



Phare d'ArMen

Description et état de conservation			
LOCALISATION	Géographique À l'ouest de l'île de Sein	Commune Île de Sein	Rattachement Subdivision de Brest
PROPRIÉTAIRE	Propriété de l'État		
STATUTS	Protection Aucune	Valorisation Aucune	
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	 <p>Descriptif Tour tronconique en maçonnerie de pierre de taille de grès et de granite blanchie dans sa partie haute, peinte en noir dans sa partie inférieure, avec 2 abris en maçonnerie lisse accolés à la partie inférieure (un au Nord-est et l'autre à l'Est), sur un soubassement de forme irrégulière en maçonnerie de pierres apparentes. Fût terminé par une corniche supportant une rambarde métallique. La lanterne est accessible par un escalier en vis avec jour. La taille générale du phare est de 37 m (33,50 m au-dessus de la mer) et la hauteur de la focale est de 33,50 m.</p> <p>Construction 2^e moitié du XIX^e siècle, entre les années 1867 et 1881.</p> <p>Auteur Reynaud Léonce (ingénieur et architecte), Fenoux (ingénieur en chef), Joly Paul, Cahen Alfred, et Mengin (ingénieurs).</p>	<p>Technique 1^{re} optique installée le 31 août 1881 : feu fixe blanc (0,70 m de focale). Le 1^{er} janvier 1892 : nouvel optique, un feu fixe varié par de courtes occultations toutes les 5 secondes (0,70 m de focale). Le 1^{er} octobre 1897 : nouvel optique tournant, un feu à 3 éclats toutes les 20 secondes (0,70 m de focale) sur cuve de mercure. Le 10 avril 1990 : nouvel optique tournant, un feu blanc à 3 éclats groupés 20 secondes avec 6 panneaux au 1/6 (0,25 m de focale). Fonctionnement à gaz d'huile à partir du 1^{er} octobre 1897 (fabriqué à l'île de Sein), à la vapeur-pétrole dès 1903, et à l'électricité en 1990. Automatisation à partir de 1990.</p> <p>État actuel Lanterne Ø 3 m. Optique tournante de 6 panneaux au 1/6 (0,25 m de focale) sur cuve à mercure. Lampe halogène 250 W d'une portée de 23 milles. Aide sonore par un vibreur ELAC-ELAU 2200 : 3 sons toutes les 60 secondes.</p>	

Photo - DDE du Finistère - P&B

>>



Phare d'ArMen - suite

**CONTEXTE
HISTORIQUE**


« Le grand plateau de roche connu sous le nom de Chaussée de Sein est tellement dangereux, que nous pouvons affirmer que tout navigateur qui le traversera, sans le secours d'un bon pilote de l'île de Sein, ne devra son salut qu'à un heureux hasard » signalait l'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré. Cette formation rocheuse restait tristement célèbre tant le nombre de navires échoués ou coulés sur la chaussée était important. La Commission de 1825 chargée de préparer le rapport sur l'éclairage général des côtes de France décida d'établir un feu sur la pointe du Raz et un autre sur l'île de Sein. Même si les marins savaient qu'il fallait se tenir à grande distance de cet alignement lumineux pour éviter les écueils, rien ne leur permettait d'estimer l'écart nécessaire vers le large. Les naufrages continuèrent et les plaintes de plus en plus nombreuses affluaient. En avril 1860, la Commission des Phares demanda que la question soit examinée afin de constater s'il était possible d'établir un phare sur l'une des têtes émergentes à l'extrémité de la Chaussée. En effet, il n'était pas question de mouiller un bateau-feu à cause de la grande profondeur d'eau (plus de 70 m) et de la nature des fonds peu propice à un bon ancrage. Les premières études sur le terrain débutèrent, mais la tentative de descente sur la roche d'Ar-Men (la plus occidentale) échoua. En conclusion, il semblait bien que toute construction en un lieu aussi exposé et sur un écueil si étroit était impossible. On demanda à la marine de procéder à une reconnaissance hydrographique approfondie pour rechercher le meilleur site, mais les 3 tentatives de débarquement effectuées en 1861 se soldèrent par des échecs.

Malgré tout, la marine reprit sa mission en août 1866. Une nouvelle tentative s'acheva de manière identique, mais elle permit cependant de se forger une opinion sur la possibilité du projet. En août 1867, le syndic des gens de mer de l'île de Sein parvint à poser le pied sur la roche et prélever un échantillon. Après 7 accostages la campagne de 1867 s'acheva avec 8 heures au total passées sur Ar-Men afin d'effectuer le percement de 15 trous de 30 à 40 cm de profondeur. L'année suivante, les travaux reprirent, et on parvint à exécuter des dérasements partiels et à percer 40 trous supplémentaires. La construction proprement dite débuta en mai 1869. On disposa alors les premiers moellons bruts en grès, provenant de l'île de Sein. À la fin de la campagne de 1869, après 24 accostages fructueux et 42 heures passées sur la roche, 25 m³ de maçonnerie avaient été réalisés. On s'inquiétait alors de la lenteur des travaux et des chances réelles de succès. Jamais aucune construction de ce genre n'avait coûté aussi cher. La campagne de 1870 ne permit que 8 accostages pour 19 heures sur la roche, et celle de 1871 ne fut guère plus brillante. À la fin de la campagne les maçonneries dominaient de 3 m la tête la plus saillante de la roche. En 1880, l'essentiel des travaux était achevé. « On peut dire aujourd'hui que cet impossible est réalisé, après 12 années d'efforts », affirme l'ingénieur en chef Fenoux au préfet du Finistère, le 12 août 1880 (Dreyer et al., 2003a). La construction d'Ar Men fut sans conteste la réalisation la plus difficile et c'est le 18 février 1881 que le phare est allumé pour essai. Le 31 août 1881, le phare s'allume enfin. Mais inquiets du diamètre trop réduit de la tour par rapport à sa hauteur et après plusieurs enquêtes, la réalisation d'une ceinture est décidée. Cette enveloppe protectrice de 11,20 m de haut qui s'élève jusqu'à la hauteur de la plate-forme. Ces travaux de consolidation dureront encore 17 ans. C'est seulement en 1897, qu'on peut considérer la tour d'Ar Men comme véritablement achevée, c'est-à-dire à l'abri de tout danger (DDTM du Finistère, 2010).

Photo - DDE du Finistère - P88