noires au Sud. La Commission des Phares, sous la pression de la Marine militaire, approuve finalement le projet. Le 3 juin 1862, la première descente est effectuée sur la roche du Four pour des travaux de reconnaissance et de mesures. Les premiers dessins du phare sont en fait la copie conforme du phare des Triagoz alors en construction au large de Lannion.

L'écueil du Four forme la pointe avancée d'une chaussée que les navires doivent contourner avant d'entrer dans le chenal du Four. Ce chenal était très fréquenté du XIX<sup>e</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup> siècle par une flottille de caboteurs et de bateaux de pêche.

Cette tour carrée est d'abord admise pour ne pas la confondre avec la tour ronde à construire dans la chaussée des Pierres-Noires. Le 21 janvier 1863, une décision ministérielle renvoie le projet et demande que le phare du Four ait une forme circulaire, comme celui du phare des Pierres-Noires présenté par les ingénieurs Planchat et Fenoux. Le chantier peut alors commencer. Cependant, il s'avère beaucoup plus difficile que prévu car il est impossible d'accoster la roche dès que la mer est un peu houleuse. Des lames de fond déferlent avec une telle violence qu'elles s'élèvent parfois à 20 m au-dessus du caillou. D'ailleurs aucun entrepreneur ne prend le risque de se lancer dans cette aventure si bien que le phare est construit en régie. En juillet 1868, les premiers accostages de préparation ont lieu (nettoyage de la roche à l'acide chlorhydrique, taille d'une embase circulaire, percement des trous de scellement et d'organeaux d'amarrage, etc.). En 1869 la roche est accostée 27 fois en juin pour 171 heures de travail, 20 fois en juillet pour 141 heures, 24 fois en août pour 163 heures, et 5 fois en septembre pour 25 heures. Au cours de l'année 1870, les maçons sont encore plus efficaces. Du 15 mai au 7 septembre, ils restent 750 heures sur l'écueil malgré que le canot de service ait été renversé par une lame le 5 juin par mer calme. Malgré la guerre, la construction continue en août et septembre 1871. En 1872, les maçonneries en pierres de taille de Kersanton pour le parement et en granite de l'Aber pour les moellons de remplissage, sont achevées. Le parapet est posé le 6 août et la lanterne est fixée le 16 août. Une trompette à vapeur Lissajoux est installée à la même époque. Au cours de l'année 1873, les derniers travaux intérieurs de carrelages, menuiserie, serrurerie, sont achevés. Cependant un drame survient le 27 avril de la même année. Le canot de service mouillant près du phare sur sa bouée d'amarrage est renversé par une lame par le travers. 3 hommes sont projetés à la mer et meurent noyés. La construction s'achève sur un drame, mais le feu sera pourtant bien allumé (Dreyer et Fichou, 2003c).

Photo - DDE du Finistère - P&B