

HISTORIQUE DES PHARES D' ECKMUHL

Phare d'Eckmühl aussi appelé Phare de Penmarc'h (Etablissement de signalisation maritime n°716/000) à Penmarch (29)

Catégorie : Phare

aire d'étude : Subdivision de Concarneau

lieu-dit : Saint-Pierre (port de)

parties constituantes : logement ; sémaphore

époque de construction : 2e quart 19e siècle ; 4e quart 19e siècle

année : 1831 ; 1893 ; 1897

auteur(s) : Goury (ingénieur)

Rouillois de Glomel (entrepreneur)

Considère (ingénieur)

Duperrier (ingénieur)

Marbeau Paul (architecte)

Rivière Charles (ingénieur)

Bourdelles (ingénieur)

Vabre (entrepreneur)

historique : Ancien phare :

Au début du XV^{ème} siècle commence la construction d'une tour dite la "vieille tour" qui servit peut être de tour à feu. Un projet plus sérieux est présenté par le ministre Jean-Bon-Saint-André et autorisé par un décret du Comité de Salut Public daté du 3 de pluviôse de l'An II (22 janvier 1794). L'adjudication des travaux est autorisée le 30 janvier 1794 mais le chantier s'arrête par manque de crédits. Ils reprennent en juillet 1797 mais ne sont guère plus concluants et seuls les fondations et le soubassement sont achevés. En 1831 la Commission des Phares reprend les travaux antérieurs et décide de la construction d'une tour en ce lieu. L'adjudication est autorisée le 11 novembre 1831.

- 1831 : feu fixe blanc provisoire sur la "Vieille tour"

- 20 novembre 1835 : allumage sur une tour en maçonnerie de pierres de taille de 40 m de hauteur (même tour que celle du phare de Batz) construite par l'entrepreneur Rouillois de Glomel ; Magloire Bonilleau, Hervé Le Cloarec et Pierre Drouet les trois premiers gardiens nommés. Ce phare est éteint après l'allumage du phare d'Eckmühl en 1897.

Nouveau phare :

à 122 m à l'Est de l'ancien phare de Penmarc'h

La loi du 3 avril 1882 sanctionnait le programme d'électrification des grands feux d'atterrissage des côtes de France

proposé par l'ingénieur du Services des Phares, Emile Allard. Cette loi admettait la création de 46 phares électriques distribués uniformément sur notre littoral dont celui de Penmarc'h, à la pointe Sud-Ouest du Finistère, construit en 1835.

Le programme de conversion connut un sérieux coup d'arrêt en 1886 et l'on décida alors d'ajourner la majeure partie des travaux prévus pour se contenter d'établir de nouveaux feux sur les tours essentielles pour la navigation et parmi ces

dernières la vieille tour de Penmarc'h fut retenue. Les nouvelles dispositions prescrivait d'établir les appareils plus puissants sur un plan focal élevé à plus de 60 mètres au dessus des plus hautes tours pour bénéficier de toute l'intensité lumineuse alors que l'édifice existant ne mesurant que 40 mètres de hauteur devait subir une surélévation d'une vingtaine

de mètres. L'ingénieur ordinaire chargé des études conclut à l'impossibilité technique de ce projet sur un édifice trop âgé et au diamètre sommital trop faible pour recevoir les maçonneries exhausées et la nouvelle lanterne; le problème se posait d'ailleurs dans les mêmes termes pour le feu de l'île Vierge au Nord du département. La Commission des Phares se rangea à cet avis et entérina la décision de l'ingénieur pour préconiser une construction neuve. Les plans et devis de cette tour, présentés en 1890, pour un montant total des dépenses de 110 000 francs, furent approuvés par D.M. le 25 mai

1892 et les travaux pouvaient dès lors commencer. On se préparait à lancer l'appel d'offres lorsque le Service des Phares notifia aux ingénieurs du Finistère que par "suite de circonstances spéciales, au courant desquelles vous serez mis

ultérieurement, il est probable que nous aurons à reporter le phare de Penmarc'h plus à l'Est". Deux mois auparavant, le 7 octobre 1892 mourait en son hôtel parisien madame Adélaïde-Louise Davout, marquise de Blocqueville. De son

testament, daté du 2 février 1885 était extrait le passage suivant : "Je nomme M. Le Myre de Vilers, ancien gouverneur de la Cochinchine, mon exécuteur testamentaire en tout ce qui concerne le phare d'Eckmühl. Ma première et ma plus chère

volonté est qu'il soit élevé un phare sur un point dangereux des côtes de France, non miné par la mer. Mon vieil ami, le baron Baude, m'a souvent dit que bien des anses des côtes bretonnes restaient obscures et dangereuses. J'aimerais que le

phare d'Eckmühl fût élevé là; mais sur quelque terrain solide, granitique, car je veux que ce noble nom demeure longtemps béni. Les larmes versées par la fatalité des guerres que je redoute et déteste plus que jamais, seront ainsi

rachetées par les vies sauvées de la tempête... Je consacre à cette fondation une somme de 300 000 francs, voulant ce phare digne du nom qu'il portera... Sur une plaque de marbre incrustée dans une muraille on inscrira les paroles suivantes :

ce phare a été élevé à la mémoire du maréchal Prince d'Eckmühl par la piété filiale de Napoléon-Louis Davout, Duc d'Auerstaedt, Prince d'Eckmühl, son fils unique mort sans enfant et par sa fille Adélaïde-Louise d'Eckmühl, marquise de Blocqueville, également morte sans enfant". Saisi de cette offre alléchante, le ministre des Travaux Publics constitua une

commission chargée d'étudier les mesures à prendre pour accepter ou non ce legs et, dans l'affirmative, décider de son meilleur emploi. Les membres réunis jugèrent l'offre intéressante et se fixèrent sur deux sites, l'île Vierge et Penmarc'h;

ce dernier remporta la majorité des suffrages. La convention d'accord fut signée entre les deux parties le 22 décembre 1892 rendant caducs les travaux préparatoires de l'ingénieur Havé. Un décret ministériel en date du 16 mars 1893

légalisait les accords qui prévoyaient le remplacement de la vieille tour par une nouvelle qui prendrait officiellement le nom de phare d'Eckmühl. Les plans de l'édifice furent dressés par les ingénieurs du Service central, Bourdelles et Rivière,

sous la direction du Directeur Bernard. Pour la première fois dans l'histoire moderne des phares, ils s'adjoignirent les services d'un architecte parisien diplômé, Paul Marbeau, surtout pour répondre aux dispositions particulières du testament

car son concours se releva plus que modeste. Les plans sont approuvés le 25 mai 1892. Les travaux débutèrent en septembre 1893, confiés à l'entreprise Vabre, sise 12 rue Nouvelle à Paris, pour un montant total des dépenses estimé à

450 000 francs; l'État prenait en charge les dépenses supplémentaires de toute manière prévues pour le projet de 1890. Pour réaliser les vœux de la testatrice, la tour du phare fut entièrement exécutée en pierres de Kersanton, la plus belle et

la plus chère aussi, et l'on n'utilisa pour les "parements vus que des matériaux de choix inaltérables à l'air salin de l'océan. L'architecture a été étudiée de façon à donner à l'édifice à la fois des dispositions propres à sa destination et le caractère

monumental que justifiaient les circonstances" . "Avec ses proportions grandioses, avec son outillage perfectionné le phare d'Eckmühl prendra sans conteste le premier rang parmi les ouvrages de cette sorte. Ce sera l'une des merveilles du génie moderne qui depuis longtemps a laissé loin derrière lui les sept merveilles du monde tant prônées par l'antiquité" . Si les ingénieurs présentèrent après coup ce chantier comme exemplaire il souffrit en fait de nombreuses anomalies tout au long de l'exécution. Les livraisons de pierres en provenance de la rade de Brest s'effectuèrent difficilement et leur prix augmenta; les équipes de maçons et de poseurs se révélèrent insuffisantes dans bien des situations, les plaques d'opaline pour le revêtement intérieur présentaient parfois des qualités douteuses et l'entrepreneur dut s'en procurer plus que prévu ... D'ailleurs il posa de nombreuses réclamations qui devaient être fondées car l'Administration décida d'un règlement à l'amiable pour solder les comptes. Toujours est-il que l'inauguration prévue en septembre 1895 fut reportée au 17 octobre 1897, date aussi de sa mise en service et c'est ainsi que grâce au legs d'une vieille baronne parisienne "un phare des côtes bretonnes porte le nom, bien que mal orthographié, d'un village du fin fond de la Basse-Bavière". Le phare est construit pour fonctionner à l'énergie électrique. Elle sera produite par deux machines à vapeur de 12 chevaux (une de secours) reliée à des alternateurs diphasés de type Labour. Les lampes étaient des lampes à arc dont les crayons étaient mis en contact par un régulateur mécanique Serrin. La puissance lumineuse ainsi dégagée sera deux fois supérieure au premier phare électrique de la Hève. Sa portée était de 100 kilomètres. La lanterne, l'ensemble de l'optique et cuve ont été construits par l'entreprise Sautter - Harlé et cie de Paris. Le phare était entretenu par un maître de phare et cinq gardiens.

description : - Description architecturale :

1er phare :

Hauteur au dessus de la mer : 40 m.

Taille générale : 38 m.

Description : Tour en maçonnerie de pierres apparentes centrée sur un soubassement carré de deux niveaux en maçonnerie de pierres apparentes entouré d'un mur d'enceinte. Fût terminé par congé et astragale.

La tour actuelle est surmontée d'une antenne de la marine nationale et du signal sonore.

2e phare :

Allumage : 17 octobre 1897.

Hauteur au dessus de la mer : 60 m.

Taille générale : 64,80 m.

Description : Tour octogonale en maçonnerie de granit de Kersanton avec encorbellement à la partie supérieure à deux plates-formes superposées sur un soubassement carré en maçonnerie de pierres apparentes. Terrain 6506 m². Bâtiments annexes, logements, locaux techniques. Lanterne de couleur blanche.

A l'intérieur de la tour : plaques d'opaline au mur et salle d'honneur avec boiseries et marbre. Sculpture en bronze du Maréchal Davout. Lampes et appliques murales.

- Description technique :

1er phare : 1ère optique : 20 novembre 1835 : feu à éclipses de 30 en 30 secondes. Optique de 0,92 m. de focale.

2e phare : 1ère optique : 17 octobre 1897 : feu à éclats toutes les 5 secondes. Optique double de 0,30 m de focale électrique Sautter-Harlé

- août 1911 : renforcement du feu.

Cuve à mercure : 1897 : Sautter-Harlé.

Combustibles :

Huile végétale : 1831.

Huile minérale : vers 1875.

Electrification : 1897.

- Etat actuel : Ancien phare totalement réaménagé. Vibrateurs ELAC-ECAU sur le fût.

Nouveau phare : Feu à éclats réguliers tournants blancs. Cuve Sautter-Harlé 4 colonnes dans la lanterne. Double optique de 0,30 m. de focale à 4 panneaux au 1/4 à éclats réguliers 5 sec. Lampe halo 650w. Machine de rotation Sautter - Harlé (sur site, inutilisée). Lanterne Ø 4 m décorée en feuilles d'acanthé et lions. Portée 25 milles. Boîtier de la sirène de Sautter-Harlé de 1897.

étages : étage de soubassement

décor : menuiserie ; sculpture

représentation : être humain

sculpture en bronze du Maréchal Davout

état : bon état

propriété de l'Etat

date protection MH : édifice non protégé MH

observations : L'ensemble du site composé par les deux phares, la vieille tour, les salles de machine et le sémaphore est remarquable.

type d'étude : inventaire des phares

date d'enquête : 2001

rédacteur(s) : Dreyer Francis ; Fichou Jean-Christophe

N° notice : IA29000465

(c) Ministère de l'équipement, Bureau des phares et balises, 2001 ; (c) Ministère de la culture, Inventaire général, 2001

crédits photo : Dreyer, Francis - © Francis Dreyer ; © Ministère de l'équipement, Bureau des phares et balises, 2004 ;

© Ministère de la culture, 2004

Dossier consultable : service régional de l'inventaire Bretagne